

Monsieur le Préfet d'Ile de France  
5 rue Leblanc  
75015 Paris

Poissy, le 18 mai 2017

Lettre RAR

**Objet : Tram13 express (TanGentielle Ouest)**

Monsieur le Préfet,

A l'initiative d'AFPI-TGO, les organisations signataires du présent courrier :

- **EPESG** : Association Ensemble Pour l'Environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région, sise 16, allée des Vergers à Saint-Germain-en-Laye 78300, représentée par Mme Monique Dumont, Présidente.



- **AFPI-TGO** : Association en Faveur du Projet Initial – Tangentielle Ouest, sise chez M. Carvalho au 19, rue Charles Maréchal à Poissy 787300, représentée par M. David Carvalho, Président

**Vivonsnotreville**

- Association **Vivons notre Ville**, sise 42 avenue du Maréchal Foch à Poissy 78300, représentée par M. Salvador Juan, Président



- Le **Collectif TGO d'Achères**, sis 18, rue Maurice Carrard à Achères 78260, représenté par M. Yannick Temporal, porte-parole



- Le **Clos Saint Exupéry**, sis 32 rue Adrienne Bolland à Poissy 78300, représenté par M. Alex Bordereau, Président

vous seraient reconnaissantes d'intervenir :

- pour faire suspendre puis annuler le chantier du tram 13 Express entre Saint-Germain Grande ceinture et Saint-Germain RER A (phase 1 du projet initialement dénommé Tangentielle Ouest : la « Virgule »)
- pour prononcer, le moment venu, l'absence d'utilité publique du tracé dit « urbain » du Tram 13 Express traversant la ville de Poissy (phase 2 du projet)

et souhaiteraient vivement, au travers d'une délégation qui les représenteraient toutes, vous rencontrer afin d'échanger avec vous et recueillir vos impressions sur ces sujets qui suscitent de vives inquiétudes.

Après examen, il apparaît clairement que la mise en place d'un transport régional reliant Saint Cyr RER à Achères-Ville RER, et ayant pour objectif de raccorder le nord et le sud du département, sans devoir transiter par Paris, est incontestablement souhaitable et utile.

En revanche, la mise en place du Tram 13 Express (auparavant appelé tram-train par le STIF, mais le terme « train » a curieusement disparu du projet...), assurant la liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER A (la « Virgule »), ainsi que le projet du nouveau tracé traversant Poissy apparaissent à la fois superflus et très négatifs à maints égards.

De fait, la réalisation de ces 2 programmes aurait des conséquences extrêmement dommageables sur l'environnement et le patrimoine, fournirait un service dégradé pour un grand nombre d'usagers, ne répondrait pas à des attentes prioritaires, créerait des nuisances de toutes sortes, occasionnerait un retard de mise en service considérable et entraînerait des dépenses déraisonnables. Ces inconvénients pourraient être facilement écartés en conservant le tracé initial, qui prévoyait la correspondance avec le RER A et le futur RER E en gare d'Achères Chêne Feuillu, et en mettant en place une desserte de la station Saint-Germain Grande Ceinture par les nombreux autobus qui relie le RER A de Poissy et le RER A de Saint-Germain-en-Laye.

Nous développons brièvement ci-après ces inconvénients :

#### **A) Le retard dans la mise en service de la liaison Nord/Sud des Yvelines**

La procédure concernant le tracé initial était bien avancée pour la phase 2, puisque dès le 3 février 2014, la déclaration d'utilité publique avait été annoncée, pour une mise en service prévue fin 2019.

Mais, de manière imprévue, des études complémentaires ont été décidées sur l'opportunité et les modalités d'un tracé urbain dans Poissy. Les énormes difficultés de tous ordres (techniques, financières, sociales) qu'occasionnerait la réalisation de ce projet dans Poissy retarderait sa mise en œuvre prévue dans cette hypothèse à « l'horizon 2025 ».

Ceci n'est pas sérieux. En effet, si le projet de la liaison Nord/Sud du département est utile et attendu par bon nombre d'usagers, ce qui paraît incontestable, qui peut avoir l'idée de le reporter à « l'horizon 2025 », alors qu'il peut être réalisé fin 2019 ? Ceci est à la fois contradictoire et insensé. L'urgence du projet commande donc le maintien du projet initial.

D'autant que « l'horizon 2025 » est à coup sûr irréaliste, et qu'il faudrait plutôt compter sur un retard d'au moins une dizaine d'années. Ceci est inacceptable.

#### **B) Les conséquences très dommageables sur l'environnement et le patrimoine**

- le très grave préjudice que constituerait la mise en œuvre de la Virgule sur l'environnement et le patrimoine de Saint-Germain-en-Laye est flagrant : les graves dégâts déjà causés à la forêt avec pour commencer, plus de mille arbres abattus, et ce n'est qu'un début, la pose de grillages, l'atteinte à la perspective de l'avenue des Loges dessinée par Le Nôtre, l'aspect inesthétique et incongru d'un tram-train dans ce lieu paisible et si prisé des habitants de la région sont inacceptables. La vive

opposition qui se manifeste via les associations, pétitions, personnalités choquées par ce projet, reprise par la presse locale est en voie d'être portée au niveau national.

- de même le *parcours* du tram-train traversant Poissy aurait un impact non négligeable sur la forêt, avec là encore des abattages d'arbres, alors que le tracé initial emprunte les voies ferrées actuellement existantes de la Grande Ceinture. Par ailleurs le tram-train scinderait Poissy en deux, et nécessiterait de raser d'anciennes et belles maisons, de couper des arbres en grand nombre, mais cette fois en centre-ville, pour élargir le boulevard Gambetta. Incidemment, il est curieux de constater que des immeubles viennent d'être édifiés boulevard Gambetta, et que compte tenu de leur emprise au sol, ce sont les vieilles maisons qui leur font face qui devront être détruites !

### **C) Un service dégradé pour un grand nombre d'usagers**

a) les usagers des transports en commun qui circulent entre Poissy et Saint-Germain-en-Laye bénéficient actuellement d'un service de bus efficace et rapide. Ceci est dû pour partie à l'investissement qui a été réalisé lors de la mise en place d'une voie dédiée aux bus pour traverser la forêt de Saint-Germain, de Poissy jusqu'au carrefour D190/N184. En 20 minutes environ, les bus relient le RER A de Poissy au RER A de Saint-Germain-en-Laye. Il est important de noter que cette liaison est directe et qu'elle dessert le centre-ville de Poissy (marché, mairie et commissariat) et le centre-ville de Saint-Germain (place Vauban et arrêt Jehan Alain proche du marché et de l'hôpital)

A l'opposé, le tram-train et la « Virgule » qui relieraient les 2 RER A n'assureraient pas une liaison directe et nécessiteraient un changement de rame, une correspondance, à Saint-Germain Grande Ceinture. De plus, aucun arrêt dans les centres villes de Saint-Germain et de Poissy n'est prévu. Force est donc de constater que le nouveau projet constitue une nette régression pour ce parcours très fréquenté entre Poissy et Saint-Germain-en-Laye

On peut noter par ailleurs que, pour améliorer encore le service existant, tout en respectant l'environnement, il serait pertinent de remplacer les bus existant par des navettes/minibus électriques qui relieraient Poissy RER A et Saint-Germain-en-Laye RER A, avec arrêt à Saint-Germain Grande Ceinture. Pour répondre à un éventuel surcroît de passagers des navettes supplémentaires pourraient être mises en place entre ces deux gares (cf. pièce jointe : autobus Aptis)

b) les usagers du tram-train circulant du nord au sud du département ou inversement, verront leur temps de transport sensiblement augmenté, car au lieu du trajet court prévu avec le tracé initial, ils devront traverser Poissy, ce qui signifie une distance accrue parcourue à une vitesse réduite sur un axe routier très fréquenté et un arrêt supplémentaire. Cette augmentation du temps de trajet peut être évaluée à plus de 5 minutes, dans le meilleur des cas. Là encore, le nouveau tracé est négatif. Qualifier le tram-train « d'Express » dans ces conditions est illusoire.

### **D) Le nouveau tracé du tram-train ne répond pas à des attentes prioritaires : la desserte conjointe du sud de la ville d'Achères et du Technoparc.**

Le Technoparc, qui regroupe environ 250 entreprises à Poissy, et qui se situe à proximité d'Achères, constitue la zone de développement économique la plus importante de cette ville. De plus, le lycée Charles de Gaulle s'y trouve également.

Le tracé initial prévoyait à terme un arrêt au Technoparc via la station d'Achères Chêne Feuillu, tandis que le nouveau projet n'envisage aucun arrêt dans ce secteur.

Dès l'annonce de l'étude du nouveau tracé, le « Collectif TGO Achères », signataire du présent courrier, a milité en faveur d'une desserte du sud de la ville, pour faciliter le déplacement des Achérois, totalement ignorés dans le nouveau projet (il est à noter que ce quartier est particulièrement dépourvu de transports en commun) et du Technoparc, grâce à l'arrêt d'Achères Chêne Feuillu. Une consultation citoyenne de plus de 300 signataires a recueilli plus de 94% d'avis favorables à cette desserte.

Par ailleurs, l'association de dirigeants d'entreprises Pour Agir et Construire Entreprises (PAC Entreprises), regroupant des sociétés installées essentiellement à Achères et Poissy a également lancé une pétition en faveur d'un arrêt au Technoparc qui a recueilli 530 signatures, selon les termes suivants : « *Nous demandons un arrêt du tram de la Tangentielle Ouest au Technoparc de Poissy. Seule une gare du tram peut offrir un service satisfaisant de transport en commun aux 3000 usagers réguliers et aux 250 entreprises du Technoparc.* »

De plus, dans son édition du 8 mars dernier, le courrier des Yvelines mentionne la position de Martial Blochet, secrétaire de l'association PAC Entreprises, qui souligne que le projet initial prévoyait un arrêt au Chêne Feuillu à Achères, non loin du Technoparc, et que cet arrêt a été supprimé suite au projet de tracé urbain dans Poissy...

Là encore, il est clair que le nouveau tracé ne présente pas d'intérêt et que l'option du maintien du projet initial avec l'arrêt à Achères Chêne feuillu s'impose de manière évidente.

#### **E) Le nouveau tracé crée des nuisances considérables à Poissy**

Outre les blessures faites au patrimoine et à l'environnement rappelées ci-dessus, le nouveau tracé augmenterait les risques d'accidents, créerait des conditions de circulation aggravées, et nuirait considérablement aux riverains.

##### **a) l'augmentation des risques d'accidents**

Le débranchement de l'ancien tracé **au ras de l'école Péguy** ne serait pas sans conséquence pour cette école. Il convient de connaître au préalable quelles sont les nuisances liées à la pente à 6%, à la courbe, à la transition électrique pour passer de 25kV CA(train) à 750V CC(tram). D'autre part, la traversée au niveau de la chaussée, de la voie Fernand Lefebvre deviendrait très **accidentogène** car elle imposerait l'arrêt de la circulation routière **et piétonne** 2 fois par tranche de 10 minutes, alors que le passage sur l'ouvrage d'art existant permettait de s'affranchir de ce risque

##### **b) les conditions de circulation aggravées**

La circulation automobile durant la période où auront lieu les lourds travaux de mise en place du tram-train en centre-ville sera très chaotique, mais quand ce chantier sera achevé, le trafic sera bien plus perturbé qu'aujourd'hui.

En effet, dans le nouveau tracé urbain, le boulevard Gambetta deviendrait une voie de 20 mètres de large qui couperait la ville en 2, et qui devrait associer la présence de piétons, de cyclistes, du trafic automobile et du tram-train. Nul doute que le tram-train augmentera l'asphyxie du boulevard Gambetta et du rond-point de l'Europe, surtout aux heures de pointe. Par ailleurs, la traversée de ce très large boulevard encombré suscitera aussi de très graves embarras de circulation sur les voies

transversales (surtout av. du Maréchal Foch et bd Devaux). A ces questions, comme d'ailleurs à la plupart des interrogations ou observations adressées au STIF par courrier par des organisations signataires de la présente lettre, aucune réponse n'est formulée de sa part.

c) Les nuisances causées aux riverains

Au centre-ville de Poissy, les occupants des maisons qui seraient rasées pour pouvoir élargir l'espace du boulevard Gambetta devraient faire l'objet d'une expropriation, avec le traumatisme que vivraient les familles concernées. Le chantier, bruyant et polluant, sera une véritable épreuve pour tous les riverains.

Le tram-train est non seulement inesthétique avec ses rails et ses caténaies, mais il est surtout sonore (tremblement, crissements dans les virages et pour freiner, sonnerie de cloche pour prévenir les accidents de piéton...)

Le tram-train longerait des dizaines de pavillons et 15 immeubles, certains de très grande taille, d'autres qui viennent d'être construits, sur l'avenue de Versailles et le boulevard Gambetta. Il passerait également au raz des pavillons du Clos Saint-Exupéry, qui comprend 91 pavillons et dont l'assemblée générale s'est aussi prononcée en faveur du projet initial.

Cette ASL, signataire du présent courrier, souffrirait de nuisances sonores supplémentaires, de nuisances visuelles de par les aspects esthétiques évoqués ci-dessus et surtout par la suppression d'une partie du merlon arboré qui protège actuellement des nuisances des lignes Paris-Normandie et RER A. De plus la suppression des nombreuses places de stationnement le long de la rue Adrienne Bolland provoquera des réels problèmes d'ordre pratique et sécuritaire, un comble à l'heure où on demande aux gens de laisser leur voiture chez eux pour prendre les transports en commun.

De très nombreux Pisciacais verraient leur qualité de vie dégradée par les nuisances du tram-train, sans en recevoir le moindre avantage en contrepartie. Bien au contraire, en sus des inconvénients rapportés ci-dessus, certains riverains se plaignent déjà de la gêne qu'ils rencontrent pour vendre leur logement (diminution de la valeur de leur bien, crainte des éventuels acheteurs en raison du projet du nouveau tracé).

Enfin, s'il est indéniable qu'il est important de pouvoir bénéficier d'un réseau de transport public de qualité (le STIF devrait d'ailleurs investir pour remédier aux carences actuelles du RER A, plutôt que de prévoir une réduction de sa fréquence !), Poissy n'a pas vocation à devenir une ville de transit où de nombreux Franciliens viendraient chercher leur correspondance pour changer de ligne de transport.

**F) « Virgule » et tracé urbain entraîneraient des dépenses déraisonnables**

- la mise en place de la « Virgule » nécessite un budget évalué à 140 million d'euros
- la mise en place du tram-train traversant Poissy nécessite un budget supplémentaire de 120 millions par rapport au tracé initial.

L'expérience prouve que les budgets initiaux sur ce type de projet ne sont quasiment jamais tenus.

Compte tenu de l'inintérêt de ces 2 programmes, dont nous pensons vous avoir apporté la démonstration ci-dessus, nous considérons que ces dépenses constituent un réel gaspillage de fonds publics, à une période où il conviendrait pourtant d'être vigilant sur leur utilisation. Tous nos gouvernants actuels et potentiels insistent sur ce point et les habitants des Yvelines n'ont pas encore oublié que le taux de taxe foncière a bondi de 66% en 2016 dans leur département !

En conclusion, nous souhaitons souligner que toutes les organisations signataires du présent courrier, représentant des habitants d'Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye, sont rassemblées dans leur lutte pour l'annulation de la « Virgule » et le maintien du tracé initial de la phase 2 du projet.

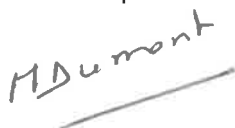
Nous tenions à vous faire part de tous ces éléments, et vous signaler également, que, comme indiqué précédemment, malgré plusieurs courriers adressés aux responsables du STIF par certains d'entre nous pour être informés de l'état d'avancement du projet phase 2, ceux-ci sont restés sans réponse. Nous ignorons donc totalement où le STIF en est de ses réflexions.

Nous renouvelons notre souhait de vous rencontrer afin d'échanger avec vous et de recueillir vos impressions sur ces sujets qui nous inquiètent tant, au travers d'une délégation représentant les organisations signataires.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet de l'Île de France, l'assurance de notre considération distinguée

**EPESG**

Présidente  
Mme Monique Dumont



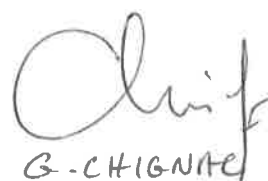
**AFPI/TGO**

Président  
David Carvalho



**Vivons notre ville**

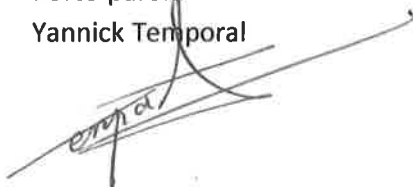
<sup>Po</sup> Président  
Salvador Juan



G. CHIGNAT

**Collectif TGO d'Achères**

Porte-parole  
Yannick Temporal



**Clos St Exupéry**

Président  
Alex Bodereau



Copies M. Marc Honoré, maire d'Achères  
M. Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye  
M. Karl Olive, maire de Poissy  
M. Jean-Louis Perrin, STIF – Directeur des projets d'investissement

# Aptis

## Une nouvelle expérience de mobilité

Aptis est une nouvelle solution de mobilité conçue par Alstom et NTL.

Avec Aptis, les voyageurs découvrent la ville sous un jour nouveau, avec un véhicule à plancher bas intégral et 20% de surface vitrée en plus.

Cette solution innovante propose aux villes une solution modulaire, 100% électrique, qui peut être fournie comme un système complet incluant l'intégration, le système de recharge et une offre de leasing.

### LES ATOUTS D'APTIS

- Design innovant
- Plancher bas intégral de 20m<sup>2</sup>
- 20% de surface vitrée en plus
- 4 roues orientables
- Jusqu'à 3 portes sur l'un ou l'autre côté
- Charge lente la nuit au dépôt ou recharge rapide en exploitation
- Energie en toiture

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

Aptis a été conçu pour garantir aux villes un système de transport propre et performant. Né de l'expertise d'Alstom et NTL dans les systèmes de traction électriques, les matériels roulants sur pneus et les systèmes de transport, Aptis bénéficie des avantages du tramway dans un bus, offrant une expérience de mobilité sans équivalent aux voyageurs et aux exploitants. D'une longueur de 12 mètres, Aptis peut accueillir 95 voyageurs. Les équipements sont situés uniquement sur le toit, ce qui offre une grande flexibilité en termes de modes de recharge et d'énergie embarquée. Aujourd'hui, Aptis peut être fourni avec un système de recharge lente la nuit ou de recharge rapide en exploitation.

### AVANTAGES

#### Une accessibilité complète

Le design unique et innovant d'Aptis offre aux voyageurs un plancher bas intégral jusqu'à l'arrière du véhicule, une première pour un bus. Les passagers peuvent se déplacer plus facilement, grâce à une allée centrale plus large.

Aptis peut recevoir **jusqu'à trois larges portes doubles** sur l'un ou l'autre côté, ce qui facilite le flux passager et rend plus pratique l'accès à bord pour les fauteuils roulants et les poussettes.

#### Une expérience passager exceptionnelle

Aptis offre une nouvelle façon de voyager, avec une vue à 360° grâce aux larges baies sur chaque côté et à l'arrière du véhicule. Aptis propose 20% de surface vitrée en plus qu'un bus classique, pour un intérieur plus lumineux. Un salon à l'arrière avec une baie panoramique offre une vue unique sur la ville. Grâce à sa structure modulaire, les aménagements intérieurs sont modifiables. Trois différents diagrammes permettent de répondre aux besoins de chaque client.

#### Une nouvelle façon de se déplacer

**Avec ses quatre roues orientables**, Aptis a une emprise au sol réduite de 25% en courbe, une avancée majeure dans la mobilité urbaine. **Aptis accoste dans un espace réduit**, économisant à chaque arrêt jusqu'à deux places de stationnement pour voitures. Grâce à son système d'aide au stationnement, le véhicule vient se placer parfaitement le long du quai, améliorant le flux passagers et l'accessibilité.

#### Intégration système et coût du cycle de vie

Aptis peut être fourni en tant que système complet pouvant comprendre l'intégration, le système de recharge et une offre de leasing. Il a été conçu pour optimiser le coût total de possession, grâce à :

- Une durée de vie plus longue, grâce à son architecture est basée sur des composants éprouvés de tramways
- Des coûts de maintenance et d'exploitation réduits : accès facilité aux batteries et aux équipements électriques en toiture, moteur refroidi par air, quatre pneus.

**Aptis a ainsi un coût total de possession équivalent à celui d'un bus diesel.**



Aptis/EN/03 2017 - Photo credits: ©ALSTOM SA/Arnaud Fevrier

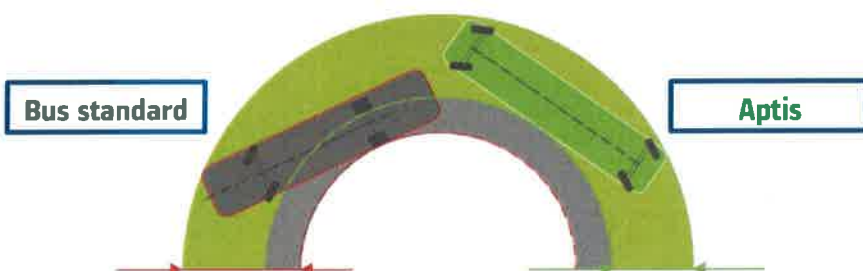
© ALSTOM SA / NTL, 2017. All rights reserved. ALSTOM, the ALSTOM logo, all alternative versions and all mentioned trademarks of Alstom's Transport Domain, are the brands and trademarks of ALSTOM SA. NTL, the NTL logo, all alternative versions are the brands and trademarks of NTL. The other names mentioned registered or not, belong to their respective owners. Technical and other forms of data contained in the present document are given for the purposes of information only. ALSTOM and NTL reserves the right to reconsider or change this data at any time and without warning.

## SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

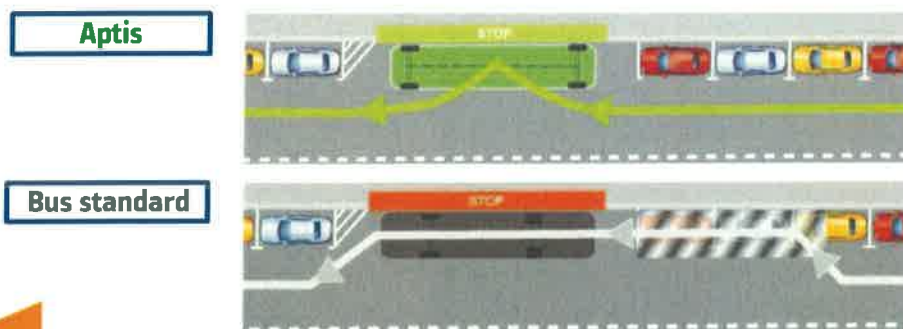
Longueur	12 m
Hauteur	3,1 m
Largeur	2,55 m
Hauteur du plancher	330 mm
Puissance moteur maximum	180 kW
Vitesse maximum	70 km/h
Accélération maximum	1,2 m/s <sup>2</sup>
Franchissement de pentes	13% à pleine charge, 20% à vide
Pneus	4 pneus
Nombre de portes	2 ou 3
Capacité passagers	95 avec 4 PRM, 2 emplacements pour fauteuils roulants
Systèmes de recharge	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recharge lente au dépôt la nuit, autonomie jusqu'à 200 km</li> <li>Recharge en exploitation en 5 minutes au terminus de la ligne, soit à l'aide d'un pantographe inversé, soit avec SRS, système innovant de recharge par le sol conçu par Alstom</li> </ul>
Refroidissement du moteur	Moteur à refroidissement par air
Suspension	Suspension hydraulique
Homologation	Homologation CEE – UTAC, France



### 4 roues orientables



### Espace minimum d'accostage



Pour plus d'informations :

Alstom  
48, rue Albert Dhalenne  
93842 Saint-Ouen, Cedex France  
Tel : +33 1 57 06 90 00  
[www.alstom.com](http://www.alstom.com)

NTL  
2 route départementale 111  
67120 Duppigheim  
Tel : +33 3 68 71 02 90  
[www.newttl.com](http://www.newttl.com)