

ENQUÊTE PUBLIQUE

Tram-Train TGO phase 1

L'AUT se réjouit de voir déboucher presque en même temps les tangentiels Ouest et Sud, et ceci 10 ans après qu'on ait renoncé à lier leur sort dans une seule ligne. L'une et l'autre utilisent des tronçons de la Grande Ceinture ferroviaire. Les conditions sont toutefois différentes : la tangentielle Sud (deuxième phase du TTME, entre Massy et Versailles Chantiers,) s'installera sur une voie ferrée supportant un trafic régulier (une branche du RER C, qu'elle remplacera) et, par intermittence, varié (fret, TGV intersecteurs ...). La tangentielle Ouest prend place, pour l'essentiel, sur une section de la Grande Ceinture désaffectée mais toujours classée dans le réseau ferré national. Elle avait été anticipée depuis 2004 sur un segment plus court avec la petite ligne de train GCO (grande ceinture ouest), qu'elle va donc remplacer.

Les deux tangentiels voient leurs phases s'enchaîner harmonieusement : les premières mises en service interviendront simultanément fin 2018, et les lignes complètes sont espérées un an après pour l'Ouest (prolongement de Saint Germain à Achères), deux ans après pour la Sud (reprise de la branche Massy-Versailles Chantiers du RER C).

1- Elles ne se raccordent pas, l'AUT le déplore. Le terminus de Versailles Chantiers ne peut supporter à l'échéance visée de 2018 un trafic nouveau, surtout en terminus. Aussi le terminus de la tangentielle Ouest (TGO) a été reporté sur la première gare qui suit à 4 km à l'Ouest, Saint Cyr l'Ecole. C'est la moins mauvaise solution qu'on puisse imaginer car, dernière gare avant la fourche Rambouillet /Plaisir, elle assure des correspondances encore remarquables avec le RER C et les Transiliens N et U. De plus, elle n'exclut pas un raccordement des deux tangentiels : le prolongement du terminus de la tangentielle Sud de Versailles Chantiers à St Cyr l'Ecole est dans le domaine du possible dès l'échéance de la mise en service de la deuxième phase en 2020.

C'est pourquoi l'AUT demande que toute modification du secteur Versailles Chantiers - Saint-Cyr et en particulier les travaux prévus dans le cadre du schéma de secteur des lignes N et U intègre les mesures conservatoires permettant une jonction entre les Tangentielle Ouest et Sud.

2- Quand la TGO sera mise en service, les maîtres d'ouvrage auront réussi un double et même triple exploit : rassurer les riverains hantés par le retour des nuisances des trains de marchandises, et intégrer le projet tant dans les paysages protégés de la plaine de Versailles et des forêts de Marly-Saint Germain que dans les vues perspectives des

monuments historiques à Versailles et à Saint Germain. Le dossier montre qu'ils n'ont pas ménagé leur peine et que le résultat reste appréciable. La ligne sera rapide entre St Cyr et St Germain Grande Ceinture : 20 mn pour 11,5 km à vol d'oiseau, soit 35 km/h. Puis, à l'achèvement de la 2^o phase, entre St Cyr et Achères Ville : 35 mn pour 19 km, soit 32,5 km/h (hélas elle le sera nettement moins entre St Cyr et St Germain RER A : 29 mn pour 11,1 mn, soit 23 km/h, on y reviendra). La ligne offrira aussi des correspondances avec les grandes radiales de l'Ouest francilien : RER C (branche de St Quentin), RER A (branches de Cergy et à terme celle de Poissy), transilien N (branches de Rambouillet et de Mantes), U, L (branche de St Nom la Brétèche) et J (branche de Mantes par rive gauche, puis Eole lors de sa mise en service). Ce qui ne l'empêchera pas d'offrir un véritable itinéraire touristique dans la plaine de Versailles et la forêts de Marly, puis de Saint Germain (on est au demeurant en droit de s'étonner qu'à aucun moment le dossier ne mentionne une quelconque attention de l'administration qui protège avec autant d'ardeur le site classé de la plaine de Versailles pour la valorisation dudit site par la TGO).

3- L'AUT reste cependant interrogative sur le maintien de la formule du tram train.

Qu'elle ait été initialement choisie se comprend aisément : elle permettait de laisser ouvertes toutes les options combinant des sections de la Grande Ceinture (GC) et des parcours urbains nouveaux. Mais dans le dossier présenté finalement à l'enquête publique les avantages s'avèrent presque dérisoires, en tout cas au plan fonctionnel.

La virgule de Saint Cyr est le bout de ligne nouvelle qui permet de lier par l'Ouest le tronçon Ouest de la GC à la ligne Paris Montparnasse-Versailles- Rambouillet, juste avant la gare de St Cyr. Ce n'est pas simple : dénivelé de 30 m, relief tourmenté, plaine de Versailles sous vigilante protection, activités agricoles, proximité de zones urbaines. Le tram train permet une solution à forte pente (6%) et forte courbe (60m de rayon) mais elle s'accompagne encore de gros ouvrages (déblai-remblai, pont-route, mur de soutènement). A l'arrivée, la correspondance est perfectible : il semblerait qu'il y ait une centaine de mètres entre la tête de quai de la TGO et le tunnel d'accès aux 5 voies à quai RERC - N – U. Le dossier est par ailleurs muet sur le dispositif de correspondance lorsque la gare sera mise en accessibilité. En définitive, l'usager ne trouve pas d'avantage déterminant par rapport à une formule ferroviaire. Même si celle-ci exigeait des quais souterrains, cela ne serait pas un inconvénient puisqu'il y a de toute façon un dénivelé.

Nous n'avons pas trouvé dans le dossier l'économie réalisée en renonçant à la virgule ferroviaire. Elle aurait eu l'avantage de l'homogénéité. On aurait aimé connaître le surcoût qui a rendu l'avantage trop cher.

La « crosse » de St Germain qui permet d'assurer la correspondance avec le RER A est le deuxième et dernier bout de ligne nouvelle dans cette première phase de la TGO. Il est plus conséquent : il faut construire 3200 m au delà de la GC. Comme il se termine en cul de sac, la formule ferroviaire plus lourde ne présente ici pas d'intérêt. Mais la formule ligne de tram telle que retenue n'en présente guère plus pour l'usager. Notons d'abord, pour ne plus y revenir, l'économie qu'elle permet : il n'y aura pas de dénivelé des croisements de route (on en compte au moins 5 importants). Le handicap majeur de la solution n'est pas là, il est sur la distance. Il n'y a que 1600 m entre la gare St Germain GC et la gare St Germain RER A et la voirie est presque droite. La ligne TGO parcourra, elle, une crosse de 3800 m (3200 m de ligne nouvelle après 600 m sur la GC). Elle marquera un arrêt intermédiaire « Camp des Loges » . En dépit de ce supplément de parcours de 2200 m, au terminus l'usager sera

encore à plus de 200 m des quais du RER A. Un tel paradoxe résulte des poids relatifs accordés à la protection du patrimoine, aux coûts et au confort de l'utilisateur : les deux variantes de tracé à l'arrivée qui évitaient cet éloignement ont été écartées l'une, en surface, parce qu'elle déparait l'allée d'arbres menant au parc du château puis l'architecture de la place Detaille, l'autre, en souterrain, parce qu'elle coûtait trop cher. En compensation, les usagers auront droit à un tunnel avec double tapis roulant de 90 m ! L'absurdité atteindrait son comble si le tunnel n'avait pas déjà existé. Le coût sera donc limité. Au fait, compensation ou dissuasion ? les hordes d'utilisateurs pourraient faire tâche dans ce si cher paysage. En tout cas, qu'ils soient esthètes et choisissent la surface, ou pressés et choisissent le tunnel, leur temps de trajet en tram entre les deux gares de St Germain sera de 13 mn minimum avec de tels choix (9mn dans le tram selon la notice explicative et au moins 4 mn de marche et/ou de tapis roulant). Plus de la moitié de celui de la marche à pied (25 mn à 4 km/h), mais le double du vélo (7mn à 14 km/h).

La croise de la TGO pour assurer la correspondance avec le RER A est-elle bien raisonnable ? A défaut d'une section souterraine au plus court qui semble-t-il n'a jamais été étudiée, une solution plurielle comportant par exemple un renforcement du réseau de bus à la gare St Germain GC avec quelques priorités aux carrefours, des vélos en libre service et un cheminement piéton tracé au plus court ne ferait-elle pas moins mal l'affaire ? La question est d'autant plus pertinente qu'ainsi, la TGO serait délivrée du lourd handicap d'une exploitation en deux branches.

Le besoin de desservir le Camp de Loges et ses futurs emplois au Nord de Saint Germain a été déterminant dans le choix du tracé en croise. Il pouvait être satisfait autrement. Le PDU IF est avare de lignes nouvelles dans ce secteur au delà de la TGO. Un TZen (agrémenté par les MH ...) liant Saint Germain RER A et les deux gares de Poissy éloignées de 1200 m (gare du RER A et gare de la GC qui sera remise en service pour la TGO phase 2) et se prolongeant dans les boucles de la Seine à l'est et à l'ouest, répondrait mieux à des perspectives de développement comme celles du Camp de Loges.

Reste un avantage du tram train qui intéresse autant l'utilisateur que le financeur : il évite les ouvrages de franchissement de voies dans les gares. Il est ainsi retenu qu'en toute station de la TGO les voies se traverseront à niveau, même quand existe déjà un passage souterrain. Le financeur a poussé plus loin l'avantage de son côté : il n'y aura pas d'agent aux stations, seulement des automates. La plupart des usagers auraient pourtant accepté la gêne d'un ouvrage de traversée souterraine des voies (même par une longue rampe aux normes) en échange d'une présence humaine.

4- Un regard sur la 2^o phase de la TGO n'apporte pas plus de justification déterminante de la formule tram-train : elle prévoit bien un troisième bout de ligne nouvelle, mais il ne s'agit que de voies supplémentaires avec un saut de mouton pour suivre le tracé emprunté par la branche Cergy du RER A et du transilien L, qui saturent les 2 voies existantes. Le DOCP (mis en concertation en avril dernier) indique que le bout de ligne part du noeud ferroviaire en pleine forêt du triangle des ambassadeurs (avec pour son sommet Est la gare d'Achères Grand Cormier et son sommet Ouest une gare à créer pour TGO – on se demande si un tel doublon en pleine forêt est utile : ne faut-il pas fusionner les deux gares ?) et arrive à la gare d'Achères Ville sans traverser de zones urbaines. Le tram train n'a manifestement été retenu que pour les économies qu'il permet sur la construction des deux voies et du saut de mouton.

A signaler pour être complet un avantage original du tram train : il cohabitera plus

facilement avec les golfeurs dans le terrain de golf international de St Germain qui s'est développé en pleine forêt depuis 1920 de part et d'autre de la GC désaffectée. Le DOCP évoque une vitesse réduite et des voies franchissables en trois endroits sur les 1200 m concernés.

L'avantage encore une fois n'est pas pour les usagers. Il y aurait pourtant une solution à mi chemin du mode ferroviaire avec emprise clôturée : le semi-enfouissement de la voie et des points de franchissement en aérien à partir de buttes paysagères. C'est la solution retenue dans la plaine de Versailles pour masquer la TGO depuis le parc de Versailles.

En définitive, si la formule du tram train est conservée, il serait judicieux d'accélérer les études de prolongement de la TGO en milieu urbain, prolongement qui lui donnerait vraiment sa justification. Les communautés urbaines de St Quentin et de Cergy y travaillent, il faudrait que le STIF assure leur relais.

6- L'affectation de la Grande Ceinture à la TGO, en tram train ou en train, laisse d'autres usages possibles. L'AUT fait une dernière suggestion : faciliter à chaque occasion la réintégration de la Grande Ceinture à l'Ouest dans le Réseau Ferré National circulé (RFN). La réalisation probable du port d'Achères (dit encore Port Seine Métropole), au moins dans sa composante d'un port fluvial multimodal, appelle de toute évidence son raccordement au RFN au sud comme au nord. C'est la vocation de la Grande Ceinture depuis qu'elle a été bouclée dans les années 1880. Certes, les maîtres d'ouvrage se sont prononcés dans la notice explicative en faveur d'une GC dédiée ici à la TGO : « la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée » (notice p 102). Mais l'accord de l'Etat (DRIEA) est conditionnel : « dédier la ligne aux circulations tram-train tout en conservant les caractéristiques techniques pour l'infrastructure permettant de faire circuler en cas de besoin et à échéance plus lointaine des trains classiques, notamment de fret. » (notice p 59).

Cette option apparaît d'autant plus utile à préserver que le lourd train de fret classique de 750m, épouvantail des riverains, pourrait laisser la place dans ce secteur à des petits ensembles allant du wagon isolé, ou du tram fret, jusqu'à une petite série de wagons « multi-lots multi-clients » dans le jargon de la nouvelle stratégie de la SNC, et ceci avec une réduction du bruit à la source que les techniques modernes et la fin du monopole permettront d'exiger.

D'ores et déjà, dans la perspective du port d'Achères, on pourrait préparer une reprise de l'activité fret de la gare Saint Germain GC (hors heures de pointe bien sûr) grâce au tram fret. Elle a accueilli en effet dans le passé, comme le rappelle l'avis de notre adhérent Lionel Favier, un important trafic de marchandise d'un type bien adapté au rail (les boissons). Il serait bon de préserver des surfaces logistiques conséquentes sur cette station comme sur les stations nouvelles. « Saint Cyr ZAC », en fait une zone d'activités et non de logements, est évidemment concernée.

A Paris le 11 juillet 2013
