



NOUVELLE LIGNE DE TRAM

Saint-Cyr > Saint-Germain



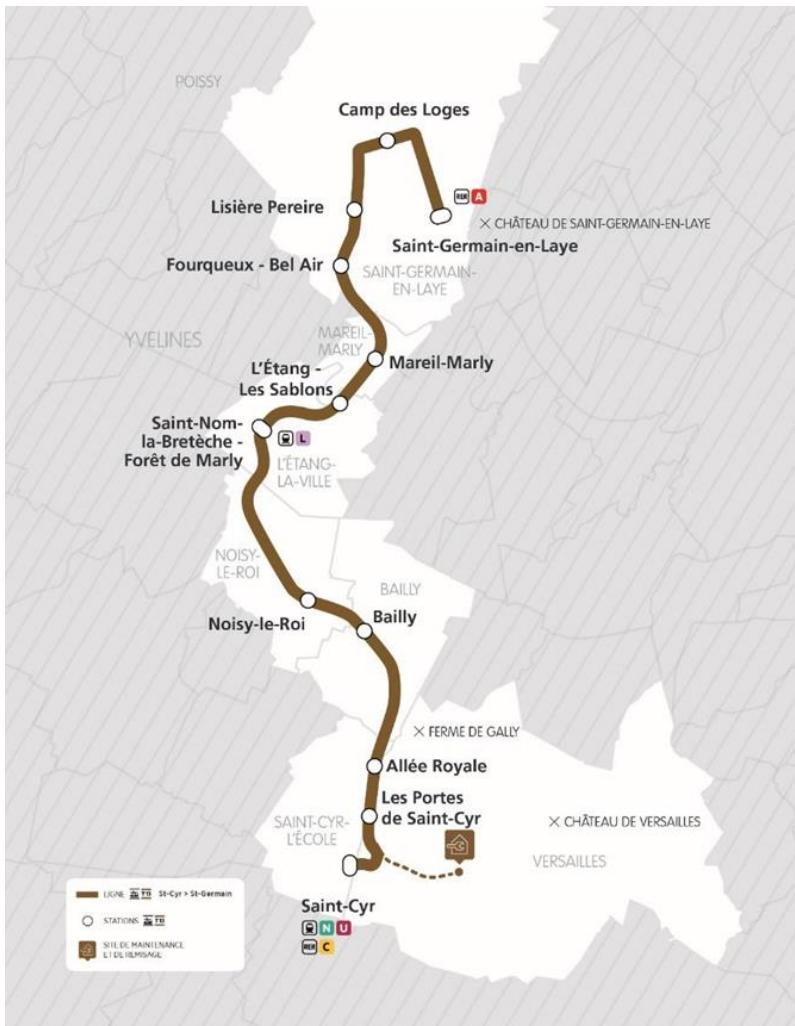
Bienvenue à bord du tram T13

Pour des trajets confortables et rapides, au cœur d'un environnement exceptionnel

6 juillet 2022

Sommaire

1-	Le T13 en bref	3
2-	Le tram T13, un nouveau maillon essentiel de la mobilité des Yvelinois.....	5
3-	Une véritable alternative à la voiture	6
4-	Un trajet au cœur d'un paysage exceptionnel	7
5-	Des stations connectées à la ville et au réseau de transport.....	9
6-	Des rames confortables et performantes.....	11
7-	Dans les coulisses du site de maintenance et de remisage.....	12



8- Un écosystème d'acteurs très impliqués 13

9- .. Transkeo t13, un exploitant au service des voyageurs 15

10- Le prolongement à achères 16

Retrouvez l'ensemble des visuels du dossier de presse sur ce [lien](#).

1- LE T13 EN BREF

	21 000 voyageurs quotidien attendus
	18,8 km de ligne entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École et 7 communes traversées
	12 stations dont 7 stations créées et 5 anciennes gares de la Grande Ceinture Ouest transformées en stations de tram
	Un passage fréquent toutes les 10 minutes en heures de pointe (et toutes les 15 minutes durant l'été)
	Un peu plus de 30 minutes de trajet entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École
	100 % accessible aux personnes à mobilité réduite
	11 rames financées à 100 % par Île-de-France Mobilités pour un montant de 68,8 millions d'euros
	Des rames confortables et climatisées avec 250 places dont 90 assises , 10 écrans d'information et 36 ports USB
	45 conducteurs formés à la double conduite des trams-trains

Mercredi 6 juillet 2022, le tram T13 sera mis en service. Financé par la Région Île-de-France (53%), l'Etat (17%) et le Conseil Départemental des Yvelines (30%), le projet a été mené dans la concertation : ce projet de longue haleine trouve toute sa place sur le territoire des Yvelines.

Le tram T13 s'intègre alors harmonieusement dans le patrimoine et l'environnement des Yvelines. Tirant parti de la Grande Ceinture Ouest (GCO) existante, SNCF a réalisé d'importants travaux d'adaptation des voies et des gares de la GCO. Île-de-France Mobilités a quant à elle créée de nouvelles voies pour relier les gares de Saint-Cyr et Saint-Germain-en-Laye et offrir de nouvelles correspondances avec les RER A, C et les trains N et U. La correspondance avec le RER A a été aménagée par la RATP, grâce à un couloir souterrain permettant de relier les deux quais en seulement deux minutes trente.

Reliant le nord et le sud du département, cette nouvelle offre de transport – fiable, rapide, confortable et respectueuse de l'environnement – va rapidement s'imposer comme un maillon essentiel de la mobilité en Île-de-France.



Qui finance le projet du tram T13 ?

L'infrastructure

c'est-à-dire la construction des stations, des voies ferrées, des aménagements urbains (trottoirs, voiries...) et des ouvrages d'art.



soit 306,7 millions d'euros HT

Le matériel roulant

c'est-à-dire les trams.



soit 68,8 millions d'euros HT

Le fonctionnement

c'est-à-dire l'entretien et la maintenance des rames et des stations, les conducteurs et le personnel d'exploitation, la sécurité.



Infrastructure : aux conditions économiques de 2011, montant issu des études d'avant projet.
Matériel roulant : aux conditions économiques de 2018.

2- LE TRAM T13, UN NOUVEAU MAILLON ESSENTIEL DE LA MOBILITE DES YVELINOIS

Faciliter les déplacements quotidiens des Yvelinois et leur offrir un meilleur accès à Paris

En reliant différentes villes du département, **sans obliger les voyageurs à repasser par Paris**, le tram T13 assure une desserte efficace, et accompagne le développement économique et urbain.

De multiples correspondances avec le **RER A et C, les trains L, N, U** diversifient les possibilités pour rejoindre la capitale.



Correspondance avec le RER C au terminus de Saint-Cyr © Cyril Badet

Un moyen de déplacement rapide et fiable

Mode de transport hybride, le tram T13 bénéficie, en ville, des atouts du tramway et, sur les voies ferrées, de la performance du train. Fiable, rapide et confortable, il simplifie et apaise les trajets du quotidien.

Fiabilité et régularité

Le Tram T13 **circule 7/7** jours, de 6h à minuit, à une fréquence régulière et renforcée par rapport à la ligne L actuelle :

- Un tram toutes les **10 minutes en heure de pointe** (contre un train L toutes les 15 minutes)
- Un tram toutes les **20 minutes en heure creuse** (contre un train L toutes les 30 minutes)

Pendant l'été 2022, la fréquence est adaptée :

- un tram toutes les 15 minutes en heure de pointe
- un tram toutes les 20 à 30 minutes en heure creuse

3-UNE VERITABLE ALTERNATIVE A LA VOITURE

Améliorer le maillage en transports en commun des Yvelines, tel est l'objectif premier de la création du tram T13. Un objectif qui a nécessité de moderniser la Grande Ceinture Ouest (GCO) et de créer de nouvelles voies au nord et au sud. Très efficace, la solution mixte du « tram-train » fait du tram T13 une option concurrente à l'usage de la voiture individuelle, dans une logique de développement durable.



Donner une seconde vie à la Grande ceinture Ouest

Après une interruption de près de 70 ans, la Grande Ceinture Ouest a relié Saint-Germain-en-Laye Grande ceinture (désormais « Lisière Pereire ») à Noisy-le-Roi de 2004 à 2019.

Mais cette ligne de train, la L, **relativement isolée du reste du réseau d'Île-de-France Mobilités**, n'a pas su séduire les voyageurs, avec seulement quelques centaines de voyageurs par jour.

Après un diagnostic sur les besoins de déplacement dans le territoire, il a été décidé de la **prolonger au nord et au sud, afin de la connecter au réseau de transport francilien (RER A et C, lignes N et U)** : ceci afin d'encourager les déplacements en transports en commun.

De nouvelles voies ont été créées pour rejoindre la gare de Saint-Cyr, au sud, et le centre-ville et la gare de Saint-Germain-en-Laye, au nord.

Les anciennes voies du réseau ferré national entre Saint-Cyr-L'École et Noisy-le-Roi ont été rénovées (remplacement des traverses, des rails, renforcement de ponts, adaptation de la signalisation, ...) pour l'arrivée du tramway.

Les gares de la Grande Ceinture Ouest (GCO) ont été transformées en station de tram.

4- UN TRAJET AU CŒUR D'UN PAYSAGE EXCEPTIONNEL

De Saint-Cyr-L'École à Saint-Germain-en-Laye, le tram T13 sillonne un territoire riche d'un patrimoine naturel et architectural remarquables. Les porteurs du projet ont veillé à une parfaite intégration du tramway dans cet environnement, en étroite collaboration avec les acteurs du patrimoine.

Préserver le Domaine national de Saint-Germain-en-Laye

Le terminus nord de la ligne a été placé en **contrebas** pour qu'il ne soit visible ni depuis le Château, ni depuis ses terrasses. La création d'un couloir de correspondance souterrain a, quant à elle, ouvert la voie à la réalisation du Grand Bassin dessiné par André Le Nôtre, projet porté par le ministère de la Culture et la Ville. L'Architecte des Bâtiments de France a par ailleurs orienté le choix des **matériaux** pour l'équipement du terminus : la couleur « acier Corten » et l'utilisation d'une pierre rappelant celle du Château ont ainsi été choisis. Dans le **couloir de correspondance** aussi, le carrelage mural évoque la couleur de cette pierre. Les **alignements d'arbres** qui créent des perspectives majestueuses voulues par le jardinier Le Nôtre, au XVIIIème siècle, ont été conservés ou recréés sur toute l'avenue des Loges.



Photo : alignements d'arbres dans le Domaine national de Saint-Germain-en-Laye © Cyril Badet

Conserver la perspective de la Plaine de Versailles

Là aussi, des aménagements spécifiques ont été réalisés pour que soit **préservée la vue depuis le Château de Versailles** : la plateforme du tramway a, sur ce secteur, été abaissée. Les poteaux d'alimentation électrique ont été placés à 60 mètres les uns des autres : un véritable défi technique qui a permis de les intégrer discrètement dans leur environnement. Des aménagements paysagers ont également accompagné la création du nouveau tracé de la route départementale 7 et le **pont-rail** construit à proximité de la Ferme de Gally bénéficie d'un revêtement en pierres. Les nouvelles voies créées à Versailles pour rejoindre la station Saint-Cyr sont entourées de part et d'autre de **talus végétalisés**. Chênes, hêtres, charmes et peupliers ont ainsi été plantés, permettant au tram de circuler de manière discrète parmi les arbres.



Photo : plantations dans la virgule de Saint-Cyr pour préserver la vue depuis le Château de Versailles

© Cyril Badet

Correspondance et restauration

La prudence aura été le maître mot de la construction du couloir de correspondance de 190 mètres, qui relie la gare du RER A et le nouveau terminus nord du tram T13, en passant sous le parc du Château de Saint-Germain-en-Laye. Les vases Médicis et leurs piédestaux ont ainsi été déposés et soigneusement entreposés le temps des travaux. A l'issue du chantier, 67 arbres (principalement des tilleuls et des marronniers) ont été plantés afin de restaurer les alignements créés, autrefois, par Le Nôtre.

Un travail collectif pour préserver le cadre de vie

De nombreuses études ont été menées pour anticiper toutes les conséquences liées à la création de la ligne de tram T13. Tout au long du projet, l'insertion du tram T13 et les aménagements ont fait l'objet d'échanges entre les maîtres d'ouvrages (Île-de-France Mobilités, SNCF et la RATP) et les gestionnaires du Domaine national de Saint-Germain-en-Laye et du Château de Versailles, l'inspecteur des sites, l'Architecte des bâtiments de France, l'Architecte en chef des monuments historiques et plusieurs collectivités territoriales (Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, Département des Yvelines, communes ...).

Patrimoine naturel : éviter, réduire, compenser

Compte tenu de la richesse du paysage autour du tracé du tram T13, les maîtres d'ouvrage ont mis en place une démarche dite « ERC » pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

Grâce à la réutilisation des infrastructures existantes de la Grande Ceinture Ouest (GCO), sur la plus grande partie du tracé, beaucoup de nuisances sur la flore, la faune et les habitats protégés ont ainsi pu être évitées. En concertation avec la Direction Départementale des Territoires dans les Yvelines (DDT78), des mesures de réduction des impacts ont été adoptées : coupes d'arbres réalisées en automne et en hiver, en dehors des périodes de reproduction des oiseaux et des chauves-souris, suivi environnemental par un écologue (voir encadré), protection des arbres pendant les travaux...

Des mesures en faveur de la faune

Plusieurs actions ont été menées, à l'occasion du projet, pour protéger la biodiversité. Dans le Bois de la Duchesse à Bonnelles, des mares ont été créées et les populations de chauve-souris ont bénéficié de mesures de protection spécifiques. Au niveau de la station Allée Royale, des pierriers ont été installés pour protéger la petite faune et notamment le lézard des murailles. À Saint-Germain-en-Laye, en lien avec l'Office national des forêts, une vaste opération de réétagement a été conduite, en lisière de la forêt, afin de faire émerger un rideau composé de trois hauteurs distinctes de végétaux, ce qui permet d'améliorer la résilience et de développer la biodiversité.

Le réglage de l'éclairage le long de l'avenue des Loges du tramway (qui se renforce uniquement quand la rame passe) a aussi vocation à minimiser les impacts de tram T13 sur la faune de la forêt.

Un engagement de long terme

Depuis l'intervention d'un écologue, avant le démarrage des travaux, jusqu'au suivi à long terme des mesures de compensation, l'implication environnementale des acteurs du projet se conjugue à tous les temps. Île-de-France Mobilités s'est engagée à suivre le bon développement des aménagements du Bois des Bonnelles pendant trente ans et de la lisière de la forêt domaniale de Saint-Germain pendant dix ans.

Quelques chiffres

- **80 %** du linéaire du T13 utilise le foncier historique de la Grande ceinture Ouest entre Versailles-Matelots et Lisière Pereire
- **1 m²** de bois coupé = **4m²** replantés
- **Au nord :**
 - **30 000** pousses plantées en forêt de Saint-Germain
 - **150** charmes et **7** grands tilleuls plantés sur l'avenue des Loges à Saint-Germain-en-Laye
 - **67** arbres dans le parc du Château de Saint-Germain : 4 ifs, 26 tilleuls et 37 marronniers
- **Au sud :**
 - **186** arbres plantés sur la virgule de Saint-Cyr-L'École
 - **32 000** plants au SMR et une reconstitution du milieu boisé sur 2,4 hectares pour favoriser le retour des oiseaux

5- DES STATIONS CONNECTÉES A LA VILLE ET AU RESEAU DE TRANSPORT

La ligne du tram T13 dessert 12 stations : cinq anciennes gares de la Grande Ceinture Ouest ont été transformées en stations modernes, à l'image des sept stations créées. Parfaitement intégrées à la ville et dans la nature, toutes offrent des aménagements et des services pour les voyageurs.

Modernité et correspondances

Toutes les stations disposent des mêmes aménagements pour le confort, le service aux voyageurs et leur sécurité.

Pour assurer le service aux voyageurs, **automates de vente** et **bornes de validation** des titres de transport équipent les stations, tandis que **haut-parleurs** et **écrans** donnent les informations sur la circulation en temps réel. Des **caméras de vidéoprotection** et des **bornes d'appel d'urgence** ont également été prévues. Parking vélos Île-de-France Mobilités, abris à vélos, quais de bus au plus près des stations, espaces de déposer-minute : tout est mis en place pour favoriser l'intermodalité.

Accessibilité pour toutes les stations

Pour garantir l'**accessibilité**, les quais ont été abaissés de 32 centimètres et raccourcis à 42 mètres, soit la longueur d'un tram. Enfin, des passerelles aériennes (comme à la station Saint-Nom-la-Bretèche – Forêt de Marly) ont été supprimées. Les deux quais sont désormais reliés par une traversée des voies à niveau.



Rampe d'accès à la station Bailly © Cyril Badet

De nouveaux repères dans la ville

Les 12 stations du tram T13 affichent une ligne épurée et un design identifiable d'un bout à l'autre de la ligne. Habillés de bois, les abris s'intègrent dans le paysage urbain et végétal et répondent aux normes environnementales en vigueur.

190 mètres pour relier le RER A, en passant sous le parc du Château de Saint-Germain-en-Laye

Un couloir de correspondance a été construit sous le parc du château de Saint-Germain-en-Laye pour relier le terminus du tram T13 et la gare du RER A. Équipé de deux trottoirs roulants, il permet de relier les deux quais en seulement deux minutes trente.



Abri de quai de la station Saint-Nom-la-Bretonne © Cyril Badet



Arrêt de bus à la station L'Etang - Les Sablons © Cyril Badet

6- DES RAMES CONFORTABLES ET PERFORMANTES

Île-de-France Mobilités a retenu les rames de « trams-trains » Dualis, qui répondent aux besoins de la ligne de tram T13. Conçues spécifiquement pour circuler à la fois sur le réseau ferré national (RFN) et en ville, ces rames cumulent les avantages d'un train et ceux d'un tramway classique.

Confortables et accessibles

Fabriqué dans l'atelier Alstom de Valenciennes, le Dualis est sûr et moderne. Il offre un confort maximal aux usagers. Climatisées, les rames proposent aussi aux voyageurs des équipements modernes pour recharger le téléphone (36 prises USB par rame) et s'informer en temps réel sur le trafic (10 écrans d'information). Equipées de combles-lacunes et de places pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), elles sont également 100% accessibles.

Sécurité et rapidité

Ces rames « tram-train » permettent à la fois au tram T13 de rouler à une vitesse plus importante sur les voies de l'ancienne Grande Ceinture Ouest et de s'insérer en toute sécurité sur les voies urbaines, pour une desserte de proximité.

Cela tient à ses spécificités techniques, notamment avec une alimentation électrique de 25 000 volts sur le RFN contre 750 volts sur la section urbaine de Saint-Germain-en-Laye et une capacité à circuler sur le réseau ferroviaire et le réseau urbain.



Rame Dualis à Saint-Cyr © Cyril Badet



Rame Dualis à la station Fourqueux-Bel air © Cyril Badet

7-DANS LES COULISSES DU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

Centre névralgique de la ligne, le site de maintenance et de remisage (SMR) dédié à la ligne de tram T13, implanté à Versailles-Matelots, accueille tous les équipements d'entretien du matériel roulant, ainsi que le poste de contrôle de la ligne, depuis lequel est gérée la circulation des rames.

Stationnement, maintenance, contrôle et surveillance

A la fin du service, le tram regagne le SMR. En plus des voies de garage des rames, tout est fait ici pour chouchouter le tramway : machine à laver, cabine de peinture, tour en fosse pour reprofiler les roues (rétablir une forme parfaitement ronde), voies sur fosses pour accéder au-dessous du tram, passerelles pour accéder au toit du tram. Les équipements nécessaires à la gestion de la ligne sont centralisés au **poste de commandement de la ligne** sur le site de Versailles-Matelots. Au sein de celui-ci se trouve le poste de commande centralisé (PCC) qui assure la gestion du trafic (et de l'énergie nécessaire en zone urbaine), l'appui aux conducteurs, l'information des voyageurs, la sécurité/sûreté en station (vidéo et interphonie) et à bord des rames, ...

Un bâtiment soucieux du paysage et de l'environnement

Pour **conserver la perspective depuis le Château de Versailles**, l'intégration du SMR a été soumise à l'approbation de l'Architecte des bâtiments de France, du Château de Versailles et du Conseil national de la protection de la nature (CNP). Revêtement des toitures, façades des bâtiments, création de merlons arborés : rien n'a été laissé au hasard. La hauteur des bâtiments (9 mètres) permet au SMR de ne pas être visible depuis le Château. Le SMR a par ailleurs été construit dans le respect de normes environnementales exigeantes : bâtiments basse consommation, tri des déchets, etc.

Quelques chiffres

- **4** voies de maintenance
- **3** voies de remisage
- Un atelier de **120 mètres** de long
- **6 500 m²** de surface totale

Deux opérations en une

Le prolongement du tram T13 jusqu'à Achères verra l'arrivée de 11 rames supplémentaires. Le SMR de Versailles-Matelots permettra alors le garage, l'entretien et la maintenance de l'ensemble des 22 rames de la ligne. Une mutualisation qui permet de réaliser des économies d'échelle importantes.

8- UN ECOSYSTEME D'ACTEURS TRES IMPLIQUES

Porté par trois maîtres d'ouvrage – Île-de-France Mobilités, SNCF et la RATP (voir carte) – les infrastructures du projet ont été financées par l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines. Les rames ont quant à elles été financées intégralement par Île-de-France Mobilités.

Les financeurs

L'Etat

L'État investit en Île-de-France dans les projets de modernisation et de développement du réseau existant. Son ambition est d'améliorer le quotidien de ces habitants en termes de déplacement. Il souhaite leur offrir une alternative à l'usage automobile en continuant de construire un réseau de transports collectifs plus performant et accessible à tous et ainsi renforcer l'attractivité de la région.

En créant, le tram T13, l'État répond à une forte demande de déplacement en rocade et participe ainsi à cette démarche. Il s'agit, pour l'essentiel de mettre en accord le système de transport avec des dynamiques territoriales, pour répondre aux besoins des Franciliens et aux enjeux d'aménagement de l'Île-de-France.

À cet effet, l'État développe un réseau permettant de relier les grands pôles franciliens entre eux et au centre de l'agglomération dans le cadre de la loi N°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Il accompagne les projets de transports collectifs tels que l'extension du RER E « Éole » à l'ouest, améliore le service des RER A, B et D, le prolongement des lignes de métro en petite couronne, la mise en place des tramways ou des transports en commun en site propre.

Cet engagement fort de l'État est l'un des éléments majeurs qui a conduit, en janvier 2021, à la signature d'un accord historique avec la Région sur l'avenir des transports de la Région Capitale.

L'État a financé le Tram T13 à hauteur de 17 %.

La Région Île-de-France

Pour répondre à la demande de tous les usagers, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun.

Conjointement avec Île-de-France Mobilités, la Région a engagé la révolution des transports depuis 2016 pour améliorer en profondeur les conditions de transport des Franciliens. La création de nouvelles lignes de tramways fait partie de ce grand programme.

La Région y consacre des moyens financiers très importants et le Tram T13 est un projet emblématique de cette politique.

La Région est le premier financeur du projet en finançant 53,2 % du coût de l'opération. Elle accompagne également le développement de la pratique quotidienne du vélo ainsi que les nouveaux usages de la route comme le covoiturage ou les voies réservées aux bus et taxis. Elle développe une politique résolue de lutte contre les bouchons et de soutien à l'innovation routière.

Le Département des Yvelines

Le Département poursuit son engagement sur des projets d'infrastructures de transports majeurs afin de développer une offre de mobilité alternative à la voiture, renforcer l'accessibilité et optimiser les liaisons nord-sud sur son territoire. Le renforcement de l'attractivité du territoire yvelinois est au cœur de la stratégie de mobilité du Département des Yvelines et vise à mieux relier les pôles d'emploi et les zones d'habitat.

La mise en service prochaine du tram T13 marque pour le Département, financeur à hauteur de 30 % de cette opération, la fin de plusieurs années d'études, de travaux et de fermeture de l'ancienne ligne L de la grande ceinture (Noisy-le-Roi/Saint-Germain-en-Laye).

La plupart des aménagements d'intermodalité en gare ont été réalisés pour favoriser le report modal entre les véhicules particuliers et modes doux (marche et vélo) vers les différents modes de transports (tram et bus). La création et rénovation de différents ouvrages d'art a été nécessaire pour l'insertion du tram T13

dans plusieurs espaces d'interfaces avec les routes départementales (Pont route de la RD 10 et Pont rail de la RD 7). Un travail de coordination a été réalisé entre les Maîtres d'ouvrages du T13 et les services du Département des Yvelines.

Île-de-France Mobilités

Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance des solutions innovantes pour toutes les mobilités d'aujourd'hui et de demain. Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tram, bus et câble) dont elle confie la mise en œuvre à des entreprises de transport. Elle développe également les solutions pour la mobilité comme par exemple Navigo Liberté +, ou Véligo location. Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...) et investit pour améliorer le service rendu chaque jour aux Franciliens (des transports plus performants, plus modernes, plus sûrs, plus confortables... et plus connectés).

Île-de-France Mobilités finance à 100 % le matériel roulant et le fonctionnement du Tram T13.

Les maîtres d'ouvrage

Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités a réalisé la partie urbaine du tracé : au Sud, elle a piloté la création des nouvelles voies pour relier le RER C et les trains N et U de la gare de Saint-Cyr ; au Nord, elle a piloté la création de la plateforme jusqu'au RER A de Saint-Germain-en-Laye. Trois nouvelles stations ont été construites (Saint-Cyr, Camp des Loges et Saint-Germain-en-Laye).

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités a assuré la coordination transverse du projet, entre tous les maîtres d'ouvrage.

SNCF

SNCF-Réseau – SNCF-Réseau a géré le projet sur la partie du réseau ferré national, c'est-à-dire les 15,5km de voies situées entre le SMR de Versailles Matelots et Lisière Pereire. Elle a adapté les voies de la Grande Ceinture Ouest à l'arrivée du tram T13 et transformé 5 gares en stations de tramway. Trois nouvelles stations ont également été créées (Les Portes de Saint-Cyr, Bailly et l'Etang-Les-Sablons).

SNCF Voyageurs – SNCF Voyageurs a assuré la maîtrise d'ouvrage des systèmes d'exploitation (distributeur et valideurs de titres de transports, vidéo protection, borne d'appel d'urgence ...) et des systèmes liés à l'information des voyageurs dans les stations (haut-parleurs, écrans d'information). Elle a également réalisé le Site de Maintenance et de Remisage de Versailles Matelots.

SNCF Gares & Connexions – SNCF Gares & Connexions a réalisé les aménagements d'intermodalité permettant aux voyageurs d'assurer des correspondances faciles avec les autres modes de transport : arrêts de bus, stationnement vélos, dépose-minutes...

RATP

La RATP a piloté la construction du couloir de correspondance reliant le nouveau terminus du tram T13 et la gare du RER A à Saint-Germain-en-Laye. Ces travaux ont nécessité la réalisation d'un nouveau poste d'alimentation électrique en gare. Par ailleurs, profitant de son chantier, la RATP a réalisé pour le compte du projet du Grand Bassin, le gros œuvre du futur local fontainerie.

9-TRANSKEO T13, UN EXPLOITANT AU SERVICE DES VOYAGEURS

Détenue à 51% par Keolis, premier opérateur de tramway au monde, et à 49% par la SNCF, leader du transport ferroviaire de voyageurs, l'entreprise Transkeo T13, qui va exploiter la nouvelle ligne, bénéficie ainsi d'une double expertise propice à ses missions.

Diversité des missions

Transkeo T13 est chargée de l'exploitation de la ligne (gestion des moyens humains et matériels), de la supervision du trafic et de la gestion des circulations, de l'information voyageurs en temps réel, du nettoyage et de la propreté des espaces de la ligne, du contrôle des billets, de la sûreté et de la médiation, et enfin, de la maintenance du matériel roulant, des infrastructures urbaines et des stations.

Une équipe de proximité, au service de l'information des voyageurs

Les agents de Transkeo T13 ont été formés pour assurer une information voyageurs de qualité, dans les rames et à quai, en complément des écrans et annonces sonores. Quelle que soit leur fonction (agents de ligne, superviseurs, conducteurs, agents de propreté, équipes de lutte anti-fraude), tous ont pour mission de renseigner les voyageurs sur la fréquence de passage des trams, sur les différents titres de transports et sur les options d'itinéraire. Les équipes de Transkeo T13 ont pour priorités de maintenir des contacts directs avec les voyageurs et de veiller à leur sécurité.

Une structure à taille humaine

Transkeo T13 compte une centaine de salariés aux métiers variés : conducteurs et superviseurs sont en charge de la conduite et du transport des voyageurs, les agents de ligne sont responsables du service aux voyageurs le long du tracé, quant aux équipes de techniciens, elles assurent la maintenance des rames et l'entretien des infrastructures (voies, alimentation électrique...).

10- LE PROLONGEMENT A ACHERES

Le prolongement de la ligne permettra, à l'horizon 2027, de relier Saint-Cyr-L'École et Achères, en passant par Poissy, en un peu moins de 40 minutes. Un nouvel atout pour les Yvelines.



Place de l'Europe, Poissy

Une desserte XXL

Rouget de Lisle à Poissy ou encore les quartiers de la gare de Poissy et Achères : des lieux clés du territoire des Yvelines seront reliés par le prolongement du tram T13.

Multiples correspondances

Une desserte d'autant plus efficace que la nouvelle ligne croisera d'autres transports en commun : le RER A à Poissy et Achères, le prolongement du RER E à Poissy, le train L à Achères.

Une fréquence décuplée

Le tram T13 circule toutes les 10 minutes en heure de pointe entre Saint-Cyr et Saint-Germain-en-Laye. A partir de la mise en service du prolongement à Achères, cette fréquence sera doublée sur le tronçon commun : le tram circulera ainsi toutes les 5 minutes entre les stations Saint-Cyr et Lisière Pereire !

Un cadre de vie embelli

Comme pour la première partie du tram, entre Saint-Cyr-L'École et Saint-Germain-en-Laye, le respect du paysage et la création d'une ligne intégrée à son environnement guideront le projet.

Quelques chiffres

- **10,5** kilomètres de ligne supplémentaire
- **3** communes traversées
- **4** nouvelles stations

Le calendrier

Alors que la période des études d'avant-projet et de projet s'achève en 2022, la première étape des travaux (dévoisement des réseaux concessionnaires et travaux préparatoire) a démarré. Elle sera suivie des travaux d'infrastructures (création de la plateforme du tram, pose des rails, construction des stations...). Les essais et la marche à blanc du tram, prérequis indispensables à l'ouverture du prolongement, auront alors lieu en 2027.



* À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare.

** Le centre de maintenance urbain sera construit à Poissy dans le cadre du tram T13 prolongement Saint-Germain-en-Laye > Achères. Le site de maintenance et de remisage sera situé à Versailles-Matelots et sera mis en service en même temps que le tram T13 nouvelle ligne Saint-Cyr-l'École > Saint-Germain-en-Laye.