

➤ **Le projet de tangentielle sans rupture de charges = Achères-Versailles puis Massy-Palaiseau**

Présentation au printemps 2001 par RFF/SNCF du nouveau projet Tangentielle Ouest Sud ...**avec fret**

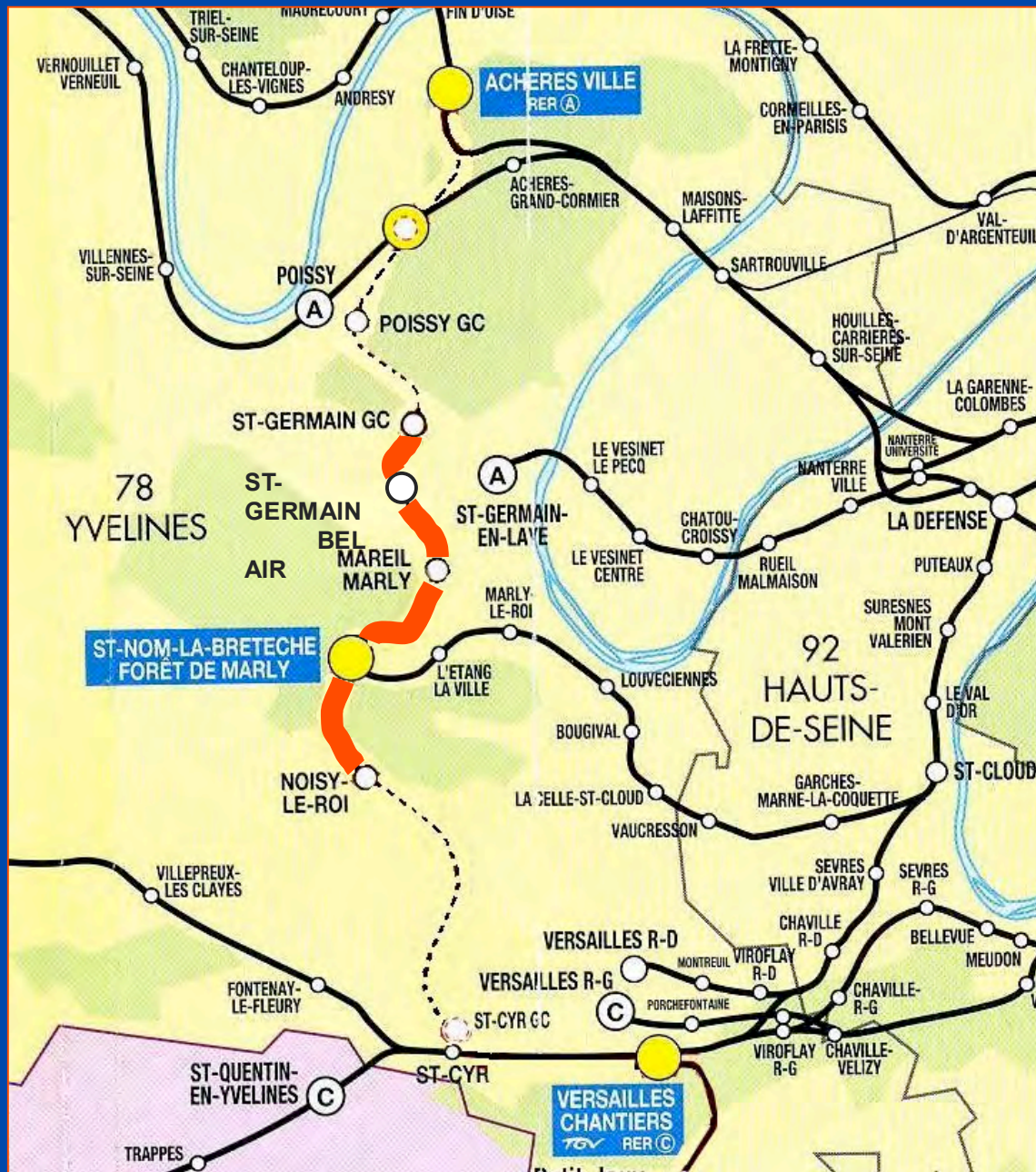
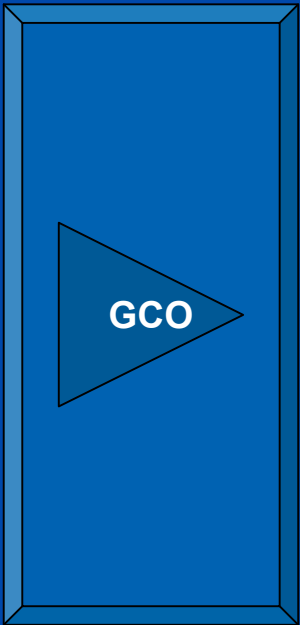
Objectif d'une ligne de banlieue à banlieue avec accès à des pénétrantes vers Paris

➤ **Ce schéma est maintenant abandonné**

Coût des infrastructures

Tangentielle Ouest et Tangentielle Sud séparées

Le premier tronçon de TO a été inauguré : la GCO



TANGENTIELLE OUEST

Où en sommes-nous ?

- **Le tronçon GCO de St Germain à Noisy est ouvert depuis décembre 2004 :**
 - Un tronçon de ligne qui va de nulle part à ...ailleurs
 - Des investissements de 90 M€ dont 25M€ inutiles
 - Une fréquentation confidentielle (1700 voyageurs/jour) qui creuse un déficit annuel de 9M€ sans espoir de joindre...les deux bouts sans un **prolongement vers le Nord et vers le Sud**
- **Le Collectif a prôné des études, reprises par le STIF, pour le prolongement de la ligne vers le Nord (St Germain RER puis Achères et le Sud:**

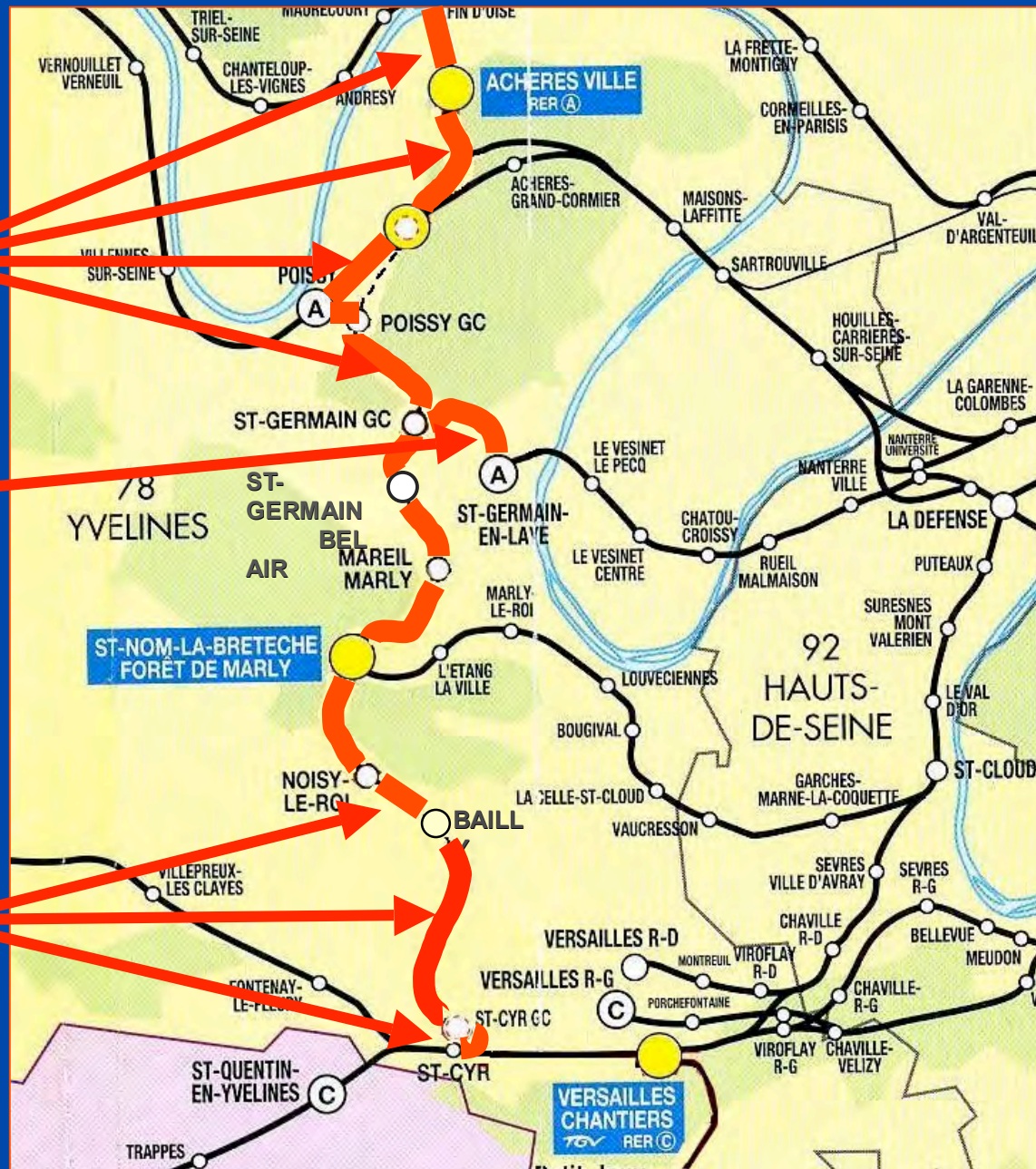
la ligne devient rentable avec les interconnexions (18000 v/j)
la ligne trouve son équilibre et son avenir avec la mise en place du Tram-Train :proximité et incitation au report modal VP/TT, flexibilité, coûts -30%, faibles nuisances.



Urgence 3

Urgence 2

Urgence 1





Nous voulons une ligne voyageurs « vitrine technologique des transports collectifs modernes »

- **Une ligne de banlieue à banlieue** reliant les pôles d'emplois et universitaires de Cergy à Versailles et St Quentin en Yvelines : à la fin du prolongement, il serait possible, avec rupture modale à Achères et St Cyr de rejoindre les deux pôles
- **Des interconnexions avec les lignes RER, SNCM et un vrai bénéfice de la multi modalité.**
- **Des liaisons structurantes indispensables aux collectivités :**

projets de développement des villes sur tout le tracé

circulation impossible = restriction aux échanges et à la fluidité des emplois

St Germain à St Cyr = 25 mn contre 1h 30 en voiture | 17 mai 2006 5

UNE DECISION...maintenant

- **L'investissement est de 108 m € + 45 m € de matériel, la REGION IDF est décisionnaire :**
 - Avec un an de retard, le projet est soumis au CA du 5/7/2006
 - Les priorités déterminées par la Région ne permettraient pas à la TO d'être retenues dans le nouveau plan Etat-Région
 - Si ces rumeurs persistantes et convergentes sont confirmées, notre Ouest Parisien serait maintenant dépourvu de tout projet structurant de transport en commun en rocade.
- *pour ... donner du sens à un projet dans l'impasse, il faut arrêter de repousser le prolongement alors que l'investissement est financé en 10 ans par les déficits, sans compter une rentabilité interne de 10 % !*
- **Cette ligne est vitale et devrait être une « vitrine » et non pas un enjeu de priorités aux critères très discutables . La pilule serait amère !!!**

Tangentielle et Francilienne

Antinomie ou Complémentarité ?

➤ **Beaucoup d'objectifs en commun :**

Voie structurante dans une partie stagnante, sur le plan économique, de l'Île de France :

- réduction des temps de transport + réduction de la circulation automobile dans les agglomérations
- opportunité de développement des villes riveraines
- qualité de vie des riverains

➤ **Des tracés complémentaires :**

- Achères-Versailles est différent de Méry-Orgeval !
- Le train ou le Tram-Train captera au mieux 10% du trafic routier de la Francilienne mais + de 50% des déplacements vers Paris et les Hauts de Seine.

➤ **Le trafic routier « camions » ne peut pas être capté par le train. La mise en place de projets de ferroutage ou de voies navigables répond à des besoins différents de ceux de la Francilienne ou de la voie ferrée Tangentielle Ouest.**

Tangentielle et Francilienne

- **L'évolution moderne des transports montre une complémentarité**
 - Plateformes multimodales particulièrement dans le cas du Tram-Train desservant Achères puis les 15 000 emplois nouveaux
 - Ferroutage pour partie du trafic fret de grande distance
 - Moyen de transport voyageur léger et non polluant pour relier et pénétrer les centres villes avec le tram-train substitut aux voitures pour ces cas.
- **Les voies traditionnelles (fer et route) sont saturées et la situation va s'aggraver. Il faut réagir en édifiant des projets structurants, gages de développement et de qualité de la vie.**