



Versailles, le 23 janvier 2017

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 : claudeducarouge@wanadoo.fr
Site : save1.fr

**Enquête Publique Eau « Tangentielle Ouest – Phase 1 »
Janvier 2017
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 et d'autre part sur l'ensemble du projet dans sa globalité.

Nous constatons que nos remarques apportées le 7 juillet 2013 dans l'enquête publique puis dans l'enquête publique de novembre 2015 n'ont pas toutes été suivies de réponses satisfaisantes ce qui nous conduit à les réitérer en les précisant.

Observations préalables

L'inorganisation du dossier de consultation rend la consultation difficile

L'absence de table des matières unique et une incohérence entre les références des pièces présentes sur le site de la préfecture et les documents papiers présentés en mairie (absence de cohérence sur les numérotations de pièces et les numérotations des 31 fichiers fournis sur le site de la préfecture) rendent la consultation et les référencements difficiles.

Les repérages distincts entre numéros de pièces et intitulés des fichiers ignorant les numéros de pièces ou coupant brutalement les documents rendent la navigation dans le dossier Acrobatique et perturbante. Comme si on avait voulu noyer le lecteur dans des milliers de pages.

Absence de données précises sur les prévisions de fréquentation de la ligne et sur les origines et destinations des passagers

On ne trouve pas dans le dossier des prévisions de fréquentations de la ligne phase 1 avec indication des montées descentes prévues à chaque station. Dans le volume 1 Partie 3 aux pages 522 à 524 figurent des indications sur les flux salariés et étudiants mais bien curieusement sans ventilation entre situation actuelle et situation prévisionnelle une fois l'équipement réalisé. Ainsi il n'est pas possible d'estimer les effets de déports vers la nouvelle infrastructure. Cette question n'était pas mieux traitée lors du dossier DUP.

On ne peut qu'être surpris de la baisse de fréquentation relevée à Noisy le Roi et sur l'ensemble de la liaison existante entre St Germain et Noisy en page 548 du volume 1 partie 3 entre les années 2008 et 2012. On assiste à un tassement de la fréquentation sur la période 2008 2012 alors que pourtant il y avait des extensions d'habitat dans la même période. Il aurait été utile d'en expliquer les raisons. Ce constat questionne fortement sur l'importance de la fréquentation attendue sur l'ensemble de la ligne projetée.

Annnonce d'une étude ultérieure très tardive sur les circulations sur le secteur de St Cyr

En page 536 du volume 1 partie 3 on découvre avec surprise qu'il faudra attendre 2020 pour lancer une étude de circulation et transports dans la zone de St Cyr alors qu'il est mentionné en page 849 volume 1 partie 6, l'énorme flux automobile actuel de 12000 véhicules jour sur la route qui longe la voie actuelle sur la commune de St Cyr (avec pointe de 770 véhicules heure en pointe le matin). Cette étude devrait déjà figurer dans le présent dossier. Le projet de création d'un barreau routier pour gérer les circulations nouvelles provoquées par les projets immobiliers sur St Cyr devraient impérativement avoir fait l'objet de projections, d'autant plus que les projets de Versailles sur la caserne PION mitoyenne de l'autre côté de la voie vont eux aussi ajouter des besoins de trafic. Le dossier présenté ce jour néglige complètement les accès et dessertes nécessaires vers gare et halte sur St Cyr et Versailles.

Mystère toujours entretenu sur les raisons qui ont fait retarder le projet d'aboutissement vers Versailles au profit d'une virgule vers St Cyr

Dans le document 13 Etude d'impact Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale en page 27 au sujet du prolongement de la liaison ferroviaire vers Versailles le texte référence un scénario qui aurait été étudié lors d'étude préliminaires en 2012 pour écarter cette hypothèse en mettant en avant des couts et des éventuelles contraintes de flux ferroviaires. Cette étude n'a jamais été rendue publique malgré des demandes pressantes lors des enquêtes précédentes. Les fourchettes de couts affichées mais non justifiées permettent seulement de penser que l'étude a été plus que succincte.

Nous maintenons qu'il y a dans cette volonté de cacher des éléments de l'étude un élément troublant de manque de transparence qui induit un biais important sur l'ensemble du projet.

Remarques sur le dossier présenté

- 1) **Positionnement des deux gares-haltes en limite de St Cyr et de Versailles**
- 2) **Absence d'indication sur les modifications viaires impérativement nécessaires sur St Cyr**
- 3) **Modifications du dispositif de remisage et besoins de réserves ferroviaires**
- 4) **Compensations forestières nécessaires**
- 5) **Prise en compte nécessaire des remarques de l'Autorité environnementale**

-Liaisons vers Versailles Chantiers

-Etudes des réseaux de rabattement vers les gares dont StCyr RER (et St Cyr ZAC)

1) **Positionnement des gares et halte au niveau en limite de St Cyr et Versailles** **Gare dite StCyr ZAC**

- Lors de la récente consultation organisée par la mairie de Versailles (juillet septembre 2016) concernant la gare TGO prévue au niveau du projet de nouveau quartier sur PION il était indiqué la volonté d'organiser une liaison sous-terrain pour permettre un passage sécurisé sous les voies pour piétons, vélos et même véhicules légers. Le dossier de Versailles 2016 présentait une gare implantée au niveau de l'ancienne gare donc plus au sud que la position présentée en page 74 du document 02-TGO-DLE.

Or dans les documents présents au dossier **aucune réserve pour une traversée des voies** par des véhicules (que ce soit en surface et encore moins en souterrain) pour relier Pion à St Cyr n'apparaît dans tout le dossier. Cette possibilité paraît indispensable dans le cas où la sortie au Nord sur la RD7 par le Moulin (ou la CAMY) ne serait pas possible ou différée dans le temps. La perspective de l'allée Royale sera bien entendu à prendre en compte.

- **L'emplacement de cette gare** se trouve sur l'embranchement VF qui traversait la RD 7 en direction de St Cyr ; cette voie étroite (8m environ) dénommée allée de la Closerie de Gally. Cet embranchement (point coté 120) qui devait desservir les Casernements de St Cyr, n'est plus utilisé depuis longtemps. Il n'est pas suffisant pour installer une petite gare routière (bus, taxis dépose rapide, etc.) et permettre le "rabattement" des bus vers la gare St Cyr Zac. Il est donc nécessaire d'augmenter l'emprise au sol nécessaire aux accès et équipements habituels d'une gare.

Ce dossier nécessite une forte concertation entre les deux communes (Versailles et St Cyr) pour assurer l'implantation efficace de cette gare. On ne trouve pas trace dans le dossier d'un tel projet d'accord. La gare est sur Versailles mais les accès ne se feraient que depuis StCyr ?

Le positionnement dans le dossier actuel est très excentré vers le nord alors que le cœur du quartier PION de Versailles sera bien plus au sud.

- Le positionnement de la gare en point bas peut soulever une difficulté compte tenu d'une nappe phréatique manifestement proche puisque l'aérodrome voisin est en zone humide. Le dossier n'étudie pas cette situation qui devrait être prise en compte dans le choix définitif de positionnement de la gare alors que l'on constate sur place des dénivelés importants entre niveau des voies et niveau du sol actuel devant recevoir la gare.

Halte -Gare éventuelle au Nord dite Allée royale de Villepreux

Le dossier n'apporte pas d'indications sur l'accessibilité prévue des deux côtés de la voie. La question est abordée en pages 849 et 850 en partie 6. Mais le schéma présenté indique à l'évidence que les questions d'accessibilité et d'usage pour les piétons vélos et tout autre moyen de transport n'ont pas fait l'objet d'étude. Aucune accessibilité n'est dessinée sur la figure 27 (il est même indiqué « solution à approfondir »).

Ces imprécisions devraient être levées pour crédibiliser l'intention et la faisabilité toujours en collaboration entre Versailles, le Château de Versailles (accessibilité au parc) et St Cyr.

2) Desserte routière : une RD7bis au lieu du barreau évoqué mais absent des plans

En page 849 (partie 6) il est fait mention des circulations routières actuelles sur le RD7 (repère F11). Le croisement à niveau est supprimé du fait de la restructuration prévue au nord. Par contre un projet de la ville de St Cyr et du département existe pour créer un barreau routier (RD7bis). Il n'est pas fait mention de ce projet dans le dossier à une exception de la mention en page 536 (partie 4).

La création d'un tel barreau (RD7bis) ne peut se faire sans interrelation avec la voie ferrée juste à proximité sur une longueur d'au moins un kilomètre. On doit s'interroger sur les raisons qui font passer totalement sous silence un projet qui aura obligatoirement des adhérences techniques avec les aménagements prévus le long de la voie.

Aucun plan au dossier ne fait figurer les données d'un barreau routier qui est pourtant à l'évidence dans les cartons de certains cabinets.

3) Modifications du dispositif de remisage (SMR) et besoins de réserves ferroviaires

Le dossier présenté évoque en plusieurs points l'espace de remisage (SMR) mais ne donne pas des éléments précis sur des dispositions pourtant majeures.

3.1 Les installations militaires au nord du SMR nécessitent un accès ferroviaire. Les plans présentés n'apportent pas de précisions sur les dispositions prises pour assurer cette fonction dont l'évaluation financière semble ne pas avoir été faite (page 453 dossier 06 B TGO DLE pièce 6 lettre du 1 juillet 2015).

3.2 Les modifications des voies de circulation ferrées doivent inclure la possibilité de la prolongation ultérieure vers la gare de Versailles Chantiers. Les plans présentés n'apportent aucune certitude sur les dispositions prises pour assurer cette fonction. C'est pourtant une nécessité ferroviaire évidente que d'envisager la connexion en gare de Versailles Chantiers avec le projet Tram Train Evry Massy Versailles (TTMA) qui va arriver à Versailles Chantiers sur les voies Sud vers 2021.

Dans le document 06 TGO EI V2 p 868, il est déclaré : « les installations sont conçues pour accueillir le TGO dans ses configurations de la phase 1 et 2 ».

Les figures 55 (p 868) et 56 (p 869) montrent clairement qu'aucun accès à la SMR n'est prévu en provenance de Versailles Chantiers. Il en est de même dans la figure de la SNCF (01 TGO EI page 48) et le plan page 736 du volume 05 TGO EI .

Or en page 884 (07 TGO EI), il est indiqué que « les prolongements de la TGO à Cergy et Versailles sont inscrits à l'horizon 2030 ». Ceci est confirmé dans la réponse de l'Ae (13 TGO article 2.5 page 12) dans laquelle il est dit que « ces réalisations sont prévues avant 2030 ».

La configuration actuelle de la SMR montre à l'évidence que :

- aucune voie venant de Versailles Chantiers n'est prévue au niveau de la « bifurcation des Matelots »
- les bâtiments prévus en bout des 5 voies de remisage semblent condamner tout accès à venir de Versailles.

La configuration de la SMR telle que présentée est un obstacle à la prolongation de la TGO vers Versailles.

Cette contradiction doit être levée.

3.3 Malgré la taille du dossier on ne trouve pas clairement exposé les modifications qui sont intervenues concernant la conception de l'ensemble de remisage (SMR) depuis le dossier de DUP. L'implantation au sol, les niveaux des bâtiments et leur hauteur sont pourtant modifiés. Après investigation nous avons eu confirmation que la commission des sites du département des Yvelines, pourtant concernée par les dispositions d'implantation des grandes halles de remisage, n'avait pas été à nouveau consultée. Cette situation est totalement anormale et exige des explications du maître d'ouvrage.

Il faut ajouter que les précisions quand même apportées par le dossier permettent d'identifier des zones boisées actuelles qui vont nécessairement disparaître du fait de l'installation des hangars et des zones de remisage du SMR.

La carte présentée en page 41 du document 08-TGO-DLE « note suite à Avis DDT78 », permet de bien situer les espaces aujourd'hui occupés par des arbres et arbustes qui vont être détruits du fait de l'installation du SMR : Bois de bouleaux, Fourrés arbustifs avec Robinier. On peut estimer les superficies concernées à environ un hectare planté.

Ces éléments n'ont pas été pris en compte lors de l'enquête de la DUP car ils ne figuraient pas explicitement dans les zones boisées à compenser.

4) Dispositions de compensations forestières et de protection de la TVB

Le dossier comporte l'indication des mesures de compensation écologiques suite aux destructions d'espaces occupés à ce jour par la faune et par la flore. Par contre il envisage toutes ces compensations sur des espaces éloignés de la zone d'installation de la TGO .

Compensation forestière

Les auteurs de l'étude n'ont pas étudié les besoins forestiers en proximité immédiate de zone. Pourtant à quelques kilomètres en bordure du plateau de Satory les lisières de forêt sont très fragiles et doivent être renforcées. Les spécialistes des paysages et les responsables de la protection des Bâtiments historiques témoignent en permanence des fragilités de lisières nord du plateau de Satory qui doivent protéger les visibilités depuis le parc du Château de Versailles. De même depuis la vallée classée de la Bièvre il faut impérativement renforcer la densité de la lisière Sud du plateau.

Le dossier préalable de la DUP évoquait des compensations toutes éloignées des lieux. Il ne prenait pas en compte le plan nouveau de la SMR qui génère un besoin complémentaire lié à la superficie d'environ un hectare telle qu'identifiée plus haut sur le site du SMR.

La superficie à compenser est donc plus importante qu'annoncée initialement dans le dossier DUP.

L'implantation de la virgule vers la gare de St Cyr pour la TGO, les coupes de taillis le long de la voie actuellement délaissée et la création du centre de remisage vont conduire à la disparition d'environ trois hectares de forêts. Les dispositions de compensation devraient naturellement s'orienter vers le renforcement des lisières forestières proches.

Absence de précisions sur la préservation de la TVB (continuités écologiques)

Aux pages 14 et 15 du deuxième avis de l'AE.ref Page 10 de 13-TGO Etude Impact, L'Autorité environnementale alerte sur le manque de précisions concernant les continuités écologiques.

« L'Ae recommande d'apporter toutes les précisions démontrant que les corridors identifiés par le SRCE verront leurs fonctionnalités restaurées, et que le projet n'aggraverait pas les fragmentations que le SRCE se propose de traiter en priorité, et si possible contribue à leur résorption. »

On ne peut qu'être surpris de la réponse des maîtres d'ouvrage très évasive apportée un peu plus loin en page 14 qui en plus ne mentionne aucune action sur les zones de Versailles et St Cyr portant fortement impactées sur ce sujet des continuités écologiques par le projet.

5) Prise en compte nécessaire des remarques de l'Autorité environnementale

Liaisons vers le PEM des Chantiers à Versailles

La cohérence du projet est affichée à plusieurs reprises dans le dossier avec les différents documents fondamentaux sur les transports en IdF (SDRIF, PDUIF, PLD etc.) ainsi qu'avec des SCOT. On veut ainsi se convaincre qu'on n'a pas oublié l'utilité de poursuivre vers Versailles Chantiers.

Mais c'est en fait repoussé à un temps ultérieur lointain. L'éventualité d'atteindre Versailles a été balayé d'un revers de main autoritaire et sans explications argumenté par la SNCF dès 2003-2005. On fait état d'estimations financières bien vagues (large fourchette) appuyée sur aucun document public connu pour étayer ce chiffrage.

La réponse des maîtres d'ouvrage figurant en page 27 de 13-TGO Etude Impact, se contente de parler d'objectif à long terme et formule des affirmations génériques qui ne répondent pas à la recommandation.

Ainsi, bien qu'expressément rappelé dans le nouvel avis de l'Autorité environnementale du 4 mai 2016 présenté dans le dossier (page 3 de la pièce 13 TGO Etude d'impact), le besoin de **liaison ferroviaire vers le PEM de Versailles Chantiers**, est encore oublié dans le dossier présenté.

En page 12 de la pièce 13 TGO (page 19 de l'avis de l'AE), la recommandation de l'Autorité Environnementale invite explicitement le maître d'ouvrage à préciser les aménagements principaux à prévoir pour réaliser le prolongement de la ligne vers Versailles conformément au SDRIF.

C'est une autre manière de balayer l'hypothèse d'une installation permettant d'accéder à la gare des Chantiers sur les voies qui vont recevoir le tram train Evry Massy Versailles pourtant aux mêmes normes ferroviaires que la TGO tram13.

Il serait pourtant impératif de bien préciser les dispositions prises pour permettre une compatibilité des aménagements de l'espace de remisage (SMR) avec la prolongation ultérieure des circulations vers Versailles Chantiers.

La solution du terminus de la TGO à Versailles Chantiers doit être réexaminée et chiffrée en regard du développement prévu des bassins d'emplois et de vie que cette solution permettrait de

desservir (Versailles, Satory, Orsay, Saclay, Massy), le tronçon TGO venant se raccorder au futur TTMV, utilisant alors complètement la Grande Ceinture Ouest historique.

-Etudes des réseaux de rabattement vers les gares dont StCyr RER (et St Cyr ZAC)

On ne peut qu'être surpris de ne trouver dans l'épais dossier présenté aucune mention des dispositions de rabattements vers les gares alors qu'on peut supposer que l'ouverture de la ligne est susceptible de provoquer la mise en place de telles dessertes. Seront-elles possibles vers les gares aujourd'hui bien enclavées. ?

Références aux contributions antérieures de SAVE dans les EP sur la TGO

7 juillet 2013 : questions et remarques sur le projet TGO

12 points détaillés en 4 pages sur manques d'informations

31 octobre 2015 : obscurités du dossier financier TGO 1 page sur phase 1 et phase 2

13 novembre 2015 : Observations et remarques tant sur dossier général que sur l'enquête parcellaire 5 pages

12 octobre 2016 : Lettre de SAVE à M le Préfet de Région IdF

28 novembre 2016 : Présentation des compensations forestières utiles sur Versailles 5 pages

L'ensemble de ces documents est accessible sur le site Internet de SAVE

<https://www.save1.fr/dossiers-d-actualite/tangentielles-ouest-et-sud/>

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).
Il doit également veiller à assurer les compensations forestières nécessaires pour tenir compte des destructions d'espaces forestiers dans une zone très urbanisée où certaines zones boisées sont identifiées fragiles et même en péril.**