

# Contribution à l'enquête publique, ligne TGO phase 1

**Emmanuel Fruchard & Pascal Lévêque,**

Conseillers municipaux PS de Saint-Germain-en-Laye

Synthèse :

1. Nous sommes très favorables au projet de prolongement de la ligne vers Saint-Cyr, même si nous regrettons que la tangentielle Ouest n'atteigne ni Versailles ni Saint-Quentin. D'ailleurs, la virgule de Saint-Cyr orientée « vers Saint-Quentin » contredit à l'avenir un prolongement potentiel vers Versailles
2. Nous soutenons également une interconnexion vers le RER A au nord, avec des réserves sur la priorité donnée à la gare de Saint-Germain RER
3. Nous sommes favorables à ce que la phase 1 rende possible la circulation de trains également entre les terminus de Saint-Germain RER et Achères-Ville dès la phase 2, dont nous souhaitons que le budget soit assuré avant tout travaux de la phase 1

## Analyse critique du dossier soumis à l'enquête

Avant d'aborder notre analyse de ce projet, quelques **remarques** s'imposent **sur le dossier** présenté à la concertation, qui comporte 1818 pages réparties en dix chapitres de A à J.

La présentation technique, l'étude d'impact et la compatibilité avec le PLU nous semblent avoir été présentées de manière détaillée et claire<sup>1</sup>. De ce point de vue le dossier soumis à la concertation répond bien aux attentes du public et permet de se faire une opinion sur le bien-fondé des choix présentés.

Par contre les aspects socio-économiques sont présentés d'une manière trop synthétique, qui ne permet pas de se faire une opinion précise des éléments qui ont guidé les choix les plus importants de ce projet.

Certaines absences sont troublantes : le coût des virgules saint-germanoise et saint-cyrienne ne figure pas dans le dossier soumis à la concertation<sup>2</sup>. Pourtant celui de la virgule nord est mentionné dans un courrier d'élus adressé récemment au président du STIF « *La concertation publique en cours nous a permis de prendre connaissance du coût exorbitant (75M€) de la création ex nihilo de la liaison entre les gares Grande Ceinture et RER A de Saint-Germain-*

<sup>1</sup> A l'exception du passage à niveau de la RN 184 qui est peu détaillé, alors que cette intersection nous semble majeure, surtout en comparaison de l'attention apportée au PN 1.

<sup>2</sup> Comme le montre une recherche des documents électroniques

*en-Laye, dite « virgule » de Saint-Germain. »*. Comment se fait-il que ce montant ne figure pas dans le dossier soumis à l'enquête publique ?

D'une manière générale, le document qui traite des coûts nous apparaît comme une synthèse expurgée de tout élément potentiellement polémique. Le document E, d'ailleurs absent du site internet jusqu'à ce que nous le demandions, ne comporte qu'une seule page d'informations relatives aux coûts (page 209). Une page sur plus de 1800 ! Il est clair que la présentation par postes de dépense plutôt que par tronçon, maladroitement justifiée par une référence au Certu, ne permet aucune analyse critique.

Rappelons que le tronçon de la virgule de Saint-Germain était estimé à 52 M€ lors de la concertation de la phase 1. Cette hausse de 44% rajoute aux critiques exprimées lors de la concertation, comme quoi les variantes proposées fermaient exagérément le débat. Nous avons exprimé notre souhait que d'autres scénarios, plus variés, soient examinés. Cette hausse aurait notamment justifié une proposition de prolonger d'abord la ligne vers Achères-Ville plutôt que vers Saint-Germain RER.

Qui plus est, le document qui présente **l'évaluation socio-économique** est lui aussi extrêmement succinct et lourd de sous-entendus négatifs pour la phase 2.

Ce document ne comporte que 8 pages, une fois exclues les pages de titres, sommaires et tables. Ces huit pages présentent de manière très globale des estimations de trafic, des coûts et avantages actualisés et un taux rentabilité interne. Tous ces calculs sont présentés sans détail ou résultats intermédiaires qui permettraient de comprendre les résultats et donc l'impact des choix sur la rentabilité.

En page 229 est présentée la rentabilité du programme complet, phase 1 et phase 2. La valeur actualisée des coûts et avantages est négative de 71 M€. Comme la phase 1 a une valeur actualisée positives (+29 M€), cela conduit à penser que seule la phase 1 devrait être réalisée. Les déclarations du maire de Saint-Germain, qui insiste pour séparer les deux phases et entamer les travaux de la phase 1 sans se préoccuper de la phase 2<sup>3</sup>, renforcent notre inquiétude exprimée lors de la concertation de la phase 2 sur son financement.

Notre analyse est toute différente : il est clair que l'utilité principale d'une prolongation au nord est la connexion avec Cergy via Achères ville et avec Paris par le RER A. La première connexion avec le RER A est la plus rentable, qu'elle soit faite à Achères ou à Saint-Germain. La présentation des pages 228 et 229 est donc orientée. La valeur actualisée négative présentée en page 229 aurait de toute évidence dû conduire à évaluer la meilleure des deux connexions au

---

<sup>3</sup> Déclaration lors de la réunion de concertation de la phase 2 reprise dans le « Journal » de Saint-Germain, n°628, p. 7 : « *N'est-il pas prématuré de lancer dès maintenant la phase 2 alors que la phase 1 [...] n'est pas encore totalement finalisée ?* »

RER A, notamment celle qui maximise les reports modaux de l'automobile vers le train. Cette analyse n'a pas été faite, ou en tout cas ne figure pas dans les documents présentés à l'enquête publique. Nous le regrettons et présentons ci-dessous notre point de vue sur cette question.

## Le projet de phase 1, tronçon sud

Le projet de prolongation dans sa phase 1 présente en effet deux sections en grande partie indépendantes.

Tout d'abord **vers Saint-Cyr**, la prolongation connectera cette ligne au RER C et au Transilien, notamment vers Versailles et Saint-Quentin. Le report modal de la voiture vers le train devrait être intéressant pour les Saint-Germainois qui travaillent à Saint-Quentin. En direction de Versailles les solutions de mobilité sont actuellement aussi multiples que peu efficaces (bus ligne 1, RER A puis C, automobile). La rupture de charge à Saint-Cyr sera néanmoins un frein à un large report.

En effet, Saint-Quentin comme Versailles sont des destinations actuellement parcourus principalement en véhicules individuels depuis le périmètre de la future intercommunalité de Saint-Germain, comme le montre ce tableau :

Destination professionnelle (intercommunalités ou départements)	Pourcentage de déplacements en véhicules individuels	Alternative actuelle de transport en commun	Alternative future de transport en commun	Nombre de déplacements en véhicules individuels / jours
<b>Cergy</b>	88,9%	Bus ou RER A x 2	TGO Phase 2 + RER A	600
<b>Saint-Quentin-en-Yvelines</b>	85,6%	RER A + C	TGO Phase 1 Sud + RER C	1 047
CA2RS	84,0%	Bus	Inchangée	373
<b>Poissy</b> <b>Achères</b> <b>Conflans</b>	83,2%	Bus	TGO Phase 2	1 175
Vélizy	79,5%	RER + T2 + bus	Inchangée	271
<b>Versailles GP</b>	76,4%	Bus 1 ou RER A + C	TGO Phase 1 Sud + RER C + bus	1 872
Maisons-Laf. + Mesnil	76,4%	Bus	Inchangée	246
Boucle de la Seine	74,1%	RER A [+ bus]	TGO Phase 1 Nord ou phase 2 + RER A + bus	1 476
Hauts-de-S. hors La Défense	54,5%	RER A + bus ou tram		3 504
La Défense	31,2%	[bus +] RER A		1 343
Paris	17,9%	[bus +] RER A		1 544

Source : DDT mai 2013, données 2009

Malgré le handicap de la correspondance nécessaire vers Saint-Quentin comme vers Versailles et le regret que la prolongation vers Versailles soit reportée à plus tard, nous considérons que le projet va dans le sens de l'intérêt général,

qu'il s'inscrit dans l'esprit de la ligne TGO depuis la relance du projet il y a une dizaine d'années et que le budget alloué<sup>4</sup> est en rapport avec les services attendus.

## **Le projet de phase 1, tronçon nord**

La prolongation **radiale vers Saint-Germain RER** appelle une attention bien supérieure de notre part, d'une part en raison de son caractère radial dont l'utilité est moins évidente et d'autre part en raison de son parcours plus sensible en zone boisée et à proximité du château de Saint-Germain.

Cette partie du projet appelle des commentaires quant à son utilité locale et régionale :

- **L'utilité à l'échelle régionale** nous semble transitoire, puisque la connexion vers La Défense et Paris sera presque aussi rapide en passant par Achères-Ville que par Saint-Germain RER<sup>5</sup>. La connexion par Achères-Ville offre un accès à Cergy, s'inscrit dans un schéma tangentiel dont la cible devrait rester de connecter Cergy à Versailles et présente donc un intérêt supérieur à la connexion à Saint-Germain RER. Si un choix devait être fait entre les deux connexions, l'intérêt général nous semble désigner Achères-Ville comme le meilleur compromis, à moins que la ligne de Cergy demeure en limite de charge aux heures de points, contrairement à celle de Saint-Germain et que cet argument soit suffisamment fort pour dicter le choix de la première interconnexion et justifier son budget très conséquent de 75 M€.

Les communes traversées au sud de Saint-Germain sont peu denses et proches de la ligne L du Transilien SNCF. Les habitants en seront donc peu nombreux à utiliser ce tronçon de la ligne TGO pour se rendre à La Défense ou Paris.

Par ailleurs, le centre de Saint-Germain représente un bassin d'emplois inférieur à celui des autres pôles mentionnés. Le trafic domicile - emploi à attendre sur ce tronçon en direction de Saint-Germain est donc limité.

Enfin, il est peu probable que des usagers des lignes de bus en provenance de Chambourcy souhaitent descendre en gare de Grande Ceinture pour se rendre au RER A par le train, puisque le bus parcourt la distance en 7 minutes actuellement, contre 8 à 9 prévues pour le train.

---

<sup>4</sup> En tout cas jusqu'à Saint-Cyr Grande Ceinture, le coût de la virgule sud nous étant inconnu.

<sup>5</sup> La distance est supérieure par Achères-Ville mais le nombre d'arrêts est inférieur entre Achères et La Défense qu'entre Saint-Germain et La Défense ; d'autre part la correspondance sera plus courte à Achères qu'à Saint-Germain.

- Reste donc **l'utilité locale pour les habitants du quartier du Bel Air de Saint-Germain-en-Laye**, qui est par contre bien réelle mais signale un antagonisme entre l'intérêt local et l'intérêt des contribuables yvelinois et franciliens. En effet, le report modal pour les habitants du Bel Air, du bus vers le train, résulte d'une forte et ancienne insatisfaction liée aux choix politiques de définition du réseau local de bus (fréquence, horaire du soir, du week-end, absence de voie en site propre). Ce poste budgétaire de la ville de Saint-Germain, en baisse de 30% depuis 2008 et qui représente moins de 1% du budget de la ville, nous semble relever d'un choix de l'actuelle majorité municipale. Dès lors, les contribuables yvelinois et franciliens doivent-ils compenser ces lacunes entretenues délibérément, et en quelque sorte valider cette politique ? Chaque ligne de bus coûte actuellement moins de 200 000 € à la ville. Même si un service acceptable nécessitait un budget doublé, soit 400 000 €, ce montant resterait très faible au regard de l'investissement annoncé de 75 M€ : il faudrait près de 200 ans pour le rentabiliser. Et encore peut-on nourrir des doutes sur ce budget de 75 M€, puisqu'il n'était que de 52 M€ lors de la concertation de la phase 1 en 2006. Aucune explication sur cette augmentation de 44% pour le trajet Saint-Germainois n'a d'ailleurs été donnée, ni sur le financement de ce très fort dépassement.

La réaction des maires des villes d'Achères, de Poissy et de Conflans est symptomatique de l'aspect polémique de ce tronçon, qui en quelque sorte déshabille les uns pour habiller les autres.

Les besoins de déplacement de **l'avenue Kennedy** ne nous semblent pas non plus justifier une station de train :

- D'une part à cause de la population restreinte de cette avenue, dont une partie travaille sur la base militaire. D'autres militaires sont logés dans les quartiers d'Hennemont et de Gramont, à moins de 3 km de la base.
- D'autre part l'avenue Kennedy est desservie par des arrêts de bus à ses deux extrémités. Concernant l'arrêt de bus « RD 190 / RN 184 », des habitants avaient demandé il y a quelques années que le bas-côté des 200 m qui séparent leur avenue de la RN 184 soit asphalté car il n'est pas praticable par temps de pluie. Ces travaux, bien que promis pour l'été 2011<sup>6</sup>, n'ont jamais été exécutés par les services de l'État<sup>7</sup>.
- Enfin, le stade est bien desservi par une piste cyclable. La bicyclette est largement pratiquée par les joueurs de tennis et de hockey, notamment les jeunes. Cette solution de déplacement nous semble satisfaisante pour les usagers amateurs, étant donnée la faible distance à

<sup>6</sup> Par une lettre du maire de Saint-Germain du 15 avril 2011

<sup>7</sup> Ironiquement, ces travaux figurent dans le projet (document A-2, figure 65 p. 86)

parcourir. Il est peu probable que les vedettes du PSG optent pour le train.

Nous nous interrogeons également sur les **conséquences de ce projet pour l'environnement**.

La surface de forêt qui sera supprimée ainsi que l'impact esthétique sur la perspective du château de Saint-Germain renforcent nos réserves quant à l'utilité de cette ligne exprimées ci-dessus. Nous nous associons à la demande exprimée par une association que la récupération de surface boisée soit proche de la forêt de Saint-Germain.

De plus la **traversée de la RN 184 et de trois routes départementales** nous semble constituer des obstacles supplémentaires générateurs de risque et de délai pour les usagers de ces voies.

Nous sommes très surpris que des **passages à niveau ne soient pas mentionnés pour ces quatre intersections**<sup>8</sup>. Est-ce une particularité des trams que de ne pas avoir cette contrainte ? Avec la traversée des voies par les piétons, cela ferait une deuxième source de risque. Nous considérons que ces croisements de voie hors agglomération ne peuvent être traités comme le sont les trams en centre-ville.

Afin de réduire les risques pour les automobilistes comme pour les usagers du train à ces traversées de voies, nous suggérons, en complément de la signalétique réglementaire des passages à niveau, de ralentir les véhicules avec, pour la RN 184 au moins, un contrôle de vitesse par radar automatique dans les deux sens.

Quant au délai, la solution à la saturation de la RN 184 qui a notre préférence est la poursuite de la phase 2 de la ligne TGO vers Achères-Ville, pour laquelle nous avons exprimé lors de la récente concertation une opinion très favorable. Il n'en reste pas moins que nous insistons sur le caractère dangereux de la RN 184<sup>9</sup> et du carrefour RN 184 / RD 190.

Enfin, la correspondance à Saint-Germain se présentera comme un long couloir qui renforcera le handicap de la rupture de charge et aura un impact négatif sur le trafic attendu. Nous nous interrogeons également sur l'arrivée à l'avenue des Loges et l'intégration paysagère face au château et l'implantation par rapport à la piscine de Saint-Germain.

---

<sup>8</sup> Ils ne figurent pas dans la liste des passages à niveau, pièce F, p. 458

<sup>9</sup> Les accidents corporels sont beaucoup plus nombreux sur la RN 184 que sur la moyenne des routes nationales.

## **Pour une ligne en triangle plutôt qu'en Y**

Par ailleurs, nous avons exprimé lors de la concertation de la phase 2 le souhait que soit étudiée la possibilité de **relier le terminus de Saint-Germain RER à la branche nord de la TGO, en direction d'Achères-Ville**, de manière à faire de cette ligne un triangle entre Saint-Cyr, Saint-Germain RER et Achères-Ville. En effet nous pensons qu'une part importante du trafic devrait avoir pour provenance ou destination les villes du nord du parcours, qui sont à la fois plus peuplées, plus génératrices d'emplois et plus dynamiques que les villes du tronçon sud. Cette double connexion de la petite branche radiale de la TGO contribuerait à amoindrir les réserves présentées ci-dessus quant à la justification de cet investissement. Quitte à faire un investissement de 75 M€, à réduire de 2 hectares la forêt et à altérer la perspective du château, autant donner une réelle utilité à ce projet et pas seulement celui de navette entre le quartier du Bel Air et la gare de RER.

Enfin, et ce dernier point est le corollaire naturel de la suggestion précédente, il est essentiel de sécuriser sans attendre le financement de la phase 2 avec un calendrier de réalisation très proche de celui de la phase 1.

Cet infléchissement du tracé serait également plus équitable vis-à-vis des villes du tronçon nord et contribuerait à restaurer un consensus positif autour de la phase 1 de ce projet. On peut toutefois regretter que la phase 1 et 2 n'ait pas lieu en même temps, permettant ainsi à certains de dire que seule la phase 1 est prioritaire. Dans ce dossier, il nous semble important de défendre l'intérêt général du projet et pas seulement l'unique intérêt de sa propre ville.

**Pascal Lévêque**

Conseiller Municipal de  
Saint-Germain-en-Laye (PS)

**Emmanuel Fruchard**

Conseiller Municipal de  
Saint-Germain-en-Laye (PS)