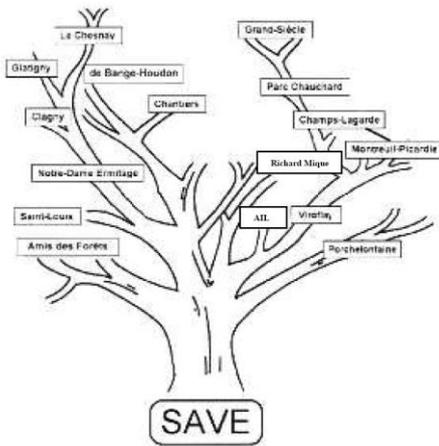


Versailles, le 13 novembre 2015



## SAVE

**SAUVEGARDE ET ANIMATION DE VERSAILLES ET ENVIRONS**  
**UNION D'ASSOCIATIONS DE VERSAILLES ET DE SES ENVIRONS**

Association agréée, le 05 Octobre 2012  
Président : Claude DUCAROUGE  
33 rue J de la Bruyère 78000 VERSAILLES  
Tél.: 01 39 54 69 14  
Courriel : claude.ducarouge@wanadoo.fr

**Enquête Publique dite sur parcellaire « Tangentielle Ouest – Phase 1 »**  
**Novembre 2015**

**Tram-train de Saint-Germain-en-Laye à St-Cyr-l'Ecole**

## **Observations et remarques de l'Association Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs**

\*\*\*\*\*

Nos remarques portent d'une part sur les documents du dossier présenté dans l'enquête parcellaire et d'autre part sur l'ensemble du projet présenté.

Nous constatons que nos remarques apportées le 7 juillet 2013 dans l'enquête publique n'ont pas toutes été suivies de réponses satisfaisantes ce qui nous conduit à les réitérer en les précisant.

### **Observations générales sur le dossier TGO**

#### **Un tracé global qui ne permet pas l'interconnexion avec la tangentielle Sud**

L'arrivée prévue en gare de St Cyr oblige la création d'une portion de voie de plus de 700 mètres sans même permettre une connexion ferroviaire avec les autres circulations passant par St Cyr. Cette disposition qui tourne le dos à la gare de Versailles interdit une correspondance immédiate vers Versailles puis la tangentielle Sud. Cette situation est inacceptable. D'autres solutions peuvent et doivent être trouvées.

Les arguments qui ont conduit à ce choix n'ont pas été clairement exprimés dans l'étude SYSTRA présentée au lancement du projet. Cette étude a omis d'étudier les voies sud de la gare des Chantiers. Les passages sous voies depuis Versailles existent, il convenait simplement de les réhabiliter et de permettre ainsi aux voies Sud venant de Versailles de passer sous les voies conduisant à Dreux ce qui était largement possible dans l'espace de la gare des Matelots.

Cette solution aurait pu assurer en Gare de Versailles Chantiers plus de correspondances que dans la gare de St Cyr. La continuité de l'ancienne grande ceinture aurait de ce fait pu être facilitée et même rétablie. Il faut y ajouter qu'une liaison vers le remisage en gare des Matelots résoudrait le problème à ce jour insoluble du rebroussement à Chantiers sur la voie RER C prochaine tangentielle Sud.

### **Une virgule qui entame des espaces boisés classés co-visibles du Château de Versailles**

La création de la virgule pour accéder à la gare de St Cyr conduit à détruire 2,5 hectares de forêt qui étaient classés initialement au PLU de Versailles en EBC. Leur destruction va conduire à une réduction de la protection boisée du coteau par ailleurs visible depuis le parc du château de Versailles.

Nous constatons que le lieu de compensation proposé est revenu dans les Yvelines ce qui est déjà un progrès vis-à-vis du projet initial mais nous ne comprenons pas que notre proposition de renforcer les lisières du plateau de Satory ne soit pas le projet prioritaire alors que, pourtant les documents émis par l'EPPS mentionnent bien une faiblesse à corriger dans la protection des éventuels aménagements du plateau de Satory (en particulier Document PRAXIS 1 émis par l'EPPS en août 2013).

Les dispositions prévues pour tenter de recréer une protection arborée visant à masquer la tranchée en coteau ne sont pas présentées et on ne peut se contenter d'affirmations non appuyées sur des prévisions d'implantation. Nous demandons à nouveau que le projet fasse l'objet de plus de précisions dans ses dispositions de re-plantations. Il faut en effet être beaucoup plus précis que dans la phrase figurant dans le dossier de 2013 « des dispositions devront être prises pour respecter au mieux le paysage ». Aucune liste n'est fournie.

### **Un projet dont les financements ne sont pas totalement établis**

La consultation sur le CDT Yvelines lancée en début 2015 annonçait des besoins de financement confirmés en juin 2015 dans la version v8 présentée à l'adoption des assemblées du département (Conseil départemental, Conseils communautaires VGP et SQY). Ce chiffre présenté pour la TGO phase 1 est très différent, de celui plus précis pourtant affiché dès février 2015 dans le CPER (confirmé et signé en juillet 2015).

Ainsi pour la phase 1 des 220 M€ du CDT, on passe à 306,7 M€ dans la délibération 270 du STIF du 8 juillet 2015 où l'on découvre en plus que le STIF doit financer en supplément 38,7 M€ pour le matériel roulant.

Le CPER a clairement affiché les contributions sur lesquelles s'engage l'Etat (60 M€) et la région (139 M€). Par contre le complément nécessaire reste à contractualiser et surtout à fixer dans un calendrier.

Le dossier actuel ne permet pas de situer la faisabilité dans le temps des engagements nécessaires à la réalisation du projet présenté.

(En complément voir tableau joint d'une page qui reprend les chiffres phase 1 et les indications nouvelles sur la phase 2 où les décalages financiers sont encore plus surprenants)...

## **Des questions posées par SAVE en juillet 2013 restées sans réponses**

Lors de l'enquête publique nous avons posé 12 grandes questions.

Un rappel des points encore en suspens est nécessaire.

### **a) Les études de fréquentations de voyageurs sur la ligne**

Quelques compléments ont été dévoilés mais pas les études détaillées.

Nous demandions que soit présenté :

« Le serpent de fréquentations gare après gare avec les entrées, les sorties, les origines et les destinations des clients, ceci de 5 ans en 5 ans, au moins sur 15 ans, afin de situer les transferts éventuels de clientèles entre divers moyens de transport, et en dimensionnant l'effet multimodal de chaque gare tout en tenant compte des évolutions démographiques et économiques prévues pour la zone desservie. »

La délibération 523 du STIF en date du 7 octobre 2015 présente en page 124 des indications issues du modèle VALENTIN 2. Il aurait été utile pour le public que soit publiés les éléments précis ayant conduit à de telles prévisions à présenter par étapes de 5 ans en 5 ans comme nous le demandions.

### **b) Le schéma précis de la correspondance affichée en gare de St Cyr.**

Le cheminement précis de correspondance en gare de St Cyr n'est toujours pas clairement documenté : utilisation des passages piétons, espaces d'attente sur les quais pour les correspondances.

Les flux dans le PEM de la gare de St Cyr avec autobus éventuels ne sont pas dimensionnés.

### **c) Les locaux de maintenance et de remisage prévus gare des matelots restent bien peu décrits**

Nous constatons en juillet 2013 :

« le dossier ne fixe **aucune prescription sur les servitudes devant peser sur la réalisation d'un espace de 9,6 hectares destiné aux locaux de maintenance.** Le dossier est particulièrement incomplet sur ce point alors que la zone se trouve dans le périmètre de protection du domaine national et doit de ce fait faire l'objet de dispositions protectrices strictes qui ne sont pas rappelées. »

La situation n'est pas meilleure à notre connaissance à ce jour.

Nous souhaiterions savoir

« comment la CNMH a pu se prononcer le 12 avril 2012 sans disposer des études au moins sommaires de réalisation des bâtiments qui sont à l'évidence en co-visibilité avec le site du Domaine National. »

« Pourquoi le diagnostic archéologique concernant la virgule de Versailles est retiré ? »

« En quoi consiste l'insertion paysagère prévue pour un montant important sur plusieurs lieux mais sans projets au moins esquissés, sans calendrier, sans financeur clairement défini. Cette promesse n'a pas un caractère bien solide. »

## **Remarques relatives à l'étude parcellaire de l'enquête de novembre 2015**

### **1) Absence d'indications claires sur les besoins parcellaires pour le PEM St Cyr**

La gare de St Cyr est appelée dans ce projet à permettre les échanges de voyageurs entre Transiliens et la Tangentielle. Quelles circulations piétons sont prévues pour absorber des flux de transfert en tête de ligne (autres trains, autobus, véhicules particuliers) ?

La gare de St Cyr est très contrainte par la déclivité des terrains et n'offre pas des zones facilement exploitables pour les dépôts de bus Phébus. La ligne P envisagée dont le terminus serait à cette gare doit disposer des espaces nécessaires. Rien dans le dossier ne semble bien prévoir ces espaces. Des indications sur la fréquentation des automobiles qui se garent difficilement auraient été utiles dans le dossier (éventuelles extensions nécessaires ?)

**2) Absence d'indications sur les besoins d'accès routiers pour la gare PION**

La carte présentée au dossier se contente des abords immédiats de la gare mais ne traite nullement de l'accès routier qui ne figure pas dans les plans fournis. En l'état, le dossier ne permet pas situer la pertinence des réservations de parcelles indiquées comme nécessaires.

**3) Absence d'indication sur les besoins parcellaires du centre de remisage et d'entretien**

La carte présentée dans le dossier ne justifie pas l'ampleur du besoin d'espace à mobiliser tant sur des terrains à ce jour occupés par les militaires, que sur ceux occupés par la SNCF et ceux encore occupés par le domaine national. En tout état de cause un état complet des AOT (autorisation d'occupation temporaire) émises par le domaine national du Château aurait dû figurer au dossier. Les études d'attribution domaniales entre les usagers actuels et l'établissement public du Château de Versailles ne sont pas clairement détaillées dans le dossier.

Quelles ont été les délibérations du conseil d'administration de l'établissement public du château tant sur les protections que sur les compensations ?

**Des indications devraient figurer au dossier sur les réserves à faire pour l'établissement d'une liaison vers Versailles Chantiers pour rejoindre la tangentielle Sud car tôt ou tard les besoins pour les voyageurs et pour le fret, conduiront à relancer l'étude d'une liaison directe permettant l'interconnexion. Ce travail aurait dû être fait dès le lancement de ce projet.**

**En conclusion :**

**en l'état, le projet actuel de TGO phase1 est insuffisant. Il doit être revu au moins dans sa terminaison Sud. Il doit anticiper un rétablissement de continuité avec la tangentielle Sud (TTME).**