

RENCONTRE RIVERAINS

Au forum Armand Peugeot, Poissy

Le 31 mars 2016 à 20h

La réunion a duré 2h30 et a accueilli 230 participants.
24 interventions ont eu lieu depuis la salle et 4 fiches avis ont été recueillies.

Intervenants en tribune

Le Département des Yvelines

- **Jean-François RAYNAL**, vice-président en charge des transports
- **Frédéric Alphand**, directeur des transports

La Ville de Poissy

- **Karl OLIVE**, maire et vice-président du Département des Yvelines
- **Patrick MEUNIER**, maire adjoint en charge des transports

Le STIF et SNCF, co-maîtres d'ouvrage

- **Emilie LEMAIRE**, STIF, chef de division Tram nord, DPI
- **Ernst VAN DER WERF**, STIF, chargé de projet, division Tram nord, DPI
- **Romain FARGUE**, SNCF Réseau, chargé de projet
- **Marc PODETTI**, SNCF Mobilités, DOD Tangentielle Ouest SNCF Transilien

Animation de la réunion

- **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant et la lettre d'information sur le projet Tangentielle Ouest avec carte T
- Le panneau totem sur le projet Tangentielle Ouest
- Une urne pour le recueil des avis

Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Karl OLIVE**, maire de Poissy
- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

2. Présentation du contexte général du projet par la maîtrise d'ouvrage

- Présentation de la concertation complémentaire, du contexte et de l'évolution du projet par **Emilie LEMAIRE**, STIF, chef de division Tram nord, DPI

3. Présentation du projet secteur par secteur par la maîtrise d'ouvrage avec des temps d'échanges entre chaque séquence

- Présentation du secteur La Bruyère - Gambetta par **Ernst VAN DER WERF**, STIF, chargé de projet
- Temps d'échange avec le public
- Présentation du secteur Place de l'Europe - Boulevard de l'Europe par **Ernst VAN DER WERF**, STIF, chargé de projet
- Temps d'échange avec le public

- Présentation du secteur Saint-Exupéry – Adrienne Bolland par **Ernst VAN DER WERF**, STIF, chargé de projet
- Temps d'échange avec le public

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

- **Accueil républicain par Karl OLIVE, maire de Poissy**

Karl OLIVE, maire de Poissy, remercie les participants pour leur présence et pour la qualité et la richesse des échanges de la précédente réunion publique. Il rappelle que la réunion s'inscrit dans une concertation complémentaire, le projet reste donc amendable. Il explique que Poissy souffre d'être une zone de transit où le trafic automobile ne cesse de croître, malgré l'action de la municipalité pour verbaliser les poids-lourds qui ne sont pas autorisés à traverser la commune. Il indique qu'à l'horizon 2025, du simple fait du développement de l'urbanisation, le trafic augmentera de 30% si aucune offre de transport nouvelle n'est réalisée. De même, le temps de parcours entre Gambetta et l'entrée de Saint-Germain-en-Laye, qui est de 12 minutes aujourd'hui, passerait à 30 minutes. Il regrette que l'A104 n'ait pas été réalisée en son temps. Il rappelle qu'à Poissy, 3384 logements nouveaux vont voir le jour, sans compter ceux de la ZAC Rouget de Lisle où les promotions sauvages, telles que les immeubles du boulevard Gambetta. Ces logements supplémentaires impliquent des voitures supplémentaires. Il indique qu'un important transfert de véhicules vers la Tangentielle Ouest est attendu. Il rappelle qu'il a proposé au STIF en juillet 2014, avec le Département des Yvelines et la Région Ile-de-France, de réaliser une étude complémentaire pour permettre aux futurs et actuels habitants et salariés de Poissy d'emprunter la Tangentielle Ouest. Le projet initial allait de Saint-Germain à la gare RER A d'Achères, avec une gare située au Chêne Feuillu dépendante de la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Il indique que le Technoparc à Poissy avait été créé dans l'objectif de bénéficier de la desserte de l'A104. Ce projet ayant été mis en suspens, il faut trouver une solution pour desservir cette zone d'activités. Il précise que le positionnement des arrêts n'est pas validé à ce stade et présente le projet comme une étape historique dans le développement de la vie des pisciacais. Il constate que le projet bénéficie aujourd'hui de la volonté du Département des Yvelines, du Conseil régional d'Ile-de-France et de l'Etat, ainsi que de financements. Il souhaite à chacun une bonne séance d'échange dans le respect et la transparence.

- **Présentation du déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET, C&S Conseils**

Claude CHARDONNET, C&S Conseils présente la tribune, remercie les participants pour leur présence, et indique que la réunion s'organisera en quatre séquences suivie chacune d'un temps d'échange avec le public :

- Présentation courte du projet et de la concertation
- Présentation des trois secteurs du projet à Poissy : La Bruyère/Gambetta, place et boulevard de l'Europe, Saint-Exupéry/A. Bolland.

Elle sonde le public sur les présences des participants à la réunion publique du 17 mars, ainsi que la connaissance du projet. Environ 2/3 du public avait déjà assisté à la réunion du 17 mars.

Elle sonde également le public pour connaître les secteurs qui intéressent le plus de monde. Le public présent est majoritairement intéressé par les secteurs La Bruyère/Gambetta et Saint-Exupéry/A. Bolland.

2. Présentation du projet

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.tangentielleouest.fr/>

- Présentation de la concertation complémentaire, du contexte et de l'évolution du projet par **Emilie LEMAIRE**, STIF, chef de division Tram nord, DPI

3. Présentation du secteur La Bruyère – Gambetta et temps d'échange avec le public

- Présentation de l'insertion du tram-train dans le secteur La Bruyère – Gambetta par Ernst VAN DER WERF, STIF, chargé de projets
- Echanges avec le public

Un habitant de la rue La Bruyère demande ce que va devenir la partie ferrée entre la gare de la Grande Ceinture et Achères, lorsque le tramway passera sur la RD 190. Il estime le foncier rendu ainsi disponible à 3 ou 5 hectares.

Un habitant du secteur de l'avenue Fernand Lefebvre s'interroge sur l'impact sonore et vibratile de l'insertion du tramway près de l'école Péguy, notamment avec une rampe à 6%. Il s'inquiète également de l'impact du tramway sur la circulation et la sécurité de la traversée routière pour les enfants, avec un tramway qui arrêtera la circulation deux fois toutes les dix minutes.

Un habitant du secteur Gambetta relève que le nouveau projet coûte plus cher que l'initial. Il propose, pour éviter les désagréments, de créer un tunnel de 300 mètres afin de traverser le secteur contraint du boulevard Gambetta. Il souhaite savoir si cette possibilité a été étudiée et quel en serait le budget. Il demande au maire de Poissy de prêter un local à ceux qui veulent se regrouper en faveur du tracé initial.

• **L'école Charles Péguy**

Emilie LEMAIRE, STIF, confirme que le tracé va passer à proximité de l'école. 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. Toutefois, le tramway n'est pas un mode bruyant, et est également peu impactant pour ce qui est des vibrations. Le cas échéant, des dispositifs existent pour atténuer le bruit ou les vibrations. Dans tous les cas le projet respectera la réglementation.

• **Le carrefour entre la RD190 et l'avenue Fernand Lefebvre**

Emilie LEMAIRE, STIF, explique que quand un tramway passe, pour des mesures de sécurité, le système se met au rouge pour les voies routières. Cela a un impact sur la circulation, mais c'est aussi une nouvelle façon de circuler sur les axes où se trouve le tramway : la vitesse baisse, la circulation est plus séquencée. Les analyses de trafic de l'étude d'impact intègrent tous ces éléments. Les carrefours routiers seront redimensionnés en fonction de ces études.

Ernst VAN DER WERF, STIF, rappelle que ce carrefour est déjà doté de feux de circulation. Le tramway sera détecté à son arrivée au carrefour pour mettre la circulation routière à l'arrêt. Les feux repassent au vert juste après. L'impact est minimal, le passage du tramway se fait en une dizaine de secondes.

Patrick MEUNIER, adjoint au maire en charge des transports, précise que même si le feu est vert, le passage se fera avec une grande prudence et avec peu de bruit.

• **Le devenir de la Grande Ceinture entre l'ancienne gare de Poissy Grande Ceinture et Achères**

Romain FARGUE, SNCF, confirme qu'une section des voies de la Grande Ceinture ne sera plus utilisée entre l'avenue Fernand Lefebvre et la zone où était envisagée l'implantation de la station Achères Chêne Feuillu. L'enquête publique complémentaire de 2017 comparera les avantages et inconvénients des deux tracés pour n'en déclarer d'utilité publique qu'un seul des deux. Tant qu'elle n'a pas eu lieu, il est nécessaire de conserver ces voies réservées pour le tracé initial au cas où il y aurait un retour sur celui-ci. Ces voies serviront également très ponctuellement à la circulation de trains travaux jusqu'en 2018. Par ailleurs l'Etat a intégré la Grande Ceinture aux axes stratégiques pour le développement du fret et des TGV intersecteurs. Il est précisé que la réouverture de cette section à un trafic autre que tram-train n'est pas d'actualité aujourd'hui et qu'elle fera, le cas échéant, l'objet d'un projet à part entière et complètement indépendant de la Tangentielle Ouest. Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de garder la maîtrise de ces emprises.

- **La mise en tunnel boulevard Gambetta**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique que l'option d'une mise en tunnel du tramway sur le boulevard Gambetta n'a pas été étudiée. Un tramway ne peut pas franchir des pentes supérieures à 6%, ce qui suppose un impact bien plus long en tunnel qu'en surface pour pouvoir s'enfouir. Les rampes d'accès au tunnel couperaient l'avenue de Versailles et la partie nord du boulevard Gambetta sans permettre un aménagement urbain. L'insertion en surface du tramway permet au contraire de créer du lien entre les quartiers.

Patrick MEUNIER, adjoint au maire de Poissy, ajoute que la municipalité de Poissy et le Conseil départemental avaient envisagé différentes hypothèses, dont la mise en souterrain de tout le linéaire, des navettes par bus ou encore un téléphérique, avant de préférer le tracé tel qu'il est présenté à la concertation.

Elodie SORNAY, 1^{ère} adjointe au maire d'Achères, estime le nouveau tracé intéressant mais regrette que la gare d'Achères Chêne Feuillu ne soit pas maintenue, dans la mesure où elle permettrait d'intégrer une zone économique et le port d'Achères avec ses 500 emplois. Elle demande de réfléchir à une station dans le secteur du Chêne Feuillu pour desservir Achères et le Technoparc. Elle souligne l'importance de remailler les dessertes en bus, en raisonnant à l'échelle de Poissy et Achères et non de manière séparée.

Un habitant du quartier La Bruyère s'interroge sur l'intégration du tramway au niveau des deux ponts, avenue Fernand Lefebvre et Boulevard Gambetta, qui nécessitera de faire un virage à angle droit. Il s'inquiète du bruit à proximité de l'école Charles Péguy, et des expropriations sur le boulevard Gambetta.

Un habitant de la rue des Barrières souhaite connaître la largeur des voies où s'insèrent les tramways présentés en photo, à Lyon, Strasbourg et pour le T6. Il estime que depuis la mise en place du T6, il met environ 20 minutes pour faire 2 km, car il faut attendre que le tramway passe les carrefours. Il demande si la largeur de l'emprise du tramway, de 45 mètres pour le T6, est envisageable boulevard Gambetta.

- **La comparaison avec le T6**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique qu'il n'y aura pas de largeurs de 45 mètres pour faire passer le tramway boulevard Gambetta. Elle précise que pour le cas du T6, la longueur de temps de parcours évoquée par le participant n'est pas liée à la largeur de la voirie mais à la gestion des carrefours. C'est pourquoi une attention particulière sera apportée aux études de trafic et de gestion des carrefours. Le T6 a été mis en service depuis un peu plus d'un an, le retour d'expérience est en train de se faire.

- **Le virage entre La Bruyère et Gambetta**

Emilie LEMAIRE, STIF, précise que les visuels présentés sont issus des études de faisabilité, et ne peuvent donc apporter le niveau de précision des visuels à venir qui seront issus d'études détaillées.

Ernst VAN DER WERF, STIF, ajoute que pour le passage sous les voies ferrées, le virage sera serré et à vitesse réduite, mais que cela fonctionne en termes de géométrie. Dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), il est proposé un passage du tramway avec un partage de

l'emprise entre tramway et voiture. La possibilité d'élargir ce passage pour garantir une continuité des flux automobiles, cyclistes, piétons et tramway n'est toutefois pas écartée.

- **Acquisitions foncières**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique qu'aujourd'hui, la maîtrise d'ouvrage pointe dans un souci de transparence les zones où elle estime qu'il y a un risque d'acquisitions foncières, mais qu'elle ne peut répondre de manière précise sur ce sujet à ce stade des études.

4. Présentation du secteur Place de l'Europe - boulevard de l'Europe et temps d'échange avec le public

- Présentation de l'insertion du tram-train dans le secteur Place de l'Europe – boulevard de l'Europe par Ernst VAN DER WERF, STIF, chargé de projets
- Echanges avec le public

Michel PROST, adjoint au maire de Poissy, témoigne en tant qu'ancien collaborateur du groupe PSA. Il dit bien connaître les besoins et manques actuels en transport pour l'ensemble des salariés du groupe à Poissy, qui va bientôt accueillir 1 500 nouveaux salariés. Il demande l'arrêt de la Tangentielle Ouest au Technoparc pour permettre également le développement des Très Petites Entreprises (TPE). Il s'interroge sur la construction d'un parking supplémentaire près de la gare de Poissy.

Michel POURCEL, directeur des ressources humaines de PSA Poissy, confirme que le site va recevoir, dans le cadre d'un déménagement de son siège parisien, un peu plus de 1000 salariés très prochainement. Il se dit intéressé par toute possibilité de réduire le nombre de véhicules sur le rond-point de l'Europe et donc par le tracé urbain qui pourrait éviter aux salariés de venir en voiture. Il se dit également soucieux des trajets à pied autour du rond-point et entre les deux pôles PSA de Poissy. Il propose de mettre à disposition une personne pour contribuer aux réflexions pour limiter les accidents liés aux traversées piétonnes.

Un représentant des salariés de PSA au conseil de surveillance, estime qu'il est important que le tram-train s'arrête au Technoparc pour pouvoir le développer au vu du développement attendu des entreprises locales et de PSA.

Un participant s'inquiète des nuisances sonores, et notamment du bruit de la cloche en gare. Il souhaite obtenir des conseils ou un financement pour se protéger du bruit.

Gilles DJEYARAMANE, élu de Poissy, dit s'exprimer en tant qu'utilisateur des transports en commun depuis 15 ans et en tant que père de famille. Il habite rue Saint-Sébastien et se réjouit du nouveau tracé qui contribue au développement des transports propres, écologiques et de moins en moins bruyants. Il reconnaît qu'il y aura des désagréments mais souhaite aller vers l'avenir.

Un participant s'interroge sur la capacité du tracé urbain à améliorer la circulation dans Poissy alors que la majorité des personnes qui habitent Poissy se déplace vers Paris, et que les problèmes sont surtout liés au mauvais fonctionnement du RER A et de la Ligne J, ou alors à la circulation automobile qui nécessiterait la création de contournements de Poissy. Il demande l'intérêt d'avoir une fréquence de 10 minutes du tram-train alors que celle du RER est de 20 à 30 minutes en journée. Enfin, il souhaite savoir si le réseau de bus peut être aussi optimal que le tram-train.

Une usagère du RER A et du Transilien s'indigne de l'état actuel des transports en commun et demande si une amélioration de ceux-ci entre Poissy et Paris est envisagée, avant d'entreprendre un tracé urbain qu'elle estime coûteux et nuisible pour le cadre de vie.

- **La création d'un parking en gare de Poissy RER**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique qu'un projet de réaménagement du pôle de Poissy fait actuellement l'objet d'études. Les aspects de stationnement, mais aussi de cheminement et de connexion avec la Tangentielle Ouest seront traités dans ce cadre. Le projet de réaménagement du pôle fera l'objet d'une concertation d'ici un an.

- **Les traversées piétonnières**

Emilie LEMAIRE, STIF, explique que dans le cadre d'aménagements du type tramway, le STIF a des obligations réglementaires de sécurité. Le projet sera validé par un expert qualité agréé. Elle remercie PSA pour sa proposition de collaboration à laquelle le STIF donnera suite.

- **Les nuisances sonores**

Emilie LEMAIRE, STIF, relève que dans les retours d'expérience, ce sont bien les sons de cloche et les bruits de crissement en courbe qui peuvent créer une gêne ponctuelle pour les riverains.

Marc PODETTI, SNCF, rappelle que les rames de tram-train font partie d'un marché national. Elles ont répondu à un cahier des charges intégrant les normes européennes pour le système de jauge du bruit. Alstom a remporté le marché en proposant une rame respectant les garanties sonores. Un tram-train est une 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. Une étude d'impact sonore sera réalisée dans chacun des tronçons pour répondre aux normes européennes. La matière des plateformes sera travaillée pour réduire le bruit. Il invite les participants à aller écouter le T4 en Seine-Saint-Denis pour faire la différence entre le bruit des voitures et celui du tram-train.

Karl OLIVE, maire de Poissy, propose que soit organisée une visite avec les partenaires.

- **L'amélioration de la circulation automobile**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique que la Tangentielle Ouest propose une alternative à la circulation en voiture, mais qu'elle ne répondra pas à toutes les problématiques de circulation. Elle favorisera néanmoins le report modal.

Karl OLIVE, maire de Poissy, ajoute que la Tangentielle Ouest ne va pas fluidifier le trafic mais l'atténuer. Il constate qu'actuellement, sur le trajet entre Gambetta et l'entrée de la forêt, entre 15 000 et 20 000 véhicules circulent par jour, et que ce sera le double d'ici 2025 si rien n'est fait. De même, le trajet passerait de 12 à 30 minutes si rien n'est fait, et se maintiendrait à 19 minutes avec la Tangentielle Ouest. Il rappelle que l'A104 n'a pas été réalisée alors qu'elle réglerait le problème du centre-ville de Poissy et celui d'Achères.

Jean-François RAYNAL, vice-président du Département des Yvelines en charge des transports, indique qu'il est aussi pisciacais. Il estime que Poissy est une ville carrefour, engorgée voire asphyxiée par sa propre circulation et celle de transit, et qu'une des solutions serait que tous ceux qui pourraient passer ailleurs le fassent, à condition qu'on leur donne la possibilité de le faire. Il regrette le blocage de l'A 104. Il affirme l'importance de préserver le tissu économique et d'apporter aux futurs habitants des facilités de circulation, en réalisant des voies de contournement et un maillage en transport en commun.

- **La complémentarité entre le tram-train et le RER**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique que le projet est pensé en coordination avec le RER, dans une réflexion globale. Elle rappelle que la fréquence de dix minutes est celle en heure de pointe.

- **L'alternative en bus**

Emilie LEMAIRE, STIF, rappelle que la Tangentielle Ouest est un projet de rocade, de banlieue à banlieue. Le bus ne remplacerait qu'une partie du tracé et n'apporterait donc qu'une réponse partielle aux objectifs du projet.

- **La desserte du Technoparc**

Ernst VAN DER WERF, STIF, confirme que la desserte du technoparc représente un enjeu important vu le nombre de salariés et de lycéens qui s'y rendent quotidiennement. Toutefois, la Tangentielle Ouest ne pourra répondre à l'ensemble des enjeux de desserte du territoire qu'il traverse. Son objectif premier est le maillage de banlieue à banlieue avec des interconnexions aux lignes de RER et de Transilien. Des possibilités d'amélioration des dessertes du Technoparc seront examinées, et notamment par l'optimisation, en lien avec la Tangentielle Ouest, de la complémentarité entre les modes de transports. Comme pour tout projet de développement de transport, le STIF mène également une réflexion sur la réorganisation du réseau de bus en place. Il s'agit de rechercher une complémentarité optimale entre les modes de transport, et d'assurer un rabattement efficace vers la Tangentielle Ouest.

5. Présentation du secteur St-Exupéry – A. Bolland et temps d'échange avec le public

- Présentation de l'insertion du tram-train dans le secteur St Exupéry – A. Bolland par Ernst VAN DER WERF, STIF, chargé de projets
- Echanges avec le public

Un habitant du Clos Saint Germain indique que son quartier qui se situe au bout de la rue Adrienne Bolland en impasse, n'aura pas les mêmes impacts que le Clos Saint-Exupéry. Il s'étonne que le tracé initial soit abandonné et demande quelles seront les dispositions prises à l'égard des locataires s'il y a des expropriations, et quand celles-ci auront lieu.

La directrice régionale d'Efidis relaie les interrogations de ses locataires sur le devenir du patrimoine qui était prévu à la vente en lot pour leur permettre un parcours résidentiel. Elle estime qu'attendre 2017 pour avoir une réponse est un peu long. Elle aurait aimé rassurer ses locataires sur leur devenir. Elle précise qu'ils seront accompagnés, quoi qu'il arrive.

Un habitant de la rue Adrienne Bolland s'étonne que le tracé passe si près des habitations, alors qu'il y a de la place de l'autre côté des voies ferrées.

• Le tracé initial

Emilie LEMAIRE, STIF, indique que le tracé initial existe toujours, qu'il a fait l'objet d'une concertation en 2013 et d'une enquête publique en 2014, ainsi que d'une information légale. Ce qui est ressorti est la demande d'étudier un tracé alternatif. Il a été étudié et considéré comme pertinent à poursuivre. Il a donc été décidé de s'engager dans une enquête publique complémentaire, permettant de comparer le tracé initial et le tracé urbain. Le Préfet prendra son arrêté de déclaration d'utilité publique sur l'un des deux tracés. Il fondera sa décision sur tout ce qui a déjà été présenté au public sur le tracé initial, ainsi que les compléments apportés sur le tracé de la variante. C'est pourquoi, dans le cadre de la procédure de concertation complémentaire, tout ce qui a été dit n'est pas représenté, mais complété.

• Le Clos Saint Germain

Emilie LEMAIRE, STIF, indique qu'une réglementation s'applique aux locataires en cas d'expropriation, notamment pour le relogement. 2017 sera le temps de l'enquête publique, mais les études se finiront en fin d'année 2016. La maîtrise d'ouvrage tâchera de revenir vers le public pour l'informer sur ces études sans attendre l'ouverture de l'enquête publique.

Karl OLIVE, maire de Poissy, précise qu'à l'heure actuelle, il n'est pas possible de quantifier le nombre potentiel de maisons qui pourraient être expropriées. En revanche, la Ville travaille sur des projets d'aménagements où sont intégrés les relogements potentiels. Il ajoute que les locataires de la rue Adrienne Bolland seront accompagnés en cas d'acquisition foncière.

• Le tracé rue Adrienne Bolland

Ernst VAN DER WERF, STIF, rappelle que l'un des enjeux du passage par la rue Adrienne Bolland, et du tracé urbain à Poissy, est la connexion avec le RER A et le futur RER E à la gare de Poissy. Il vise aussi à compléter la desserte de Saint-Exupéry et de la ZAC Rouget de Lisle. Le passage par la rue Adrienne Bolland permet de se raccorder à la GC pour franchir les voies ferrées du RER dans le secteur du Chêne Feuillu, et donc de limiter les impacts sur le coût, sur l'environnement et sur l'exploitation ferroviaire. Une traversée en amont est étudiée, mais est plus complexe, compte tenu de la largeur du faisceau ferré à ce niveau (grand nombre de voies ferrées, de l'ordre de 70 mètres de large). Le secteur au nord des voies ferrées contient des zones d'insertion plus faciles, mais aussi des zones très étroites à proximité des bâtiments du Technoparc. En résumé, cette solution n'est pas forcément moins impactante que le passage par la rue A Bolland, et en particulier au regard de l'exploitation ferroviaire (dont le RER).

Une habitante du boulevard de l'Europe et référente du quartier Noailles indique que l'université de secteur est celle de Cergy-Pontoise. Les étudiants peinent à s'y rendre depuis Poissy. Grâce au tram-train, le temps de parcours sera régulier et rapide.

Une conseillère municipale d'Achères estime que tous les habitants de Chêne Feuillu qui iront prendre le tram-train à Saint-Exupéry augmenteront les problèmes de circulation. Elle considère qu'avec un arrêt au Technoparc, on éviterait de devoir faire un jour une station au Chêne Feuillu.

Un habitant du carrefour entre le boulevard Gambetta et la rue Charles Maréchal regrette que, malgré tous les outils de concertation mis en place par la mairie, il n'y ait pas eu, au moment de la délibération du 9 février 2015¹, de discussions avec les pisciacais. Il considère que Poissy n'est pas une ville-carrefour à traverser, mais une ville de bien vivre, et que le tram-train est avant tout un train. Il demande ce que signifie le réaménagement de façade à façade. Il pointe la longueur du calendrier qui empêche les propriétaires des secteurs contraints de vendre leur maison et demande comment sera jugé le préjudice entre aujourd'hui et la prise de décision. Enfin, il relaie la demande d'un participant de prêter des locaux de la ville à ceux qui souhaitent se réunir pour défendre le tracé initial.

L'adjointe au maire d'Achères, en charge de la culture, indique avoir participé à l'enquête publique de 2014 et avoir été à l'initiative de l'opposition à la gare d'Achères Chêne Feuillu. Elle rappelle que ce quartier ne dispose pas de trottoirs et complique donc la gestion du stationnement et l'accessibilité à la station. Elle relève que Saint-Germain a obtenu « sa virgule »² qui a retardé le tracé et ne dessert aucune zone d'activités, que le tracé urbain va ajouter deux arrêts qui n'alimenteront pas non plus de zones d'activités. Elle demande que le Technoparc soit desservi pour que la Tangentielle Ouest remplisse son objectif de desserte interbanlieue pour ceux qui se rendent sur leur lieu de travail.

Un habitant de la rue Adrienne Bolland s'inquiète des mesures de remplacement des places de stationnement qui n'apparaissent pas sur les coupes présentées et souhaite obtenir de la documentation sur les murs antibruit. Il propose de réfléchir à une solution basée sur le premier tracé et des navettes en bus entre la gare et le rond-point de l'Europe dans des couloirs dédiés.

• **Le stationnement rue Adrienne Bolland**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique que le stationnement et des solutions de remplacement seront examinés dans l'étude d'impact et présentés en enquête publique, une fois que le tracé urbain sera défini.

• **Les murs antibruit**

Emilie LEMAIRE, STIF, précise que la documentation sur ce sujet sera disponible dans les études du schéma de principe qui sont en cours. Ces données seront accessibles dans le courant de l'année 2017. Les études acoustiques préciseront, en fonction des impacts acoustiques de la Tangentielle Ouest, les mesures de protection contre le bruit à prévoir par le projet pour respecter la réglementation en vigueur.

• **Le local pour les habitants qui souhaitent se réunir en faveur du tracé initial**

¹ Délibération du conseil de la Ville de Poissy du 9 février 2015 en faveur d'une poursuite des études sur le tracé urbain.

² La participante fait référence au tronçon de la phase 1 de Tangentielle Ouest, reliant Saint-Germain GC à Saint-Germain RER.

Karl OLIVE, maire de Poissy, indique que la maisons des associations est à la disposition de tous et qu'il n'y a aucun obstacle à ce que les personnes le souhaitant l'utilisent.

- **Le tracé initial combiné à des bus en site propre**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique que des voies dédiées aux bus ont une emprise proche de celle d'un tramway, voire plus importante dans les virages par exemple.

- **Le réaménagement de façade à façade**

Emilie LEMAIRE, STIF, explique que le réaménagement de façade à façade consiste à réaménager de l'extrémité ouest de la rue à l'extrémité est si on prend l'exemple du boulevard Gambetta. Il ne s'agit pas de reprendre les façades, mais de réaménager du pas de porte au pas de porte pour permettre un aménagement qualitatif, cohérent, et une amélioration du cadre de vie.

- **Le calendrier**

Emilie LEMAIRE, STIF, indique que le STIF transmettra des informations plus précises quand il les aura. L'enquête publique sera un temps important car elle permettra de préciser les emprises foncières. Par ailleurs, en amont de l'enquête parcellaire, permettant une analyse encore plus précise des emprises nécessaires, un contact sera pris avec chaque propriétaire concerné

- **La desserte du Chêne Feuillu et du Technoparc**

Ernst VAN DER WERF, STIF, rappelle que l'arrêt Achères Chêne Feuillu n'était pas prévu dès la mise en service du tracé initial, mais était conditionné à la réalisation préalable de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) pour permettre une correspondance avec le RER E prolongé à l'ouest. Compte tenu du positionnement (en forêt en limite de zone pavillonnaire) la station ne permettait pas d'assurer une desserte locale optimale. Pour rendre cette station pertinente, il faudrait prévoir un aménagement beaucoup plus global du secteur pour créer un véritable pôle d'échange. L'interconnexion étant assurée en gare de Poissy avec le tracé urbain, la station Achères Chêne Feuillu ne présente plus d'opportunité directe. La Tangentielle Ouest améliorera les conditions de transport dans le secteur mais ne pourra pas répondre à tous les besoins de desserte locale. Ce n'est pas forcément elle qui permettra d'apporter la réponse directe à la desserte du Technoparc.

Un habitant du quartier de Noailles, qui a travaillé en tant que jardinier sur sept tramways autour de Paris, indique que le plus compliqué était celui de Gennevilliers. A sa connaissance, tout le monde en est aujourd'hui satisfait, les aménagements paysagers constituent un poumon pour la ville. Il ajoute qu'un tramway est synonyme de travaux, mais aussi de renouveau urbain. Il ne perçoit pas d'amélioration écologique ou urbaine dans le fait de remplacer le tramway par des bus. Il estime qu'un tramway fait beaucoup moins de bruit qu'un bus, une voiture ou une moto, et que cela améliore la fluidité de la circulation. Il souhaite que le projet serve aux jeunes et non qu'il passe en forêt.

Un habitant du quartier Saint-Exupéry considère que le tramway est une bonne chose, qu'il va ouvrir le quartier à de nouveaux horizons, permettre aux plus jeunes de travailler et aux aînés de se déplacer plus rapidement.

Un habitant demande si le tramway peut étendre ses horaires d'ouverture et rappelle qu'il circulait au début du siècle dans les rues de Poissy.

6. Conclusion

Emilie LEMAIRE, STIF, évoque une concertation très riche sur Internet, à travers les retours des cartes T et lors des rencontres publiques, et salue la qualité des échanges. Elle indique qu'il est possible de participer encore jusqu'au 8 avril sur internet et par cartes T. Après cette phase active, le dialogue et la concertation autour du projet se poursuivront. La prochaine grande étape sera l'enquête publique en fin d'année 2017.

Elle relève les premiers points saillants relevés par les porteurs du projet dans les avis exprimés:

- L'opportunité du tracé : plusieurs avis pointent l'amélioration des correspondances, de la desserte de certains quartiers et la contribution au développement économique de Poissy ;
- La proposition de stations supplémentaires, de tracés alternatifs ;
- Les craintes sur l'insertion dans Poissy, principalement exprimées par les habitants des secteurs Gambetta et Adrienne Bolland : nuisances sonores et visuelles, acquisitions foncières, impact sur la circulation ;
- Le souhait pour quelques-uns d'un retour au tracé initial ;
- Les interrogations sur l'évolution du coût et du calendrier ;
- La mise en avant de l'importance d'améliorer le réseau existant de RER et de Transilien.
-

Elle précise que tous ces avis seront étudiés pour en tirer un bilan qui sera soumis au vote des élus du Conseil du STIF. Ils décideront ainsi des suites à donner au projet. Ce document sera public, mis en ligne sur Internet, et joint au dossier d'enquête publique complémentaire. Le bilan sera le prochain document officiel que le public pourra consulter. Le STIF tâchera de faire une information continue sur le projet.

Karl OLIVE, maire de Poissy, remercie les participants pour leur présence et la qualité des échanges. Il rappelle que le tracé n'est pas définitif et invite le public à participer et contribuer jusqu'au 8 avril. Il indique que la mairie réfléchit à des modalités d'information, un bureau d'information, voire une boîte aux lettres pour que toutes les personnes qui souhaitent de l'information puissent en avoir.