

■ SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

# Un train de questions dans le sillage du « Tram 13 express »

C'est cet automne que vont démarrer les travaux de la nouvelle ligne qui reliera les gares de la Grande Ceinture et du RER A. L'arrivée de ce « Tram 13 express » soulève de nombreuses questions chez les habitants, réunis en mairie lundi 26 septembre.

Lundi 26 septembre, il était bien difficile de trouver une place assise dans la salle du conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye où se tenait une réunion d'information sur l'un des plus gros projets devant voir le jour ces prochaines années sur la commune: le projet Tangentielle Ouest (TGO). Renommé « Tram 13 express », il doit permettre, à terme, de relier le RER A au niveau de la gare d'Achères-Ville au RER C au niveau de la gare de Saint-Cyr-l'École à Saint-Germain-en-Laye. Cette réunion était organisée à l'occasion du lancement, cet automne, des travaux préparatoires de la première phase du projet. À Saint-Germain-en-Laye, celle-ci comprend la création d'une liaison de 3,6 kilomètres entre les gares de la Grande Ceinture et du RER A.

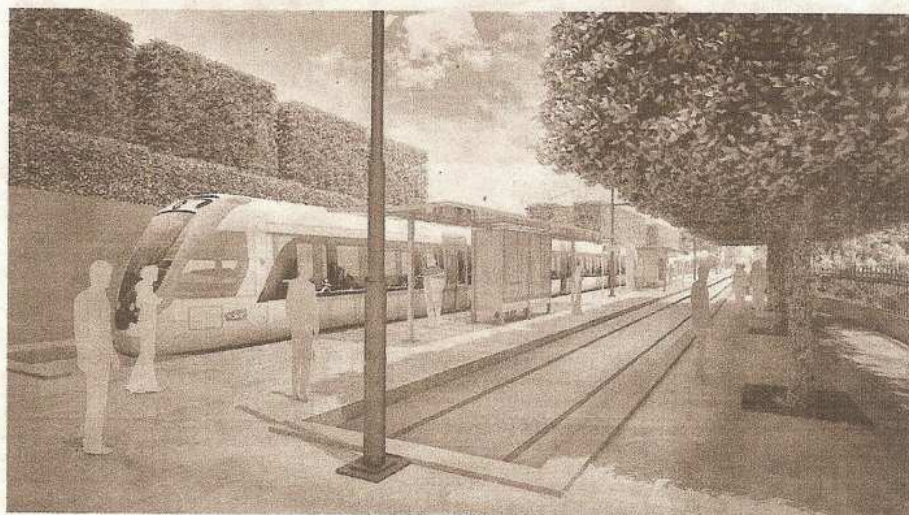
Cette réunion du 26 septembre a montré que ce projet, encore découvert par de nombreux Saint-Germainois, interpelle et soulève beaucoup de questions chez eux quand il ne déclenche pas une vive hostilité (voir encadré), notamment concernant son impact sur la forêt.

▲ **Les travaux préparatoires**  
« Les travaux liés à l'arrivée du tram représentent un chantier complexe, organisé en différentes phases », expliquent les porteurs du projet. La première d'entre elles concerne les travaux appelés « préparatoires » qui débiteront à l'automne prochain. Ils consistent à préparer le terrain en enlevant les obstacles au sol et sous le sol. Ils comprennent par ailleurs l'installation de la signalisation des zones de chantier, des feux tricolores et de l'éclairage provisoire. Ces travaux préparatoires démarrent par une opération de coupe d'arbres. Les premiers travaux de défrichage, qui sont présen-

tés comme devant générer peu de nuisances, s'effectueront en journée afin de nuire le « moins possible à la tranquillité des riverains ». Prévus pour s'étaler sur une période d'un an environ, ils comprennent également la préparation des sites (terrassements, dépollution des sols) ainsi que la déviation des réseaux concessionnaires situés dans le sous-sol (eau, gaz, électricité, télécoms).

▲ **Les coupes d'arbres**  
« Limitée au strict nécessaire, l'opération de coupe d'arbres est indispensable pour implanter la plateforme du tramway », indiquent les porteurs du projet. Les premiers travaux comprennent d'importantes coupes d'arbres. Sur la totalité du parcours, ce sont près de 2,5 hectares de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye qui vont être défrichés. Les zones concernées se situent le long de la RN184, de l'avenue Kennedy et de l'avenue des Loges. Rien que sur cette dernière zone, située dans la perspective du château, ce sont plus d'une centaine d'arbres qui devraient être abattus. Des alignements d'arbres seront également coupés sur la terrasse du château de Saint-Germain-en-Laye en pour permettre la réalisation du couloir de correspondance entre la future ligne de tram-train et le RER A.

▲ **Les compensations des coupes**  
« De nouveaux arbres seront plantés par la suite le long du parcours, et les rangées d'alignements d'arbres le long de l'avenue des Loges seront recrées. Environ 200 arbres devraient être replantés le long de la plateforme du tram. Par ailleurs, les opérations de coupes feront l'objet d'une compensation. » Le STIF s'engage à compenser au



Environ 200 arbres devraient être replantés le long de la plateforme du tram. (© STIF)

moins trois fois la surface défrichée au sein même de la forêt domaniale. Lors de la réunion, le maire, Emmanuel Lamy, a indiqué qu'il avait proposé qu'une partie de ces compensations contribue à l'extension du massif forestier. Il a suggéré deux sites à privilégier : au nord, aux abords de l'étang du Corra et à l'entrée ouest de la ville dans la plaine de la Jonction. « L'idée serait peut-être de recréer des lisières arborées de façon à recréer une trame verte dans la plaine de la jonction entre la forêt de Saint-Germain et celle de Marly » a expliqué ce dernier.

▲ **Prise en compte de la faune**  
Les travaux préparatoires commenceront à l'automne 2016, en dehors de la période de reproduction de la faune (oiseaux et chauves-souris notamment). « Il y aura une compensation écologique avec la

recréation des habitats de la faune qui auront été impactés. » Plusieurs mesures sont envisagées comme la création de mares forestières, de zones de conservation de bois morts et d'îlots de sénescence permettant au bois de vieillir et à des espèces d'insectes protégés de s'y abriter ou encore de la création de lisières forestière. Les principaux sites de compensation aujourd'hui envisagés sont le bois de la Duchesse (communes de Bonnelles, 78) et sur le site de l'atelier de stationnement et de maintenance des rames prévue sur le site de Versailles Matelots, à l'extrémité sud du « Tram 13 express ».

▲ **Les accès à la forêt**  
La question des accès futurs à la forêt après la mise en service du « Tram 13 express » se pose sachant, que sur certaines portions du parcours, des grillages, d'une hauteur annoncée de 1 à 1,5 mètre, seront mis en place

pour empêcher les collisions avec des sangliers ou des cervidés. Les porteurs du projet ont indiqué leur souhait de maintenir l'ensemble des accès forestiers existant aujourd'hui. « Les accès seront clairement identifiés pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes de la plateforme du tramway. » Des « passages canadiens », constitués d'une série de tubes en fer posés au sol, seront installés. Ce système éprouvé permet de maintenir le passage des piétons tout en empêchant l'intrusion des sangliers ou des cervidés.

▲ **La suite des travaux**  
Après les travaux préparatoires viendront les travaux d'infrastructure. Programmés sur environ trois ans, ils vont consister à mettre en place l'ensemble des réseaux nécessaires au fonctionnement du tram, à poser les rails et à réaliser ou réaménager les stations. Les travaux sur

l'espace urbain autour du tracé (mobiliers urbains, équipements de signalisation routière, nouvelles plantations) seront également réalisés pendant cette phase. Six mois supplémentaires seront nécessaires pour réaliser les essais et la marche à blanc.

▲ **L'information pendant les travaux**  
Pendant le déroulement des travaux, plusieurs outils de communication devraient être à la disposition des Saint-Germainois. Un site Internet, www.tram-13.fr, et une ligne téléphonique dont le numéro n'était pas encore connu des porteurs du projet, vont être activés. Parallèlement, des « tracts travaux » devraient être réalisés avant chaque grande étape du chantier. Devraient s'ajouter des lettres d'information régulières, des dépliants génériques et thématiques ainsi que des panneaux d'information.

Philippe Roudeillat



À Saint-Germain-en-Laye, la liaison de 3,6 kilomètres reliera les gares de la Grande Ceinture et du RER A, en passant notamment par l'avenue Kennedy (image) et l'avenue des Loges (© STIF).



Sur la totalité du parcours, ce sont près de 2,5 hectares de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye qui vont être défrichés pour permettre l'arrivée de ce « Tram 13 express » (© STIF).

## ■ SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

# « TRAM 13 EXPRESS ». Le projet suscite des inquiétudes et de l'opposition

Si le projet de Tangentielle Ouest (TGO) semble faire l'unanimité, il n'en est pas du tout de même pour la « Virgule » de 3,6 kilomètres qu'il comprend.

Lors de la réunion du lundi 26 septembre, des Saint-Germainois ont fait part de leurs inquiétudes, voire de leur totale opposition concernant ce tracé devant relier les gares de la Grande Ceinture et du RER A.

### « Projet absurde »

Très applaudie à l'issue de son intervention, la conseillère municipale non inscrite, Agnès Cerighelli a, par exemple, parlé d'un « projet absurde ». « La distance entre ces deux gares est de 1,5 km. Pour parcourir cette distance, il faut 15 minutes à pied, 10 minutes en bus, 5 à vélo. Aujourd'hui, vous nous proposez de créer la plus petite ligne ferroviaire de France. Cette Virgule, qui va bien coûter 150 millions d'euros, c'est 40 millions du kilomètre ferroviaire. Je trouve qu'investir 150 millions d'euros quand tant de nos concitoyens peinent à finir leurs mois, c'est totalement honteux. » L'élue, qui est également membre de l'association Patrimoine et environnement a aussi parlé d'un « scandale environnemental et écolog-



La salle du conseil était comble à l'occasion de cette réunion.

gique ». « C'est un train avec une véritable voie ferrée, des poteaux électriques de 7,5 mètres de haut, des caténaires aériens sur 6 mètres de large, des clôtures grillagées de plus de 2 mètres de haut. » En conclusion, Agnès Cerighelli a appelé à ce que le projet soit « stoppé » et qu'il soit soumis à un référendum pour consulter les Saint-Germainois. Elle a ajouté qu'une pétition en ligne serait bientôt lancée et qu'elle comptait interpeller Ségolène Royal, la ministre de

l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, sur le sujet.

### « Projet obsolète, dépassé »

Une autre élue, Monique Dumont, membre du groupe d'opposition de droite « Agir pour Saint-Germain-en-Laye » s'en est aussi pris à la « Virgule ». « Pourquoi avoir gardé des caténaires ? Nous allons être le dernier tram-train fonctionnant à l'ancienne. Par-  
tout, il y a l'électrification

au sol. » Parlant d'un « projet obsolète, dépassé », l'élue a appelé à « supprimer cette virgule et la remplacer en 2021 par des moyens modernes (navettes électriques). Cela coûtera moins cher. »

### « Risques de collisions »

Ce « Tram 13 express » a également suscité des inquiétudes quant à la sécurité aux abords du tracé. Emmanuel Fruchard, membre de la Ligue contre la violence routière des Yvelines, a exprimé de vives inquiétudes quant « aux risques de collisions sur les traversées de voies » que faisait courir un tracé qui traverse la « nationale 184 et trois départementales ». « Comme il ne s'agit pas d'un tronçon SNCF, on ne mettra pas de passages à niveau avec des barrières. On va simplement avoir un feu de circulation exactement comme si nous étions en agglomération. Or nous sommes sur les trois départementales, hors agglomération, avec des vitesses qui sont à 70 km/h, mais qui ne sont pas respec-

tées. »

Plusieurs intervenants ont également fait part de leurs inquiétudes concernant l'apport, sur la ligne A du RER, de nouveaux voyageurs par le biais de la « Virgule ».

### « Saturation du RER A »

« Comment pense-t-on désaturer la liaison de Saint-Germain avec un trafic supplémentaire qui va arriver à la gare de Saint-Germain, qui est déjà un demi-terminus aujourd'hui » a, par exemple, lancé Frédéric Linares, de l'Association de défense des usagers du RER. Vincent Lidsky, de l'association Sites & Monuments, est venu appuyer ce propos en indiquant que les dessertes de la commune s'étaient « extrêmement dégradées ». « Il y a aujourd'hui aux heures de pointe un train sur deux qui s'arrête ou qui part du Vésinet-Le Pecq. Saint-Germain est devenu aujourd'hui un terminus totalement aléatoire. Cela n'a aucun sens de venir nous parler de la destruction de la forêt alors

que ce que des milliers d'usagers attendent c'est un RER fiable. »

D'autres sujets d'inquiétudes ont été soulevés par des Saint-Germainois comme les conséquences des travaux et de la mise en sens unique de l'avenue Kennedy pour les utilisateurs du stade Georges-Lefèvre notamment le mercredi samedi et dimanche.

### « Essentiel pour notre développement »

Pour conclure cette réunion et répondre aux critiques, Emmanuel Lamy, le maire de la commune a souhaité rappeler à l'assistance l'importance, que revêtait à ses yeux, ce projet. « Le débat aujourd'hui, c'est de réussir ce projet qui est absolument essentiel pour notre développement. Si nous ne voulons pas rester à l'écart des créations de richesses qui sont en train de se préparer au Grand Paris, si nous ne voulons pas que nos communes deviennent de belles endormies, eh bien, réalisons ce projet. »

Philippe Roudeillac

## LA QUESTION DU COÛT...

La question du coût de ce projet a donné lieu à plusieurs échanges lors de la réunion entre la salle et les porteurs du projet. Financé par la région Ile-de-France (49%), le département des Yvelines (30%) et l'État (21%), le « Tram 13 express » est annoncé à 306,7 millions d'euros, hors matériel roulant. Si on intègre le coût de ce dernier, financé par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), la somme atteindrait les 350 millions d'euros.



Le « Tram 13 express » est annoncé à 306,7 millions d'euros, hors matériel roulant, aux conditions économiques... de janvier 2011.

### Conditions économiques... de janvier 2011

Une estimation qui n'a pas manqué de faire réagir sachant qu'elle correspond aux conditions économiques... de janvier 2011. Plusieurs Saint-Germainois ont fait part de leur étonnement face à de tels chiffres. Certains, ont avancé des sommes qui seraient plus proches des 430 millions d'euros (hors matériel

roulant) « actualisés 2016, dont 150 millions pour les 3,6 kilomètres pour la Virgule » a lancé Pascal Lévêque, élu d'opposition au sein du groupe « Saint-Germain autrement ». « Le coût déclaré et validé par le Stif au conseil d'administration est bien de 306,7 millions d'euros hors matériel roulant, lui a répondu François

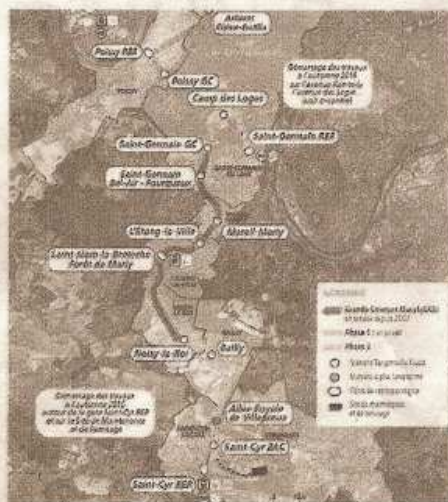
Gros, représentant Stif-Dpi-Tram Nord. Le coût à terminaison n'est pas de nature à évoluer grandement dans le contexte actuel ». Concernant le coût spécifique de la « Virgule » saint-germainoise, les intervenants ont indiqué qu'il n'était pas « spécifiquement identifié ».

Ph. R.

## LA TANGENTIELLE OUEST, POUR QUOI FAIRE ?

Porté par l'État, la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines, SNCF et le STIF, la Tangentielle Ouest est un projet de tram-train qui consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest en service depuis 2004 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi. Il viserait à répondre « à la demande croissante de déplacements de banlieue à banlieue, notamment au sein du département des Yvelines. » « À l'heure actuelle, aucune liaison ferroviaire ne relie le nord au sud du département sans passer par Paris. Le projet de Tangentielle permettra de renforcer le réseau de transports. »

Le projet vise par ailleurs à renforcer les liaisons en direction des pôles d'emplois et d'habitat de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines grâce à de nombreuses correspondances avec les lignes de RER et les lignes SNCF Transilien : la ligne L à Saint-Nom-la-Bretèche et Achères et les lignes U et N à Saint-Cyr-l'École. La Tangentielle Ouest permettra par ailleurs d'accompagner le développement économique et urbain du territoire (projet Port Seine Métropole, ZAC Petite Arche et Cœur



La Tangentielle Ouest est un projet de tram-train devant répondre à la demande croissante de déplacements de banlieue à banlieue.

de ville à Achères, quartier Rouget-de-Liste (ex-quartier Ecoles) et projet Poissy-sud, réaménagement du secteur de la Coudraie à Poissy, projet Lisière-Peire, Camp des Loges, création d'un second Institut d'Études Politiques (IEP) d'Ile-de-France à Saint-Germain-en-Laye...)

Ce projet repose, en grande partie sur la réutilisation des emprises existantes du réseau ferré national de la Grande Ceinture, une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris, à 15 km du boulevard périphérique.

## LE TRAM 13 EN CHIFFRES

- ▲ 18,8 km de ligne pour desservir 7 communes : Saint-Germain-en-Laye, Mareil-Marly, L'Étang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Bailly, Saint-Cyr-L'École et Versailles.
- ▲ 11 stations : 6 nouvelles stations créées et 5 réamé-

- nagées à partir des gares existantes de la Grande Ceinture Ouest.
- ▲ Un tram qui circule de 6h à minuit en semaine et le samedi, de 6h30 à 22h les dimanches et jours fériés.
- ▲ Un passage toutes les

- 10 minutes en heures de pointe.
- ▲ Un trajet réduit à 30 minutes entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER contre 60 minutes aujourd'hui.