

Tangentielle Ouest

Concertation



SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE

SUR LA PHASE 2 DE LA TANGENTIELLE OUEST

7 MARS / 8 AVRIL 2016

www.tangentielleouest.fr



Yvelines
Le Département



SOMMAIRE

Le projet présenté à la concertation	4
Le territoire de projet	5
Le calendrier du projet	5
Partie 1 : Déroulement et modalités de la concertation	6
Partie 2 : Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation	7
1. La concertation complémentaire	7
2. L'opportunité du projet et du tracé urbain	8
3. Les attentes concernant l'insertion du tracé dans Poissy	11
4. Les attentes exprimées sur les autres sections du projet TGO phase 2	15
5. Les attentes sur la mise en œuvre du projet	16
Les enseignements de la concertation	19



INTRODUCTION

La synthèse du bilan a pour objectif de présenter les principaux résultats de la concertation complémentaire menée sur le projet Tangentielle Ouest phase 2. Il sera annexé au dossier de l'enquête publique complémentaire.

LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

La Tangentielle Ouest¹ s'étendra sur 29,2 km (dans le cadre de la variante urbaine à Poissy), du sud au nord, de Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER d'une part, et à Achères-Ville d'autre part. Elle empruntera en partie les infrastructures ferroviaires existantes de la Grande Ceinture, une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris, à 15 km du boulevard périphérique.

Les études du projet Tangentielle Ouest sont menées en 2 phases :

- > La première entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER a été déclarée d'utilité publique le 3 février 2014. L'enquête parcellaire a eu lieu entre le 15 octobre et le 14 novembre 2015 ;
- > La deuxième entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER a fait l'objet d'une concertation en 2013, puis d'une enquête publique en 2014.

Dans ses conclusions sur l'enquête publique de 2014, la commission d'enquête a réservé son avis favorable sur la DUP du projet, à la réalisation d'une étude de faisabilité sur la variante urbaine dans Poissy. Les études complémentaires engagées ont montré que ce nouveau tracé renforce l'opportunité du projet en termes de desserte et de trafic voyageurs. Le Conseil du STIF du 11 février 2015 a approuvé la poursuite des études en vue d'**une enquête d'utilité publique complémentaire**. En amont de celle-ci, les porteurs du projet ont souhaité organiser une nouvelle phase de concertation. Le Conseil du STIF du 7 octobre 2015 a approuvé les modalités de la concertation complémentaire et le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) complémentaire (basé sur les études de faisabilité de la variante urbaine dans Poissy) constituant le dossier support de la concertation.

Le tracé urbain permet :

- > d'offrir une correspondance nouvelle en gare de Poissy RER avec le RER A ainsi que le RER E dans le cadre de son prolongement futur à l'ouest ;
- > de desservir plus efficacement le centre-ville de Poissy, ainsi que l'ensemble des projets urbains du secteur, le quartier Rouget de Lisle (anciennement ZAC Eoles), par exemple.

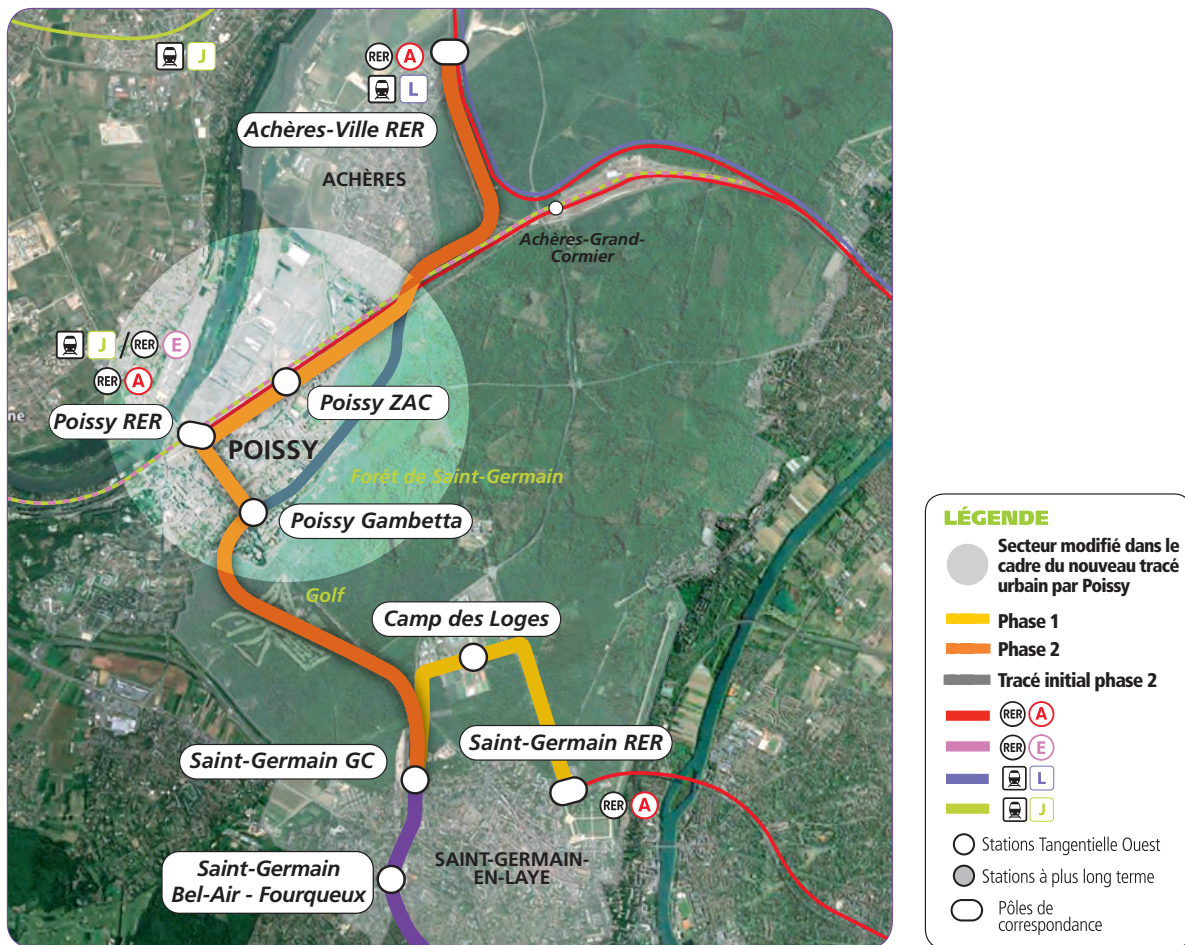
Ce nouveau tracé sera soumis en 2017 à une enquête publique complémentaire, « portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement » (article L123-14 Code de l'environnement). Cette enquête publique complémentaire permettra en outre de présenter au public un projet plus précis, avec une analyse fine des bénéfices et impacts du tracé urbain, et de comparer le tracé initial et le tracé urbain.

1 - Projet porté par l'État, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et le STIF

2 - Conditions économiques 2013 - Estimation à ce stade des études (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire)

Le coût du projet est actuellement estimé à 215,7 millions d'euros³ pour la phase 2 dans l'hypothèse d'un nouveau tracé urbain par Poissy, hors matériel roulant. La Tangentielle Ouest est financée par l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines. Le projet Tangentielle Ouest est inscrit au Contrat de Projet État-Région (2015-2020). Le projet Tangentielle Ouest a par ailleurs été confirmé dans le Protocole relatif au Plan de Mobilisation pour les Transports d'Île-de-France, signé le 19 juillet 2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France.

LE TERRITOIRE DE PROJET



LE CALENDRIER DU PROJET

TRACÉ INITIAL

- > 2013 - Concertation
- > Etudes préliminaires
- > Schéma de principe
- > 2014 - Enquête publique

TRACÉ URBAIN PAR POISSY

- > 2016 - Concertation complémentaire

- > Etude de schéma de principe
- > 2017 - Enquête publique complémentaire
- > Déclaration d'utilité publique
- > Etudes détaillées (avant projet/projet)
- > Travaux
- > Mise en service

2013

2014

2015

2016

3 - Conditions économiques 2013 - Estimation à ce stade des études (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire)



PARTIE 1 : DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du **7 mars au 8 avril 2016** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils de communication ont été mis en place.

Diverses **rencontres** ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- > Une rencontre voyageurs en gare de Poissy RER (7 mars 2016) ;
- > Une réunion publique à Poissy (17 mars 2016) ;
- > Une rencontre riverains à Poissy (31 mars 2016).

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- > Un dépliant d'information ;
- > Une lettre d'information ;
- > Une affiche de la concertation ;
- > Des panneaux d'exposition ;
- > Un site Internet dédié (<http://www.tangentielleouest.fr>).

Le public a pu **s'exprimer et donner son avis** grâce à différents outils mis à sa disposition :

- > Un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet dédié ;
- > Des coupons T, volets détachables inclus dans les dépliants et la lettre d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes en mairies ou lors des réunions publiques et des rencontres de terrain ;
- > Des fiches avis disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- > Des urnes en mairie pour y déposer un avis.

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

Modalités de recueil des avis	Nombre d'avis
Cartes T	476
Fiche déposée en réunion publique	26
Fiche déposée lors de la rencontre voyageurs	7
Fiche déposée dans les urnes communales	29
Total des fiches questions	62
Avis et contributions déposés sur le site Internet	279
Avis à l'oral lors des rencontres publiques	42
Contributions par courrier	3
TOTAL des avis	862

PARTIE 2 : SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

1. LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE

1.1. Remarques sur la qualité de la concertation

Plusieurs participants souhaitent avoir davantage d'informations sur le projet, pour en améliorer la compréhension par le public. Certains estiment que l'information vient trop tard, et craignent que les décisions soient toutes déjà prises. Quelques participants auraient souhaité des modalités de concertation davantage dédiées aux Achérois. La qualité de la concertation est toutefois saluée par certains.

Les porteurs de projet rappellent que compte tenu des évolutions notables du tracé dans Poissy, les porteurs de projet ont souhaité revenir en priorité vers le public des communes de Poissy, Saint-Germain et Achères.

1.2. Attentes pour la suite de la concertation

Plusieurs participants, dont des associations, demandent des informations complémentaires sur les études à venir (étude de trafic, estimation du coût du projet, précisions sur l'insertion du tracé urbain, durée des travaux...) et sur des sujets divers, dont le calendrier et la procédure pour les acquisitions foncières. Certains participants demandent à être associés à la suite des études.

Les porteurs de projet rappellent que la phase 2 de Tangentielle Ouest (TGO) a été présentée à la concertation en 2013 et à l'enquête publique en 2014, sur la base d'un tracé empruntant en grande partie le Réseau Ferré National, et contournant le centre de Poissy. À l'issue de l'enquête, la commission d'enquête a demandé que les porteurs de projet engagent dans les meilleurs délais, une étude de faisabilité sur un tracé urbain dans Poissy permettant de desservir la gare de Poissy RER. Ces études complémentaires ont permis d'éclairer sur les avantages du tracé urbain dans Poissy au regard d'un tracé ferroviaire. Ce nouveau tracé sera soumis en 2017 à une enquête publique complémentaire.

En anticipation de cette enquête publique complémentaire, les porteurs de projet ont volontairement souhaité revenir vers le public afin de présenter les évolutions du projet et d'échanger sur le nouveau tracé proposé, en organisant la concertation complémentaire qui s'est tenue du 7 mars au 8 avril 2016. L'ensemble des avis émis est synthétisé dans le bilan de la concertation, sera annexé au Dossier d'enquête publique complémentaire et permettra d'alimenter les études en vue de l'enquête à venir. D'ici là, les porteurs de projet veilleront à tenir le public informé de l'avancée des études.



2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET DU TRACÉ URBAIN

2.1. Soutiens au projet dans sa nouvelle variante de tracé

De nombreux participants soutiennent le projet TGO phase 2 dans son tracé urbain à Poissy. Ils mettent généralement en avant

- > l'amélioration des liaisons vers le sud et le nord du département, et plus généralement des déplacements de banlieue à banlieue ;
- > l'amélioration des correspondances (RER A, RER E prolongé à l'ouest) ;
- > l'amélioration des liaisons entre les quartiers de Poissy.

Parmi les soutiens au projet, de nombreux participants pointent son intérêt pour réduire la circulation routière, notamment de transit, dans Poissy et sur la route de Saint-Germain-en-Laye. Plusieurs identifient le projet comme une opportunité pour eux de modifier leurs habitudes, en préférant les transports en commun à leur véhicule particulier. En parallèle, certains voient dans le projet une opportunité de diminuer la pollution atmosphérique et sonore. Quelques participants suggèrent qu'en accompagnement du projet, d'autres actions soient menées pour réduire le trafic routier et la pollution, à savoir la réalisation de l'A104, du pont d'Achères, ou d'autres itinéraires de contournement de Poissy.

Enfin, certains perçoivent le tram-train comme un levier de développement local, par le renforcement de l'attractivité du territoire traversé.

2.2. Demandes de retour au tracé initial

Des participants soutiennent l'opportunité du projet TGO en tant que mode de transport facilitant les liaisons de rocade. Plusieurs s'opposent toutefois au tracé urbain et demandent **le retour au tracé initial**.

Les porteurs de projet indiquent que le tracé initial a fait l'objet d'une concertation en 2013 et d'une enquête publique en 2014, suite à quoi un tracé alternatif a été étudié et considéré comme intéressant et répondant à ses objectifs. Il a donc été décidé d'engager une concertation complémentaire, préalable à une enquête publique complémentaire, permettant de comparer le tracé initial et le tracé urbain. Le Préfet pourra prendre son arrêté de déclaration d'utilité publique sur l'un des deux tracés. Il fondera sa décision sur tout ce qui aura été présenté au public sur les deux tracés.

Plusieurs participants soutiennent le tracé initial parce qu'il réutilise une ligne existante, ce qui **facilite son insertion** (pas d'acquisitions foncières, moindre impact sur la circulation routière, nuisances limitées). Quelques-uns évoquent ponctuellement l'impact supplémentaire du tracé urbain sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye, par rapport au tracé initial.

Plusieurs personnes ont souligné que le tracé initial **coûterait moins cher**, ce qui faciliterait l'obtention de financements. Le coût du tracé urbain est en effet perçu par certains comme un facteur de retard potentiel, compte tenu d'une difficulté à obtenir les financements nécessaires.

Plusieurs craignent que **le tracé urbain allonge le temps de parcours** au-delà des estimations des porteurs de projet. De fait, certains considèrent que le tracé urbain ne répond plus à l'objectif de TGO de créer des liaisons rapides de rocade.

La plupart propose, en accompagnement du retour au tracé initial, la mise en place d'une solution de transport entre Poissy Grande Ceinture et Poissy RER (bus, bus en site propre, bus électriques...), voire préconisent l'usage des modes actifs (marche, vélo).

Les porteurs de projet expliquent que l'impact complémentaire sur la forêt se situe au niveau des débranchements/raccordements à la grande ceinture au sud et au nord de Poissy. Ils s'engagent à réduire au maximum ces impacts et le cas échéant à les compenser en concertation avec la DRIA / ONF.

Les porteurs de projet précisent que le coût du tracé initial par le réseau ferré national n'inclut pas la station Achères-Chêne-Feuillu (estimé au stade des études de faisabilité à 40 millions d'euros).

Les porteurs du projet expliquent que le tram disposera de voies dédiées avec une priorité aux feux pour le franchissement des carrefours routiers, d'un tracé le plus rectiligne possible, permettant ainsi de réduire l'allongement du temps de parcours entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères-Ville RER dans le cadre de son passage par Poissy, à environ +4 minutes.

Les porteurs de projet précisent que des voies dédiées aux bus ont une emprise proche voire plus importante que celle d'un tramway. En effet, la présence de rail permet d'avoir des courbes plus serrées dans les virages pour les trams.

2.3. Les demandes de desserte complémentaire

> La desserte du Technoparc

De nombreux participants ont manifesté leur **volonté d'une desserte du Technoparc** par TGO, présenté comme une zone d'activités, d'emplois et de formation stratégique pour Poissy et Achères.

Afin de permettre au tracé urbain de s'arrêter au Technoparc, plusieurs proposent une **modification du tracé par la RD 30**. Certains voient par ailleurs dans cette proposition une opportunité pour limiter **les impacts sur les riverains** (acquisitions foncières, impacts sonores et visuels), notamment rue Adrienne Bolland à Poissy, et **désenclaver le sud d'Achères**.

D'autres souhaitent une desserte de ce secteur, que cela passe par une station au Technoparc dans le cadre du tracé urbain, ou par une station au Chêne Feuillu dans le cadre du tracé initial.

Parmi les demandes de desserte du Technoparc, certaines émanent des participants qui défendent le retour au tracé initial. Ils perçoivent le retour au tracé initial comme une opportunité de desservir cette zone d'activité depuis l'arrêt Achères – Chêne Feuillu.

Le STIF confirme que la desserte du Technoparc représente un enjeu important. Toutefois, l'objectif premier de TGO est le maillage de banlieue à banlieue avec des interconnexions rapides aux lignes de RER et de Transilien. Ainsi, le tracé urbain ne prévoit pas d'arrêt pour desservir directement le Technoparc. Un rabattement avec des lignes de bus et les itinéraires cyclables est privilégié, depuis les stations Poissy ZAC et Poissy RER. Des possibilités d'amélioration des dessertes du Technoparc seront examinées.



Lors du projet initial TGO phase 2, des tracés urbains avaient été étudiés pour desservir le Technoparc et rejoindre la gare d'Achères. Ils avaient été perçus comme intéressants sur le plan de la desserte mais complexes à mettre en œuvre, avec un fort impact sur le trafic de la RD 30, et allongeant très considérablement les temps de parcours. Ils avaient donc été écartés et ne sont pas repropoés aujourd'hui.

> Les demandes de prolongement

Les demandes de prolongement formulées par certains participants visent majoritairement à **relier TGO à Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines au sud, et Cergy au nord.**

Les porteurs de projet rappellent que le STIF a mené des études d'opportunité en 2008 et 2009 sur le prolongement à Cergy, qui n'ont pas permis d'arrêter un tracé précis. Dans ce contexte, le STIF a souhaité consolider et garantir d'abord la faisabilité des premières phases de la TGO. Une fois que la phase 2 de la TGO sera stabilisée (sous réserve d'obtention des financements), le STIF pourra reprendre les réflexions sur le prolongement vers Cergy sur la base des études déjà réalisées. Toutefois, en réponse au souhait de la ville d'Achères et aux demandes exprimées lors de la concertation de 2013, le programme retenu pour la TGO phase 2 vise à faciliter l'éventuel prolongement ultérieur de la ligne vers Cergy.

Plusieurs participants regrettent que ce projet ne réponde pas au besoin de **desserte de l'Hôpital de Poissy**. D'autres auraient souhaité un prolongement du RER A directement jusqu'à Saint-Germain Grande Ceinture, la desserte de Carrières-sous-Poissy, de Chambourcy, d'Achères Grand Cormier, etc.

Les porteurs de projet expliquent que TGO ne pourra répondre à l'ensemble des enjeux de desserte du territoire qu'elle traverse.

2.4. La demande de maintien de la desserte du secteur Chêne Feuillu à Achères

Plusieurs participants ont réagi à la suppression de la station Achères – Chêne-Feuillu dans le tracé urbain qui favorise selon eux Poissy aux dépens d'Achères. Certains **soulignent l'enclavement du secteur du Chêne Feuillu à Achères**. D'autres voient dans le maintien de cette station une opportunité de desservir le Technoparc de Poissy, tout en satisfaisant les achérois.

Le STIF rappelle que l'objectif de la station Achères-Chêne-Feuillu était d'assurer une connexion de TGO avec le RER E, lorsque la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) serait effective, et était donc conditionnée à la réalisation de ce projet. Le tracé alternatif présenté aujourd'hui rend cette connexion possible en gare de Poissy RER dès la mise en service du projet. Il est plus performant d'organiser la desserte du sud d'Achères par d'autres modes que TGO, par exemple en réorganisant la desserte en bus.

2.5. Les propositions d'alternatives au projet TGO phase 2

Selon quelques participants, il est possible de répondre aux objectifs de TGO phase 2 sans la réaliser. Ainsi, des participants souhaitent **avant tout projet nouveau, une amélioration de l'existant** (ferré, bus, routier) et en particulier du RER A. Pour quelques participants, un service de bus pourrait remplir les mêmes objectifs que TGO phase 2 à Poissy.

Les porteurs de projet rappellent qu'une part très importante du Contrat de Plan Etat Région (CPER) est consacrée à l'amélioration de l'existant, dont les RER qui desservent Poissy. Il ne s'agit donc pas de mettre en concurrence l'amélioration de l'existant et les projets nouveaux.

3. LES ATTENTES CONCERNANT L'INSERTION DU TRACÉ DANS POISSY

De manière générale, les inquiétudes concernant l'insertion du tracé dans Poissy se concentrent sur les sujets de l'impact foncier, des impacts sonores et visuels, et de l'impact sur la circulation routière. Par ailleurs, plusieurs avis renvoient explicitement à un secteur de Poissy, avec des questions très précises.

3.1. Le tracé urbain et la maîtrise foncière

Plusieurs participants évoquent le sujet des **acquisitions foncières**, pour en faire le constat ou exprimer leurs inquiétudes. Une attente forte d'informations supplémentaires s'est exprimée aussi bien du point de vue des riverains que des acteurs économiques.

Les porteurs de projet précisent que le stade encore amont des études sur le tracé urbain ne permet pas de pointer avec précision les impacts fonciers. Il a néanmoins été jugé important d'informer les riverains des zones contraintes, dans lesquelles il existe un risque de devoir réaliser des acquisitions foncières. Les porteurs de projet étudient actuellement les différentes options pour limiter ces impacts, afin de présenter des éléments plus précis lors de l'enquête d'utilité publique complémentaire prévue fin 2017. Dans un second temps, ils s'engagent - dès que le tracé sera stabilisé - à prendre contact avec les familles concernées pour trouver des solutions amiables dans le cas où des acquisitions seraient nécessaires.

Plusieurs participants craignent **une dévaluation immobilière** de leur bien. Certains souhaitent savoir s'ils seront dédommagés. Quelques participants estiment au contraire que le projet peut valoriser l'immobilier du secteur.

Les porteurs de projet rappellent que l'aménagement dit «de façade à façade» permet d'améliorer le cadre de vie des riverains du projet et agit ainsi sur la valorisation des biens immobiliers. A titre d'exemple, la SNCF évoque une analyse sur l'évolution des prix de l'immobilier réalisée après la mise en service du T4. Tout le long de la ligne, dans un périmètre de 500 mètres, le coût de l'immobilier a eu plutôt tendance à augmenter.



3.2. L'insertion urbaine

Qu'ils soient favorables ou non au projet, beaucoup de participants soulignent la nécessité de soigner l'insertion du tram-train dans Poissy pour en limiter les impacts.

De nombreux participants s'inquiètent de l'impact du tram-train sur la **circulation automobile** dans Poissy, déjà perçue comme saturée, notamment à cause de la traversée du centre-ville par des poids lourds. Certains craignent des contraintes nouvelles pour les piétons ou les vélos. Quelques-uns estiment que les conditions actuelles de circulation doivent être améliorées avant d'y insérer le tram-train.

Le STIF indique que TGO ne répondra pas à toutes les problématiques de circulation mais favorisera le report modal et contribuera à l'apaisement de la circulation routière. Les études de trafic à venir permettront d'évaluer précisément les impacts et de définir les solutions à apporter en termes de plan de circulation et d'écoulement du trafic. Elles seront faites en partenariat avec la Ville de Poissy, la ZAC Rouget de Lisle et le Département des Yvelines, et disponibles dans le dossier d'enquête publique complémentaire.

Certains participants s'inquiètent en particulier des **impacts sonores et vibratoires** du tram-train. D'autres remettent en cause la manière d'évaluer ces impacts à travers des normes qui ne reflètent selon eux pas la réalité. Quelques-uns demandent un accompagnement spécifiques pour les riverains qui subiraient ces nuisances (conseils, financement).

Les porteurs de projet rappelle que les rames de tram-train répondent à un cahier des charges intégrant les normes européennes de bruit. Un tram-train est un rame de tramway dont on renforce la motorisation pour qu'il monte plus facilement les pentes, donc avec moins de bruit qu'un tramway classique.

Les porteurs de projet précisent qu'une étude d'impact sonore sera réalisée dans chacun des tronçons et que le projet sera conforme à la réglementation sonore. La documentation sur le sujet sera disponible dans le dossier d'enquête publique complémentaire.

Certains participants craignent **l'impact visuel** du tram-train, et en particulier des câbles nécessaires à son alimentation.

Les porteurs de projet indiquent qu'un architecte paysager fait partie du groupement mandaté pour réaliser les études d'insertion du tramway. Ils précisent que le système d'alimentation par le sol n'existe pas pour le mode tram-train.

3.3. Le secteur La Bruyère – Boulevard Gambetta

Les participants qui s'inquiètent de l'insertion urbaine du tram-train dans Poissy formulent pour beaucoup leurs avis et suggestions par secteur géographique.

Ainsi, beaucoup s'expriment sur le secteur La Bruyère – Boulevard Gambetta. Leurs craintes portent notamment sur :

- > **L'insertion du tram-train dans la voirie existante** (virages, passage de la plateforme de la Grande Ceinture à la voirie pisciacaïse, aménagement des carrefours...);
- > **Le réaménagement du secteur** et les potentielles **acquisitions foncières**.

Les porteurs de projet expliquent que l'impact du passage d'un tramway sur une voie routière est minimal, puisqu'elle se fait en une dizaine de secondes. Les carrefours routiers seront redimensionnés en fonction des études de trafic.

Le STIF explique qu'au sud de Poissy, le tracé se débranche de la Grande Ceinture pour descendre le long d'une rampe jusqu'au niveau de l'avenue Fernand Lefebvre où il s'insère à niveau en mode tramway. Il poursuit son tracé rue de la Bruyère et tourne à gauche pour entrer dans l'avenue de Versailles en passant sous l'ouvrage du pont ferroviaire. Ce virage sera serré et à vitesse réduite, mais possible en termes de géométrie. La possibilité d'élargir ce passage pour garantir une continuité des flux automobiles, cyclistes, piétons et tramway n'est pas écartée.

Le STIF explique que le réaménagement du secteur se fera de façade à façade, c'est-à-dire du pas de porte au pas de porte pour permettre un aménagement qualitatif, cohérent, et une amélioration du cadre de vie. Des études seront réalisées pour quantifier les impacts, à la fois en termes de bruit et de vibrations, que ce soit en phase travaux ou de mise en service. Le projet respectera la réglementation.

> La localisation de la station Gambetta.

Le STIF indique que la station Gambetta sera située sur l'avenue de Versailles, après le pont-rail des voies de la Grande Ceinture au droit du square Erard Prieur.

Certains suggèrent, pour limiter les nuisances liées à l'insertion du tram-train dans ce secteur, de le **faire passer en voie unique ou de limiter la vitesse à 30 km/h** pour pouvoir partager la voirie entre vélos et voiture par exemple. D'autres au contraire s'opposent à la réalisation d'une voie unique qui perturberait selon eux l'exploitation de TGO sur l'ensemble de son linéaire.

Plusieurs participants proposent une **mise en souterrain** du tram-train sur le boulevard Gambetta.

Les porteurs de projet indiquent que les études d'exploitation envisagent différents scénarios, dont des tronçons de voie unique, mais en vérifiant que cela permet la meilleure exploitation possible, et que cela garantit le croisement à Saint-Germain Grande Ceinture avec les tram-train venant de Saint-Germain RER. L'option d'une zone 30 boulevard Gambetta est étudiée.

Le STIF précise que l'option d'une mise en tunnel du tramway sur le boulevard Gambetta n'a pas été étudiée, car elle suppose un impact important en surface pour s'insérer dans une pente inférieure à 6%, et ne permet pas de créer un aménagement urbain en surface.



3.4. Le secteur Place de l'Europe – Boulevard de l'Europe

Plusieurs participants s'interrogent sur la manière dont le tram-train va s'insérer dans le carrefour de l'Europe et sa circulation dense. Quelques-uns souhaitent qu'une attention particulière soit portée aux **cheminements piétonniers autour de la place de l'Europe**. Des questions sont formulées concernant les **correspondances en gare de Poissy RER**, quelques inquiétudes émergent concernant les difficultés que risque de rencontrer le pôle gare de Poissy pour absorber l'arrivée de nouveaux voyageurs.

Des participants s'inquiètent du **devenir du boulevard de l'Europe**, et notamment du nombre de voies qui seront maintenues. Quelques-uns craignent que le passage du tram-train dans Poissy modifie la vocation première du projet de prolongement du boulevard de l'Europe, à savoir être une voie rapide de contournement.

Le STIF précise que les aménagements de type tramway sont soumis à des obligations réglementaires de sécurité qui seront validées par un expert qualité agréé et les services de l'Etat en charge de l'instruction des dossiers de sécurité. Les solutions optimales pour les cheminements piétons au niveau du carrefour de l'Europe seront recherchées. A ce titre, le projet de réaménagement du pôle de Poissy RER, étudié en collaboration avec la Ville de Poissy et le Département des Yvelines, prendra en considération la problématique des cheminements.

3.5. Le secteur Saint-Exupéry – Adrienne Bolland

La majorité des inquiétudes sur l'insertion urbaine se concentre sur ce secteur. Un soin tout particulier est attendu dans l'aménagement du quartier.

Les attentes des participants se concentrent sur :

- > Les **impacts sonores, vibratiles**, en particulier dans la crainte de la suppression du talus arboré qui sépare le quartier des voies ferrées ;
- > Les **impacts visuels**, notamment du fait de l'impact du projet sur ce même talus ;
- > La **position de la station** desservant le quartier ;
- > La **gestion du stationnement** dans la rue Adrienne Bolland et l'impact du tram-train sur la circulation des voitures et la desserte en bus.

Les porteurs de projet expliquent qu'ils étudient plusieurs solutions de franchissement des voies du RER A et du futur RER E, pour limiter les impacts pour les riverains (ne s'élever qu'au bout de la rue, s'insérer au plus proche des voies ferrées existantes). Le talus qui longe la voie ferrée, propriété du Clos Saint-Exupéry, sera impacté par le projet. Un architecte paysagiste a été mandaté pour assurer une bonne insertion paysagère du projet dans ce secteur.

Les porteurs de projet indiquent que l'impact sur le stationnement et les éventuelles solutions de remplacement seront examinés dans l'étude d'impact et présentés en enquête publique.

- > Les locataires des logements sociaux gérés par Efidis craignent d'être **expropriés**. Les autres habitants du quartier s'inquiètent de la potentielle **perte de valeur** de leurs maisons.

Les porteurs de projet précisent qu'une réglementation s'applique aux locataires en cas d'expropriation. Les porteurs de projet informeront le public sans attendre l'ouverture de l'enquête publique.

Karl OLIVE, maire de Poissy, précise que la Ville travaille sur des projets d'aménagements où sont intégrés les relogements potentiels. Les locataires de la rue Adrienne Bolland seront accompagnés.

Quelques **propositions d'aménagements** sont faites (murs antibruit, aménagement paysager, voie unique, mise en souterrain...) pour limiter les nuisances pour les riverains des quartiers Saint-Exupéry et Adrienne Bolland.

4. LES ATTENTES EXPRIMÉES SUR LES AUTRES SECTIONS DU PROJET TGO PHASE 2

Plus rarement, puisque ces sections avaient déjà fait l'objet de concertation en 2013 et 2014, des inquiétudes ont été formulées à propos des autres secteurs du tracé de la phase 2. Ainsi, quelques-uns craignent les impacts du projet sur le golf et la forêt de Saint-Germain. D'autres profitent de cette nouvelle phase de concertation pour rappeler leur opposition à la virgule de Saint-Germain⁴.

4.1. L'insertion dans le golf et les impacts sur la forêt de Saint-Germain

Plusieurs participants s'interrogent sur la **pertinence de traverser le golf de Saint-Germain** ou s'inquiètent des **impacts de TGO phase 2 sur la forêt de Saint-Germain**. Ils suggèrent d'**emprunter plutôt la RD190**. Ils estiment que cela raccourcit le trajet du tram-train, évite de construire des aménagements coûteux pour le passage des golfeurs, et limite l'impact sur la forêt et le golf.

Les porteurs de projet s'engagent à rétablir les fonctionnalités des passages à niveau supprimés en étroite collaboration avec les responsables du golf. Le tracé alternatif par Poissy implique des impacts complémentaires d'environ 1 hectare sur la forêt de Saint-Germain. Les échanges engagés par le STIF sur le tracé initial, avec la DRIAIF et l'ONF en vue de définir les mesures de compensations forestières et foncières à mettre en place, seront complétés sur le tracé alternatif suite aux études complémentaires. Un tracé longeant la RD190 aurait un coût plus élevé, et la vitesse maximale y serait inférieure à celle sur le réseau ferré national.

4.2. La virgule de Saint-Germain

Plusieurs participants rappellent à l'occasion de cette nouvelle phase de concertation, leur **opposition à la virgule de Saint-Germain**. Ils estiment que ses perspectives de fréquentation ne justifient pas un tel aménagement, dont ils craignent les impacts sur la forêt de Saint-Germain. Certains proposent des alternatives en bus. Pour quelques-uns, la variante urbaine de la phase 2 de TGO, qui permet une interconnexion avec le RER A, et à terme le RER E, justifierait l'abandon de la virgule de Saint-Germain.

4 - Portion de la phase 1 de Saint-Germain Grande Ceinture à Saint-Germain RER



Les porteurs de projet soulignent que la faisabilité et l'opportunité de la virgule de Saint-Germain sont aujourd'hui assurées. La phase 1 de TGO a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en février 2014. Le démarrage des travaux préparatoires est prévu à l'automne 2016 sous réserve de l'obtention des financements et des autorisations administratives.

5. LES ATTENTES SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Beaucoup de participants s'interrogent sur les conditions de mise en œuvre du projet, notamment concernant son calendrier, son coût et son financement, la gestion des travaux, l'offre de service envisagée, l'alimentation électrique du tram-train et l'articulation du projet avec le réseau existant.

5.1. Le calendrier

La majorité des remarques des participants sur ce sujet se concentre sur le **décalage du calendrier** et **l'urgence de réaliser le projet**. Quelques-uns s'inquiètent de l'impact de la variante urbaine sur le calendrier.

Les porteurs de projet indiquent que sur des projets similaires, à ce stade d'avancement des études, il faut compter entre 7 à 9 ans de la fin de la concertation préalable à la mise en service.

5.2. Le coût et le financement

Plusieurs participants pointent le **coût important du projet**, notamment par rapport au tracé initial. Certains s'inquiètent en particulier de l'impact de ce coût sur les dépenses publiques, ainsi que de ses répercussions sur les impôts. D'autres craignent que ce coût augmente au fur et à mesure de l'avancée du projet qui risque de révéler des difficultés techniques supplémentaires. Quelques-uns s'interrogent sur le **financement et les financeurs du projet**.

Les porteurs de projet rappellent que le coût du projet est estimé à 215,7 millions d'euros pour la phase 2, dans l'hypothèse d'un nouveau tracé urbain par Poissy, hors matériel roulant. Les financeurs sont l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines.

5.3. L'impact et la durée des travaux

Certains participants craignent l'impact des **travaux dans le centre de Poissy**, en termes de nuisances sonores et visuelles, de contraintes pour les commerçants et les automobilistes. D'autres s'inquiètent de la **durée des travaux**.

Les porteurs de projet indiquent que les travaux d'infrastructure seront phasés sur 3 à 4 ans environ. Des mesures d'accompagnement des riverains et usagers des transports en commun seront mises en œuvre tout au long des travaux (dont un dispositif de communication et d'information). Les stationnements, livraisons et accès aux commerces et aux sites touristiques seront maintenus.

5.4. L'offre de service

Plusieurs participants font des suggestions sur les **horaires de fonctionnement** du tram-train, telle qu'une plus large amplitude horaire ou des fréquences de passage réduites. Certains s'interrogent des **modalités d'exploitation** du tram-train, et plus à la marge, sur la **sécurité**.

Les porteurs de projet expliquent que le temps de parcours complet sur le tracé par Poissy entre Saint-Cyr et Achères-Ville est estimé à 36 minutes. Il est envisagé, par sens sur la section entre Saint-Germain Grand Ceinture et Achères-Ville, un tram-train toutes les 10 minutes en heure de pointe des jours ouvrables, et toutes les 30 minutes en heures creuses. Les réflexions sur la définition de l'offre de service vont être approfondies pour assurer une complémentarité optimale avec les autres modes de transports collectifs. Après la mise en service, le STIF examinera le fonctionnement de la ligne, et procédera le cas échéant aux réajustements nécessaires. Les équipements en station permettront d'assurer la sécurité des voyageurs (borne d'appel d'urgence, luminaire, vidéosurveillance, barrières).

5.5. L'alimentation électrique du tram-train

Certains participants s'inquiètent des **risques sanitaires et technologiques** liés à la présence de sous stations électriques. D'autres participants, essentiellement des associations, estiment que la **question des transitions** entre alimentation en 25 000 V et 750 V n'est pas réglée.

Les porteurs de projet précisent que la circulation du tram-train implique une double alimentation électrique : 25 000 V sur le réseau ferré national et 750 V sur l'urbain. Dans le cadre du tracé urbain, la transition électrique devra s'opérer au sud de Poissy au niveau du débranchement de la Grande Ceinture. Pour l'alimentation électrique en zone urbaine, des sous-stations électriques (locaux techniques d'environ 100 m²) devront être implantées le long du tramway, en impactant le moins possible le fonctionnement urbain. Leur implantation sera étudiée en concertation étroite avec la Ville de Poissy. Ils seront par ailleurs conformes à la réglementation et aux recommandations sur la sécurité et la santé publique.

5.6. L'articulation avec les transports en commun existants

Plus ponctuellement, certains s'interrogent sur l'articulation du projet avec les transports en commun existants.

> Le stationnement

Plusieurs participants suggèrent la **création d'espaces de stationnement** à proximité des stations du tram-train, notamment sur le modèle des parkings relais.

Les porteurs de projet précisent qu'à ce stade des études, les impacts précis du projet sur le stationnement existant n'est pas encore connu. Le cas échéant, il sera recherché une compensation adaptée aux besoins locaux des riverains et commerces, avec en priorité une restitution des stationnements aux abords des commerces et une mutualisation des aires de livraison.



La construction de parcs relais et le réaménagement des pôles d'échanges ne sont pas prévus dans le cadre du projet de Tangentielle Ouest. Des études fines de rabattement des usagers (bus, voitures et vélos) seront conduites dans les phases ultérieures des études, pour favoriser l'intermodalité au droit des stations.

Par ailleurs, les besoins en stationnement à Poissy RER seront étudiés dans le cadre du projet de réaménagement du pôle de Poissy dont les études viennent de débiter.

> **L'articulation avec les lignes ferrées et les bus**

Certains participants craignent que le fonctionnement du **RER A** soit impacté par la connexion avec TGO. A l'inverse, quelques participants voient dans le tracé urbain une **opportunité de sécuriser leurs déplacements**, en offrant une alternative en cas de problème sur les autres moyens de transport. Quelques autres estiment que le tracé urbain permettra de **soulager le réseau ferré existant**.

Les porteurs de projet rappellent qu'une part très importante du Contrat de Plan Etat Région (CPER) prévoit des investissements sur les RER qui desservent Poissy. Par ailleurs, la mise en œuvre du schéma directeur du RER A doit permettre d'améliorer la régularité et le fonctionnement de la ligne.

Plusieurs participants craignent la suppression de certains **bus** avec la mise en service de TGO. Certains demandent l'augmentation des fréquences de certaines lignes de bus, ou leur rabattement vers les stations de TGO.

Les porteurs de projet s'engagent à organiser le rabattement en bus le plus efficace possible, via un travail global pour éviter les doublons de desserte.

Plusieurs participants constatent que le tracé urbain dans Poissy libère une section de la **Grande Ceinture**. Ils s'interrogent sur son devenir et proposent pour quelques-uns dans faire une coulée verte. Quelques participants estiment que TGO met un terme aux possibilités de faire circuler du fret sur la Grande Ceinture, ce qu'ils regrettent.

SNCF Réseau confirme qu'une section des voies de la Grande Ceinture ne sera plus utilisée dans le cas du tracé urbain. Tant qu'un tracé n'a pas été retenu, il est nécessaire de conserver ces voies réservées pour le tracé initial. La réouverture de cette section à un trafic autre que le tram-train n'est pas d'actualité et fera, le cas échéant, l'objet d'un projet complètement indépendant de TGO.

> **Itinéraires cyclables**

Plusieurs propositions d'**itinéraires cyclables en parallèle du projet** ont été faites lors de la concertation (notamment jusqu'à la Seine), ainsi que d'aménagements cyclables (stationnement sécurisé, accès aux vélos dans les rames, vélos en libre-service).

Les porteurs de projet confirment que des itinéraires cyclables seront créés tout au long des sections du Tram insérées sur voiries et qu'une attention particulière sera portée au maillage avec le réseau cyclable existant.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les porteurs de projet retiennent de la concertation les principales préoccupations suivantes :

Sur l'organisation de la concertation

- > La demande d'avoir des informations complémentaires sur le projet suite à la concertation, d'être associé à la suite de la réflexion.

Sur l'opportunité du tracé urbain

- > Des avis majoritairement favorables au tracé urbain par Poissy, avec néanmoins plusieurs personnes exprimant des inquiétudes concernant son insertion et d'autres souhaitant le maintien du tracé initial.
- > La demande de desserte directe du Technoparc par le tracé urbain, ou a minima, l'amélioration de sa desserte.
- > La demande de desserte du sud d'Achères, en particulier du secteur du Chêne Feuillu, qui pourrait être combinée à la desserte du Technoparc.

Sur l'insertion du tracé urbain dans Poissy

- > Une attente d'informations complémentaires sur les acquisitions foncières (calendrier, procédure) émanant des acteurs économiques et des particuliers (propriétaires et locataires).
- > Le souhait d'une réduction des impacts sonores et visuels, en particulier rue Adrienne Bolland et boulevard Gambetta.
- > Le souhait d'une limitation des impacts sur la circulation automobile à Poissy, qui souffre déjà d'un trafic dense lié au transit de poids-lourds et d'automobilistes qui ne bénéficient pas d'itinéraires de contournement.
- > La demande d'une articulation efficace avec la gare de Poissy RER.

Sur l'insertion des autres sections du projet TGO phase 2

- > Le souhait d'un moindre impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye et l'attente du respect du fonctionnement du golf de Saint-Germain.

Sur la mise en œuvre du projet

- > La demande d'une optimisation du calendrier et du coût du projet.
- > La limitation des nuisances en phase travaux.
- > La bonne articulation avec les transports existants et futurs du secteur.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibèrera sur les suites à donner au projet.



