

Cadrage des besoins financiers sur la TGO

Phase 1 St Cyr-- St Germain

CPER du 9 juillet 2015 284 M € dont Etat 60, Région 139, Autres 85 (département 30%)

STIF délib du 8 juillet 2015 (270) 306,7 M€

Mais il faut ajouter le matériel roulant payé en totalité par le STIF

STIF même délib du 8 juillet 2015 38,7 M€

La réalisation va mobiliser 4 maitres d'ouvrages STIF, RATP, SNCF R, SNCF M

Attention : illustration de l'amateurisme du CDT v8 adopté en juillet par nos élus : en page 151 on relève prévision de 220 M€.

Phase 2 St Germain -- Achères (enquête DUP prévue en fin 2017 et un arrêté de DUP en mi 2018)

CPER du 9 juillet 2015 Rien n'est inscrit donc ce sera donc au-delà de 2020

STIF délib du 7 octobre 2015 (523 page 110) 268,5 M€ montant estimé pour les infrastructures nécessaires

Cependant dans cette même délibération deux conventions d'études sont passées en 2015

pour un montant global de SNCF R 297,5 K€

SNCF M 196,7 K€

Attention : illustration de l'amateurisme du CDT v8 adopté en juillet par nos élus : en page 151 on relève prévision de 103 M€.

3.2 INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Sur la partie urbaine entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER, la plateforme sera majoritairement végétalisée, en continuité avec les espaces boisés. Elle sera minéralisée au niveau des traversées de routes et des stations. La conception proposée intègre des aménagements cyclables assurant au mieux la continuité avec les itinéraires cyclables existants.

Plusieurs secteurs sont particulièrement sensibles d'un point de vue de l'insertion de la ligne :

- la protection de la virgule de Saint-Cyr vis-à-vis du Château de Versailles avec la création de merlons paysagers,



Figure 3. Insertion de la virgule de Saint-Cyr

- le passage de la ligne dans la perspective du Château de Versailles et au sein du site classé de la plaine de Versailles,



Figure 4. Insertion du tracé dans l'alignement du château de Versailles

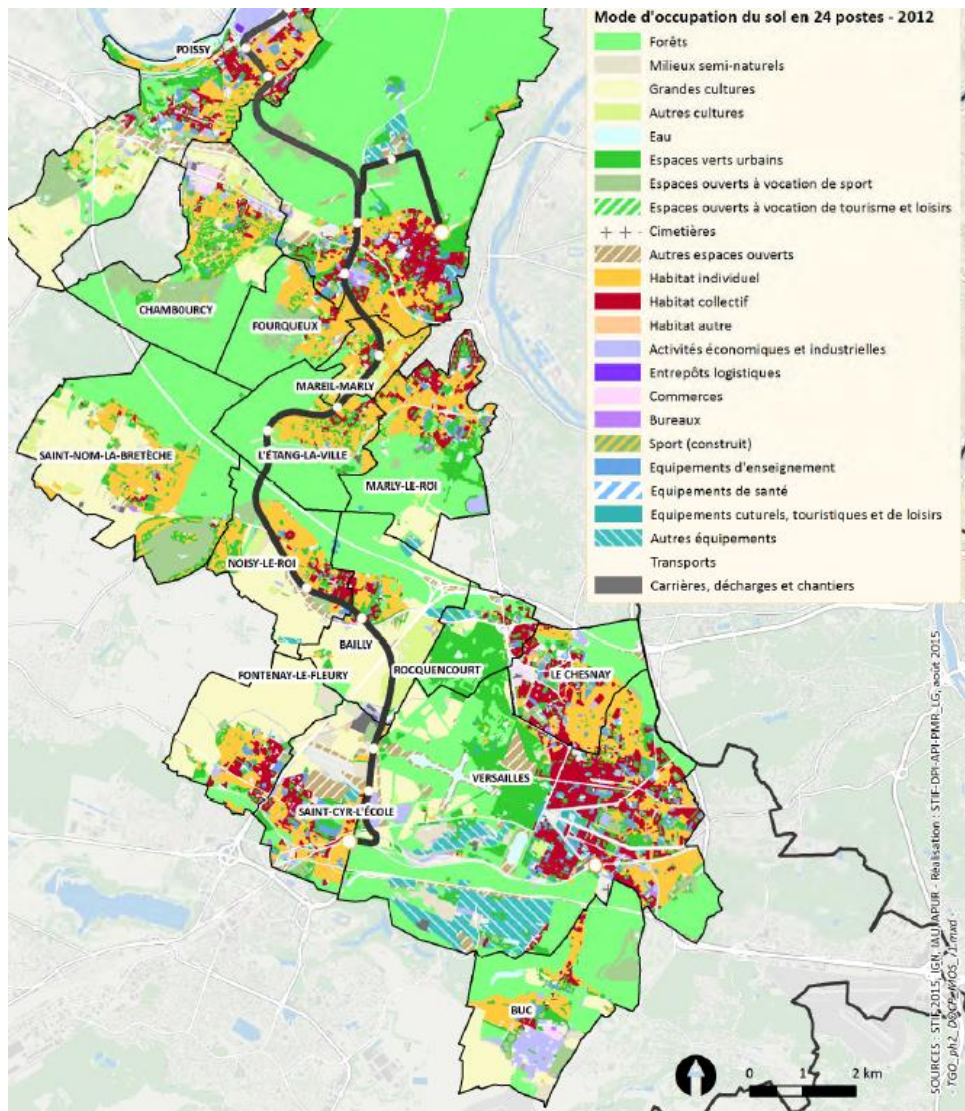


Figure 14 - Mode d'occupation du sol selon la nomenclature en 24 catégories.

Source : IAU IDF

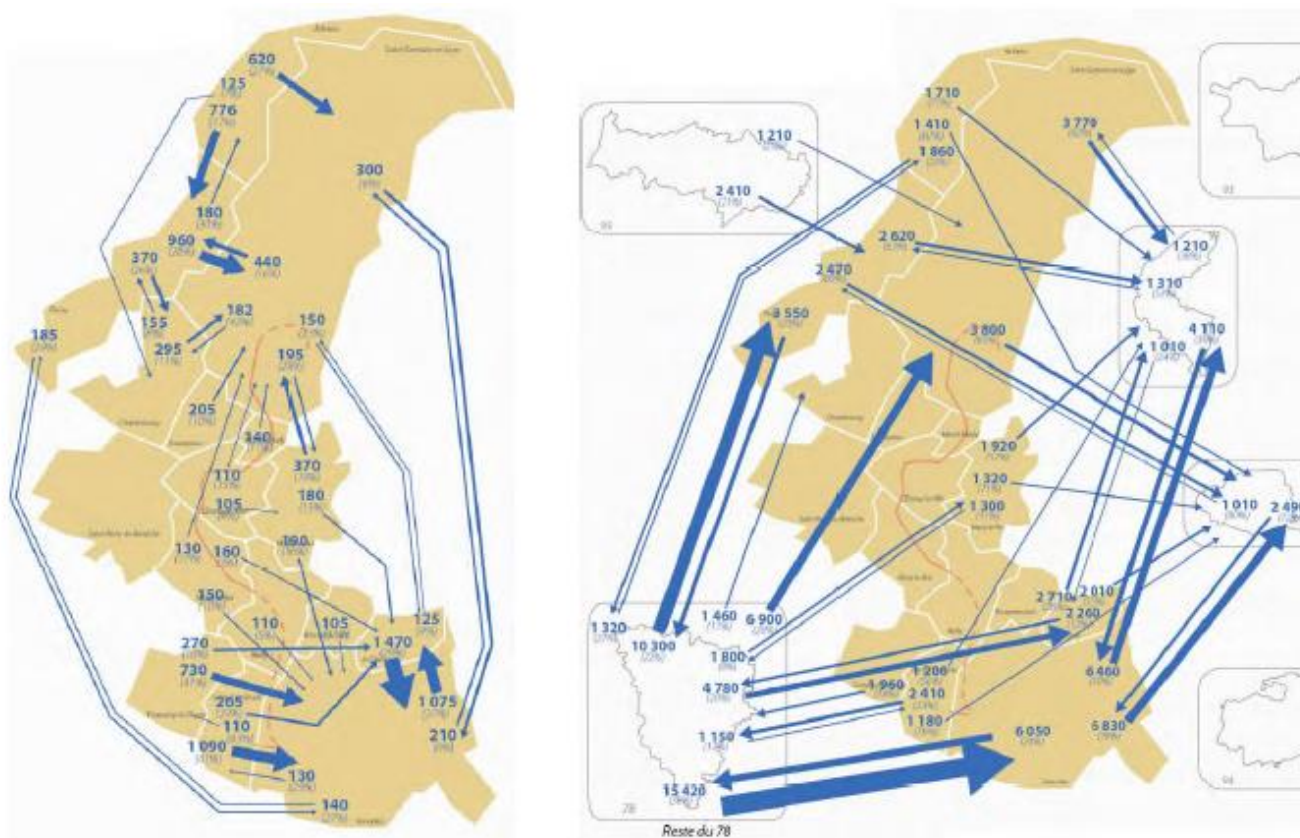


Figure 17 – Migrations pendulaires domicile-travail
 (Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012)

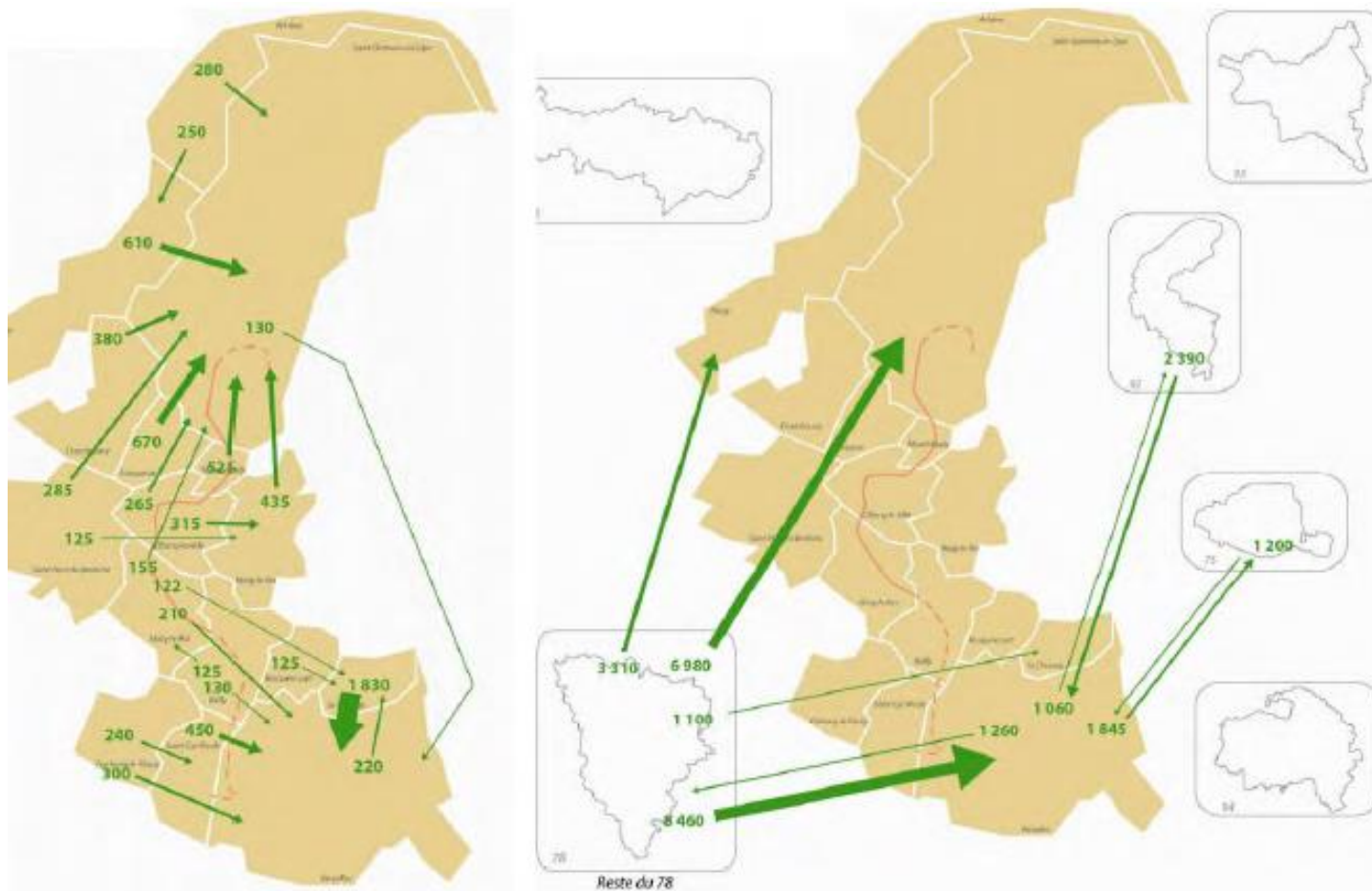


Figure 18 – Migrations pendulaires domicile-étude
 (Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012)

P42 délib STIF 523 octobre 2015 trafic routier

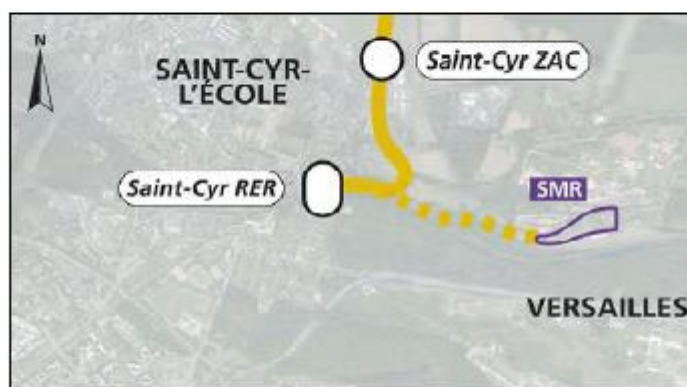
Le tableau ci-après présente les principaux trafics sur les réseaux routiers national et départemental au sein de la zone d'étude.

Type de route	Axe	Tronçon	Comptages Véhicules/jour (Années)
Autoroutes	A14	Poissy - La Défense	28 700 (2010)
	A13	Poissy - Bailly	82 600 (2008)
	A12	Bois-d'Arcy - Bailly	132 300 (2010)
Routes nationales	13	Saint-Germain-en-Laye - Port-Marly	42 100 (2010)
	13	Chambourcy - Saint-Germain-en-Laye	18 000 (2010)
	184	Achères (D30) - Saint-Germain (N184)	34 500 (2010)
	184	Saint-Germain (D308) - Saint-Germain (N184)	25 700 (2010)
	184	Saint-Germain (N184) - Saint-Germain (N13)	10 900 (2008)
	12	Versailles	86 300 (2010)
Routes départementales	7	Saint-Cyr-l'Ecole - Bailly	12 900 (2011)
	10	Saint-Cyr-l'Ecole - Versailles	18 615 (2006)
	30	Achères	15 461 (2010)
	30	Achères - Poissy	21 111 (2010)
	190	Saint-Germain - Le Pecq	16 750 (2010) 12 161 (2011)
	190	Saint-Germain - Poissy	8 331 (2013)
	190	Poissy - Carrières-sous-Poissy	36 033 (2012)
	284	Saint-Germain (Camp des Loges) - Saint-Germain (RER)	9 125 (2010)
	307	Saint-Nom-la-Bretèche - Noisy-le-Roi	18 698 (2008)
	307	Noisy-le-Roi - Bailly	27 247 (2008)
	308	Poissy - Achères	18 550 (2013)
	308	Saint-Germain - Mesnil-Le-Roi	13 096 (2010)

Pages 95 à 97 le SMR de Versailles Matelots décrit dans délibération STIF

3.1.6 Le Site de Maintenance et de Remisage des Matelots

Le futur SMR sera construit sur le site de Versailles Matelots, à l'extrémité sud de la TGO. Il sera relié à la ligne commerciale par une voie unique de 1 km environ. Cet ensemble est situé sur la partie nord du chantier ferroviaire des Matelots, contigu au site militaire et dans le périmètre de visibilité du château de Versailles.



Le projet de SMR, porté par la phase 1 de la TGO, est actuellement dimensionné pour le remisage de 19 rames ce qui permet d'accueillir les rames nécessaires à l'exploitation des phases 1 et 2 de la TGO dans la configuration initiale de la phase 2 (tracé ferroviaire initial). L'emprise des Matelots permet cependant l'insertion d'une voie extérieure complémentaire.

Le tracé alternatif par Poissy implique une augmentation du temps de parcours de l'ordre de 4 minutes et par conséquent **deux rames supplémentaires sont nécessaires** pour conserver la



même offre de service. Ces deux rames supplémentaires nécessiteront l'équipement d'une voie de remisage en plus au SMR de Versailles Matelots. Il est proposé d'utiliser la réserve foncière aux Matelots pour insérer la voie extérieure complémentaire.

Les études complémentaires permettront d'affiner les impacts du tracé alternatif par Poissy sur le SMR des Matelots.

Les installations du SMR des Matelots :

Les principales installations sont les suivantes :

- **Un bâtiment pour Centre Opérationnel** : locaux de prise et de fin de service, du poste de direction, du poste de régulation et d'aiguillage sur le centre, des agents commerciaux, etc. ;
- **Un Espace de Remisage**, permettant le remisage des rames nécessaires au fonctionnement des phases 1 et 2 ;
- **Un bâtiment Atelier Garage**, composé de 5 voies et d'une surface nécessaire pour les ateliers et le magasin ;
- **Une Station de Lavage (SL)** ;

La capacité de l'atelier-garage proposé est adaptée aux besoins de la phase 1 et de la phase 2. Certains éléments concernant la phase 2, notamment l'atelier garage, seront réalisés en phase 1.

Les travaux envisagés en phase 2 prévoient la réalisation des voies de remisage supplémentaires pour accueillir les rames supplémentaires.

Les niveaux de maintenance 1 à 3 sont effectués sur ce site (les niveaux 4 à 5 seront assurés à l'atelier directeur national de la SNCF) :

- Niveau 1 : opérations de surveillance et interventions rapides en service, de durée limitée, pouvant être réalisées dans des intervalles entre deux circulations.
- Niveau 2 : opérations de maintenance préventive, par fréquences, sur des pièces mécaniques ou de confort, avec une immobilisation n'excédant pas une demi-journée.
- Niveau 3 : opérations de visites périodiques préventives et correctives sur des organes déposés avec une immobilisation de plusieurs jours et l'utilisation d'installations et d'outillages importants.

Insertion dans le périmètre de protection du château de Versailles

L'emplacement du SMR se trouve dans le périmètre de visibilité du Château de Versailles et dans le périmètre d'influence du site classé par l'UNESCO.

Les études d'avant-projet de la phase 1 (qui intègre la réalisation du SMR) ont réalisé un travail fin d'insertion paysagère afin de répondre aux impératifs résultants de la sensibilité des lieux. Ce travail a été conduit en étroite concertation avec l'ABF et le Château de Versailles.

Ainsi, la hauteur de 9m du bâtiment atelier respecte le cône de visibilité du château et répond aux règles d'urbanisme de la Ville de Versailles.

Des merlons arborés (buttes de terre ornées de plantations) complètent l'opération de masquage des constructions vis-à-vis de l'ensemble du périmètre classé.

Les façades de chaque bâtiment seront également habillées de bois et l'impact visuel des éclairages vers l'extérieur a été également traité.

Le programme complet a reçu l'agrément du Château de Versailles et des Architectes des Bâtiments de France (ABF).



Figure 72 : Vue en plan du SMR (Source AVP phase 1)



Figure 73 : Perspective du SMR (Orientation Sud Ouest) (Source AVP phase 1)

Prévisions de fréquentations par modèle ANTONIN 2 du STIF page 124 du document joint à la délibération 523 du STIF (au-delà de 2020...)

Octobre 2015 Tangentielle Ouest Phase 2 – DOCP complémentaire

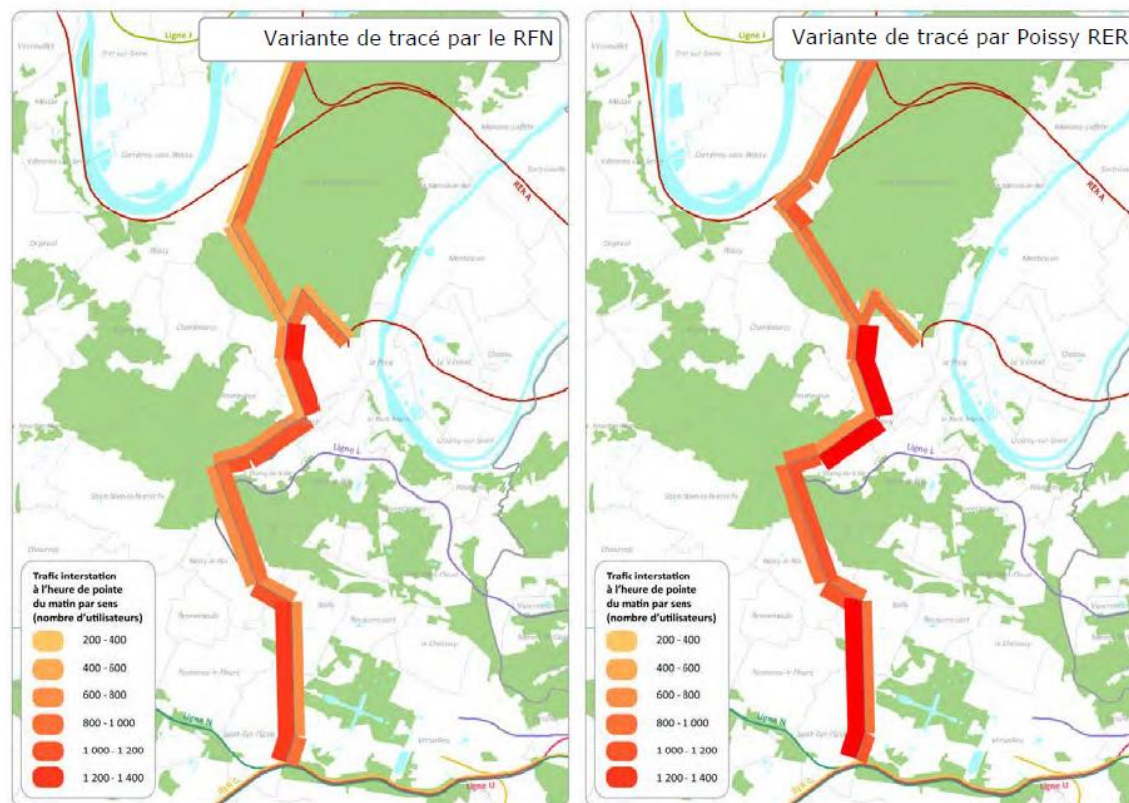


Figure 81 : Nombre de voyageurs par tronçon, à l'heure de pointe du matin
A gauche, le tracé initial par le RFN ; A droite, le tracé alternatif par Poissy RER (source : STIF, 2015)