



LETTRE D'INFO N°14 - FÉVRIER 2021

www.tram13.fr

Édito

Enfin une bonne nouvelle, pourrions-nous dire ! Comme à chaque étape importante du projet, nous sommes heureux de la partager avec vous et de vous annoncer que la première rame du tram T13 a été livrée.

Après un long voyage depuis l'usine d'Alstom de Valenciennes, cette première rame a pris ses quartiers au site de maintenance et de remisage de Versailles Matelots. Elle a été dévoilée aux financeurs et élus locaux réunis pour l'occasion pour marquer cette étape ô combien importante de l'arrivée de vos futurs tramways. Les rames du tram T13 combinent des technologies innovantes pour leur permettre de circuler rapidement comme un train sur la Grande Ceinture Ouest ou comme un tramway classique en ville.

Malgré le contexte sanitaire, les équipes d'Île-de-France Mobilités, SNCF et la RATP sont restées mobilisées afin que les travaux se poursuivent tout en assurant la sécurité de tous. Il reste encore plusieurs étapes avant la mise en service comme la finalisation des travaux puis la réalisation des essais du matériel roulant. Cette étape est indispensable pour s'assurer du bon fonctionnement des équipements puis de la bonne circulation des rames. Nous avons hâte de vous voir à bord du tram T13, en juin 2022. Bonne année à vous toutes et tous et bonne année au tram T13 !

VALÉRIE PÉCRESE

Présidente de la Région Île-de-France
et d'Île-de-France Mobilités



NOUVELLE LIGNE DE TRAM

Saint-Cyr > Saint-Germain



La première rame du tram T13 est arrivée dans l'atelier de Versailles !



Rapides et dotées de nombreux équipements, les rames du futur tram T13 vous assureront des trajets confortables. Elles ont pour spécificité de pouvoir circuler comme un train sur les voies de l'ancienne Grande Ceinture Ouest et comme un tramway sur les nouvelles voies urbaines. Le tram T13 desservira ainsi le territoire de façon performante et efficace.



Rames **100 %**
accessibles
à tous



250 places
dont 95 assises



36 prises
USB



10 écrans
d'information
voyageurs

RETOUR EN IMAGES...

La première rame est arrivée !

Acheminée depuis Valenciennes, la première des 11 rames de votre tram est arrivée le 26 novembre 2020 sur le site de Versailles Matelots, à l'extrémité sud de la ligne. Son voyage sur quelques 220 kilomètres a nécessité un convoi exceptionnel et une logistique rigoureuse, notamment pour assurer son déchargement. D'une longueur totale de 42 mètres, elle a tout d'abord été séparée en deux tronçons avant son départ de Valenciennes, afin de faciliter le transport. Arrivée à Versailles, elle a de nouveau été assemblée dans les ateliers du site de maintenance et de remisage (SMR), qui permettra de garer, nettoyer, maintenir les rames du tramway, mais aussi piloter leur circulation. Cette étape clé du projet du tram T13 a été saluée par les élus du territoire et les financeurs à l'occasion d'une visite officielle de la rame qui s'est déroulée le 16 janvier au SMR. La deuxième rame a également fait son entrée dans l'atelier, tandis que les 9 autres rames seront livrées selon le même procédé, ce jusqu'à mi 2021.



L'équipe du tram T13 est venue à votre rencontre



L'avancement des travaux sur l'ensemble du tracé a été l'occasion pour l'équipe du projet de venir à la rencontre des riverains et futurs usagers de la ligne.

Ainsi, **le 19 septembre dernier, à l'occasion des Journées européennes du patrimoine**, l'équipe du projet était présente à Saint-Germain-en-Laye pour un vrai moment d'échange et de partage, rendu possible dans le respect des consignes sanitaires. Des animations telles que des visites guidées du chantier vous ont été proposées, en partenariat avec l'Office de tourisme de la communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine. Au programme des visites : les stations Lisière Pereire et Camp des Loges, mais aussi le terminus de Saint-Germain-en-Laye. De nouvelles visites ont été organisées le 9 octobre.

Sur le secteur sud de la ligne, une visite guidée a également été organisée le 2 octobre dernier.

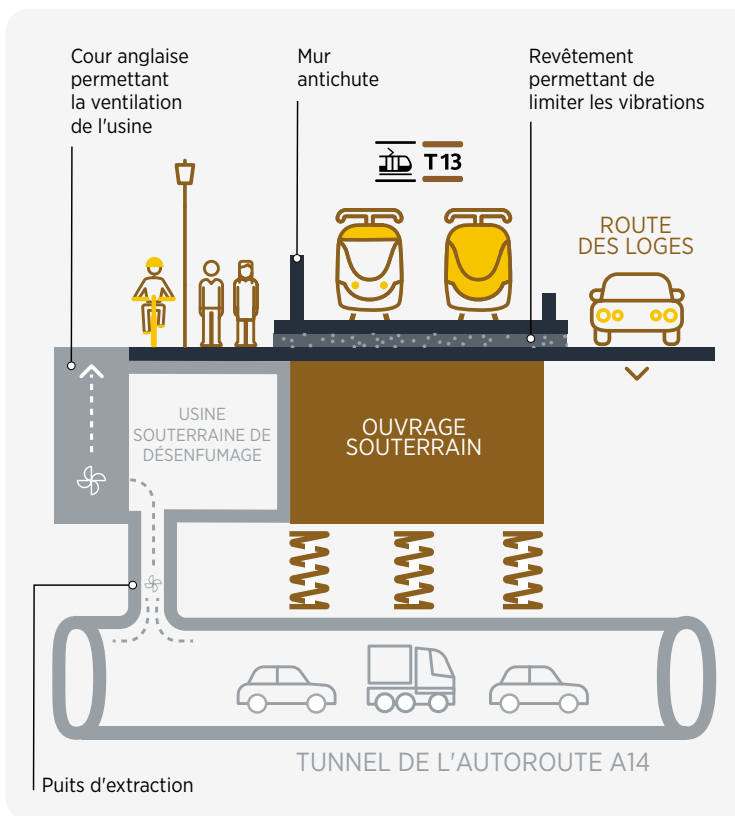


Animée par Île-de-France Mobilités et SNCF, cette visite a permis aux participants de mieux appréhender les travaux du terminus de Saint-Cyr jusqu'à la nouvelle station Bailly, en passant sous le pont-rail construit en face de la ferme de Gally.

Au total, environ 70 habitants ont pu découvrir les coulisses de la construction de la ligne.



Si vous souhaitez être informé(e) des prochaines visites guidées, n'hésitez pas à vous inscrire aux actualités du projet sur **tram13.fr**, dans la rubrique « *Poser une question* », en cochant la ou les commune(s) qui vous concerne(nt).



L'ouvrage souterrain de l'autoroute A14 est terminé

À Saint-Germain-en-Laye sur l'avenue des Loges, vous ne la voyez pas, mais l'autoroute A14 se trouve juste sous vos pieds ! Lorsqu'il longera l'avenue, le tram T13 circulera lui aussi au-dessus de l'autoroute, et plus précisément à proximité de l'une des usines de désenfumage du tunnel. Un ouvrage enterré a donc été construit pour éviter que le futur tramway ne s'appuie sur le tunnel. Un an après le début du chantier, la ligne de tram et l'autoroute sont désormais totalement indépendants, pour une parfaite sécurité.

Découvrez le nouveau pont-rail de Gally !

Entre la station d'épuration d'Hydreaulys et la ferme de Gally, à Saint-Cyr-l'École, un nouveau pont-rail a été construit, sur lequel circulera votre tramway. Il a été conçu de façon à garantir une intégration architecturale discrète et harmonieuse, au moyen de revêtements en pierres.

Sous ce pont-rail, un rond-point a été aménagé afin de relier la nouvelle RD7 (légèrement décalée à l'ouest de la ligne de tram) à l'ancienne route. Le basculement vers la nouvelle RD7 a été opéré fin août 2020.



Un aménagement de la lisière forestière en faveur de la biodiversité

La lisière de la forêt de Saint-Germain, c'est-à-dire la zone en bordure, est un espace stratégique, qui marque le passage de la forêt à la ville. Elle joue en effet un rôle essentiel pour la préservation de la biodiversité et le bon fonctionnement des écosystèmes qu'elle abrite. Après les coupes d'arbres réalisées en 2018 et 2019, les arbres de la bordure de la forêt se trouvent fragilisés par une exposition

directe au vent et à la lumière. Conformément à la demande de l'État, à la politique environnementale du projet et en cohérence avec la démarche visant à éviter, réduire et compenser les impacts des travaux, Île-de-France Mobilités a donc travaillé en partenariat avec l'Office National des Forêts pour procéder à un travail dit de « réétagement ».



3 QUESTIONS À...

Valérie Delage, chef de projet environnement à l'Office National des Forêts

En quoi consistent les travaux qui se sont déroulés aux abords de la forêt domaniale de Saint-Germain ?

L'aménagement de la lisière a consisté en la réalisation d'un « réétagement », processus qui vise à créer 3 strates différentes : une bande de végétation basse (herbe et ronces), une bande d'arbustes et buissons et une bande d'arbres de petite et grande taille. Des coupes d'arbres (de tailles et d'âges différents) ont donc été réalisées afin de créer ces différentes hauteurs de végétation.

Quels sont les bénéfices d'une lisière forestière étagée ?

Grâce aux travaux de réétagement, au fur et à mesure des années, les trois strates de la lisière vont se développer et favoriser un écosystème extrêmement riche. En effet, une lisière forestière étagée, qui abrite alors une grande diversité végétale, encourage de fait la présence d'une grande diversité d'insectes et d'oiseaux, en leur apportant habitats et nourriture. Par ailleurs, le réétagement protège les grands arbres des effets du vent et de l'ensoleillement direct.

Comment s'assurer du bon développement de la lisière sur le long terme ?

Île-de-France Mobilités s'engage à assurer un suivi de la lisière pendant 10 ans. L'ONF procèdera ainsi à des interventions régulières pour accompagner et garantir son bon fonctionnement.

Bande de végétation basse composée principalement d'herbe et de ronces



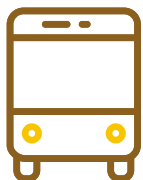
Bande composée d'arbustes et de buissons



Bande boisée composée de petits et grands arbres



Pendant ce temps en Île-de-France



19 centres opérationnels bus convertis aux énergies propres (gaz et électrique) fin 2020

Près de 1640 bus hybrides, bus biométhane et bus électriques circulent en Île-de-France fin 2020

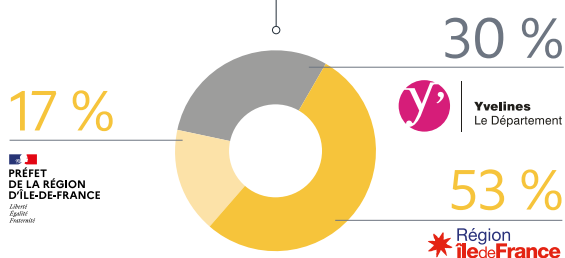
100% de bus propres en zones denses d'ici 2025



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.
Matériel roulant : aux conditions économiques de 2018.