

Réunion publique d'information du quartier Gambetta sur le projet de Tram 13 express phase 2

Forum Armand Peugeot, jeudi 6 juillet 2017 – 20h

Ouverture de la réunion à 20h15.

Une centaine de participants

Diaporama en annexe

En tribune :

Karl OLIVE, maire de la Ville de Poissy

Ernst VAN DER WERF, Île-de-France Mobilités, chargé de projet Tram 13 express phase 2

Alexandre BERNUSSET, Île-de-France Mobilités, directeur des Infrastructures

Patrick MEUNIER, maire-adjoint de la Ville de Poissy délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture
2. Présentation du projet
3. Échanges avec la salle
4. Clôture

1. Ouverture

Karl OLIVE, maire de Poissy, accueille les participants à cette réunion consacrée au quartier Gambetta sur le projet du Tram 13 express phase 2, porté par l'État, le conseil régional d'Île-de-France, le conseil départemental des Yvelines, la SNCF et Île-de-France Mobilités (anciennement STIF).

Il indique que la réunion débutera par une présentation du projet puis la parole sera donnée au public.

Alexandre BERNUSSET, Île-de-France Mobilités, précise l'objectif de la réunion : présenter, avant le début de l'enquête publique complémentaire, le travail réalisé depuis la concertation complémentaire du

printemps 2016. L'exposé détaillera secteur par secteur, l'insertion du Tram 13 express phase 2 sur le boulevard Gambetta.

Il rappelle l'histoire du projet : l'enquête publique sur un premier tracé avait donné lieu en 2014 à une réserve de la part de la commission d'enquête publique. Prenant acte de ces remarques, le STIF a proposé un tracé alternatif et organisé une concertation très suivie et au cours de laquelle des avis et des interrogations ont été exprimés.

Il rappelle également l'objet de l'enquête publique complémentaire prévue pour fin 2017 en indiquant que le choix du tracé sera fait au regard des conclusions de l'enquête complémentaire, tout en précisant que les porteurs du projet ont choisi de porter le tracé alternatif en enquête complémentaire, car il présente un plus grand intérêt en termes de desserte de population et d'emplois et d'avantages socio-économiques.

Alexandre BERNUSSET revient sur le nouveau nom du projet, Tram 13 express et confirme qu'il s'agit bien du projet anciennement appelé Tangentielle ouest (TGO).

Un [film de présentation](#) du projet est diffusé.

2. Présentation du projet

- **L'insertion du tramway dans le secteur Gambetta**

Ernst VAN DER WERF, Île-de-France Mobilités, chargé de projet du Tram 13 express phase 2 décrit pas à pas l'insertion du projet dans le secteur Gambetta.

Secteur 1 : débranchement sud / rue de la Bruyère

Il s'agit du débranchement sud, c'est-à-dire, de la sortie du tram-train des emprises de la Grande Ceinture pour permettre son entrée dans la ville de Poissy. Afin que le tram quitte les voies de la Grande Ceinture pour s'insérer en ville, il est nécessaire de créer deux voies parallèles aux voies de la Grande Ceinture. Cet aménagement entraîne le décalage des talus forestiers pour insérer ces voies parallèles.

Puis, une rampe permet au tramway de rejoindre la voirie à Poissy, au niveau de la rue de la Bruyère, avec un franchissement au niveau du carrefour avec l'avenue Fernand Lefebvre. Cette insertion se fait essentiellement dans l'épaisseur du talus ferroviaire existant, afin de réduire au maximum les impacts fonciers et visuels pour les riverains (école Charles Péguy, immeuble d'habitations). Des aménagements visuels et paysagers sont prévus pour assurer une insertion qualitative du projet et masquer au maximum le passage du tram vis-à-vis des riverains. Le long de l'école des protections acoustiques et antivibratoires au niveau de la plateforme sont également prévus.

Le long de la rue de la Bruyère le tramway s'insère en position latérale en pied du talus existant de la Grande Ceinture. La rue sera légèrement décalée au sud en maintenant le double sens de circulation avec insertion

de bandes cyclables et un trottoir. Cela nécessite quelques acquisitions de terrains, mais aucun impact sur le bâti.

Secteur 2 : avenue de Versailles

Sur l'avenue de Versailles le tramway s'insère toujours en position latérale sur le côté ouest de la rue. Il passe sous le pont ferroviaire existant qui sera élargi à l'est afin de permettre la restitution du double sens de circulation pour les voitures, avec l'insertion de bandes cyclables et un trottoir. La solution d'élargissement du pont ferroviaire a été privilégiée pour éviter d'impacter le fonctionnement du carrefour routier entre la RD190 et la rue de la Bruyère, et pour permettre le développement d'espaces piétonniers et paysagers confortables en entrée de ville.

Les accès riverains sont maintenus et le franchissement de la plateforme sera sécurisé par une signalisation lumineuse. La station Gambetta, accessible par des passages piétons, est positionnée au niveau du square Erard Prieur. Pour permettre la cohabitation des différents modes de déplacement, la rue est légèrement décalée vers l'est, impliquant quelques acquisitions de terrains (aucun impact bâti). Une première sous-station électrique permettant l'alimentation du tram est implantée au niveau du parvis de la Grande Ceinture.

Secteur 3 : boulevard Gambetta (de l'avenue du Maréchal Foch au boulevard Devaux)

Au niveau du carrefour entre la RD190 et l'avenue du Maréchal Foch le tramway passe d'une position latérale à une position axiale. L'insertion du tram et la restitution des espaces pour les autres modes de déplacement nécessitent d'élargir la rue, aujourd'hui assez étroite. A l'issue d'une concertation avec les divers acteurs concernés, la solution visant à requalifier la RD 190 en zone 30 (espace partagé entre les voitures et les cycles) a été privilégiée.

Cette solution permet de consommer moins d'espace et donc de réduire les impacts sur les terrains et le bâti. Malgré ce travail d'optimisation, les impacts sur le bâti et sur les terrains (front de jardin, stationnement) n'ont pas pu être totalement évités. Il reste ainsi 3 maisons qui devront être acquises pour permettre l'insertion du tramway. Les propriétaires concernés par ces impacts bâtis ont déjà été contactés et une concertation continue sera assurée avec ces riverains au cours des étapes du projet. Les impacts sur les terrains ne sont pas encore aussi clairement définis : les études suivantes affineront les besoins. Comme pour les acquisitions bâties, les acquisitions de terrain seront traitées à chaque fois comme des cas particuliers. En plus des indemnités relatives aux acquisitions, les coûts de restitution des clôtures, des aménagements de jardins ou de stationnement seront également pris en charge par le projet.

Ernst Van der Werf rappelle que l'équipe est disponible pour échanger et informer les personnes concernées des phases à venir.

Secteur 4 : boulevard Gambetta - arrivée au niveau de la place de l'Europe et du pôle gare

Le long de cette section plus large l'insertion du projet est moins contrainte même si quelques acquisitions de terrains restent nécessaires au niveau des carrefours pour permettre l'insertion de surlargeurs pour les voies de tourner à droite et/ou de tourner à gauche. Une partie des places de stationnement public impactées le long du boulevard Gambetta entre Foch et Devaux pourra être restituée dans ce secteur.

La station Poissy RER est positionnée au sud de la place de l'Europe et permet ainsi d'assurer une correspondance avec le pôle gare (RER A, RER E, bus). Le carrefour de l'Europe est réaménagé en carrefour à cinq branches plus compact accompagné d'une évolution du plan local de circulation :

- Le boulevard Robespierre est mis à sens unique en sortie de carrefour, avec le maintien d'une file à contresens réservée aux bus et aux cycles.
- Le boulevard de l'Europe est mis à double-sens, avec une obligation de tourner à droite, vers le pont de Poissy.

Les études de trafic détaillées ayant conduit à opter pour cette solution seront disponibles lors de l'enquête publique complémentaire prévue fin 2017. Ces aménagements visent à donner davantage d'espaces aux piétons et aux cycles et à créer un cheminement direct, lisible et confortable pour rejoindre la gare. Par ailleurs, au regard de l'évolution naturelle du trafic automobile à horizon 2025, la transformation du carrefour de l'Europe permet de contenir la hausse de trafic sur la RD190 et de le réduire sur la place de l'Europe (-20%), tout en apaisant la circulation dans le futur quartier Rouget-de-Lisle. En effet, le report de trafic se fera principalement vers le futur boulevard de l'Europe prolongé jusqu'à l'avenue de Pontoise (RD 30). Les reports de trafic vers les boulevards Devaux et Foch pour les flux en direction de Saint-Germain-en-Laye restent faibles.

Ernst VAN DER WERF, Île-de-France Mobilités, expose des cas en France où des zones 30 ont été aménagées parallèlement au tram et où la mise en œuvre des projets a montré qu'il est possible de réduire le trafic automobile, au profit des modes doux.

- **Aménagements, impacts fonciers et impacts sonores**

Alexandre BERNUSSET développe des points particuliers du projet :

Les acquisitions foncières :

Si le secteur Gambetta avait déjà été identifié comme la zone la plus contrainte en termes d'acquisition foncières au stade de la concertation complémentaire, les études réalisées depuis montrent que les impacts sont limités à trois bâtiments et à des fronts de jardin.

Il rappelle que chaque situation sera traitée au cas par cas et que les acquisitions se font au prix du marché :

- Les personnes concernées par les trois bâtiments ont déjà été contactées;
- Les personnes concernées par les parcelles en front de jardin seront au plus tard contactées au moment de l'enquête parcellaire, prévue pour 2019. L'acquisition tient compte des désagréments causés par la perte de terrain.

Par ailleurs, dans certaines situations, des travaux de reconstitution (accès extérieurs par exemple) seront nécessaires : Ile-de-France Mobilités s'engage à financer et réaliser ces travaux si les propriétaires le souhaitent.

Alexandre BERNUSSET rappelle que ces procédures sont encadrées. L'enquête parcellaire s'ajoute à l'enquête d'utilité publique et permet d'avoir recours à des procédures d'acquisition par voie judiciaire. Île-de-France Mobilités privilégie toutefois les procédures à l'amiable.

Mesure et traitement du bruit :

Une étude détaillée sur le bruit figurera dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête d'utilité publique complémentaire.

Cette étude conclut à une situation similaire du niveau sonore sur la RD 190. Le bruit d'un tram est nettement inférieur au bruit routier et ferroviaire ambiant, le rajout du bruit du tram ne modifie donc pas l'ambiance sonore générale

Par ailleurs localement, le renouvellement des espaces publics, la mise en zone 30 d'une partie de la RD190 et le fait de favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture contribuera à améliorer l'ambiance sonore des secteurs concernés par le projet.

Les études sur le bruit seront approfondies et si les résultats concluaient à une situation sonore dégradée, les porteurs du projet mettraient en place des protections acoustiques.

La gestion des travaux :

Le maître d'ouvrage s'engage à accompagner les riverains et à réduire au maximum les nuisances liées aux travaux, qui débuteront après 2020 :

- L'organisation des travaux sera concertée avec la municipalité et les habitants ;
- Les normes sonores seront respectées ;
- Un système d'alerte de la part des riverains pourra être mis en place (numéro d'urgence à disposition) ;
- Pendant les travaux, les accès des riverains seront maintenus et les interruptions de la circulation, limitées au maximum.

- **Calendrier prévisionnel**

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

Fin 2017 : enquête d'utilité publique complémentaire durant laquelle les études de trafic et acoustiques seront notamment mises à disposition du public. Les habitants pourront s'exprimer sur l'opportunité du projet. Cette enquête d'utilité publique complémentaire vise à déterminer lequel des deux tracés (initial ou alternatif) est à privilégier.

2018 - 2020 : études détaillées (avant-projet et projet)

2019 : enquête parcellaire

A partir de 2020 : acquisitions foncières et début des travaux

3. Échanges avec la salle

Karl OLIVE, maire de Poissy, demande des précisions sur la desserte du Technoparc : certains avaient indiqué que le premier tracé prévoyait une desserte du site, et que le second avait supprimé cette desserte.

Ernst VAN DER WERF, Île-de-France Mobilités, rappelle que le tracé initial ne prévoyait que deux stations : l'une à Poissy Grande Ceinture, l'autre à Achères Ville RER. Une troisième station située au niveau du Chêne-Feuillu était envisagée à plus long terme, et conditionnée par la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)¹ permettant de faire circuler le Tram 13 express *via* Achères Chêne-feuillu. Cet arrêt, situé au mieux à 1km de la première entrée du Technoparc et au niveau de chemins forestiers peu éclairés, ne permet de desserte locale performante. Au contraire, la station Poissy –ZAC permet une desserte urbaine via la RD 30 et une intermodalité avec le réseau de bus qui assurerait une liaison vers le Technoparc.

Alexandre BERNUSSET, Île-de-France Mobilités, ajoute que l'horizon de réalisation de la LNPN n'est pas fixé.

Karl OLIVE, maire de Poissy, confirme que la mise en service du tram-train dans sa variante initiale n'aurait pu avoir lieu en 2019 dans la mesure où la commission d'enquête a exigé des études complémentaires portant sur une opportunité de tracé dans Poissy. Ainsi, quelque soit le tracé retenu à l'issue de l'enquête publique complémentaire, les calendriers des deux projets sont similaires et les travaux débiteront à compter de 2021.

Un habitant du boulevard Robespierre qualifie le projet de délirant car il prévoit la suppression de deux voies de circulation sur le boulevard Gambetta pour seulement 6 trams par heure, en heure de pointe. Il demande si des parkings ont été prévus, et quelle déviation sera mise en place sur les boulevards Gambetta et Robespierre. Il indique que les nouvelles constructions dans les ZAC ne prévoient pas suffisamment de parkings. Il suggère qu'un bus en site propre remplace le projet de Tram 13 express phase 2.

¹ Projet consistant en la création d'une infrastructure dédiée aux trains desservant la Normandie.

Ernst VAN DER WERF, Île-de-France Mobilités, répond aux questions posées :

Sur la capacité routière : elle sera peu réduite car une voie de circulation par sens sera conservée le long du boulevard Gambetta et de l'avenue de Versailles comme c'est le cas aujourd'hui, des tourne-à-droite et des tourne-à-gauche seront aménagés pour assurer le bon fonctionnement des carrefours et enfin, la place de l'Europe conserve sa configuration à cinq branches avec une refonte du plan de circulation locale visant à apaiser le trafic le long des boulevards Saint-Sébastien et Robespierre.

Sur le trafic routier : les études de trafic auxquelles ont été associées l'ensemble des acteurs concernés (Ville de Poissy, CD78, CU GPS&O, DDT78) ont démontré qu'en l'absence de projet de tramway et du fait des projets d'urbanisation sur le territoire, les congestions automobiles sur la RD 190 ou sur le boulevard Robespierre continueront à s'aggraver par rapport à la situation actuelle du fait de la hausse du trafic. Le projet de tram et la redistribution plus équilibrée de l'espace public permet de contenir la hausse du trafic sur la RD 190, voire de la freiner. Sur la place de l'Europe, il permet de réduire le trafic et d'assurer un report grâce au prolongement du boulevard de l'Europe jusqu'à la RD 30 (avenue de Pontoise) : cet axe de contournement permettra de lier la RD 190 et la RD 30 sans traverser les quartiers denses de Poissy.

Sur le stationnement : les suppressions de stationnement interviendront au niveau des rues les plus étroites. Le maître d'ouvrage s'engage à restituer les places de stationnement, selon les espaces libres. Ce travail d'identification se poursuivra dans les prochaines étapes afin de trouver des espaces au plus près des commerces pour éviter le stationnement en double-file.

Sur la mise en circulation d'un bus à la place du tram : afin d'assurer une desserte de qualité, le bus devrait être extrait de la circulation générale (transport en site propre), ce qui induit des besoins similaires en termes d'emprises.

Sur le trafic de transit : le plan de circulation révisé a pour objectif d'éviter le trafic de transit dans Poissy, sans gêner les déplacements locaux.

Karl OLIVE, maire de Poissy, précise que la RD190, aujourd'hui saturée, accueille 38 000 véhicules par jour. À horizon 2025, les études prévoient une hausse de 30% du trafic du fait des projets d'urbanisation en cours. Il ajoute que sur la ZAC Rouget-de-Lisle, par rapport au projet initial, le nombre de logements a légèrement diminué, et le ratio de parkings a augmenté. Il confirme que la construction de stationnement au sein de la ZAC est réglementaire.

Il évoque les projets de transport en commun en site propre (TCSP) à Saint-Germain-en-Laye ou à Carrières-sous-Poissy et qui entraînent d'importants impacts. La ville de Poissy souhaite s'emparer des sujets liés à la mobilité et rappelle que la densification est une injonction de l'État et que le conseil départemental des Yvelines est très actif en matière de mobilité.

Un habitant de l'avenue du Maréchal Foch souhaite savoir pourquoi le pont ferroviaire sera maintenu alors qu'une nouvelle infrastructure sera créée dans Poissy, en complément des voies de la Grande Ceinture, alors qu'au sud de Poissy, les voies de la Grande Ceinture seront utilisées pour le passage du tramway.

Alexandre BERNUSSET, Île-de-France Mobilités, indique que les voies de la Grande Ceinture appartiennent à SNCF Réseau : ces rails sont parfois utilisés pour faire passer des convois. Île-de-France Mobilités propose un projet de tram-train, c'est-à-dire, un tram capable de rouler sur des rails de train.

MARC PODETTI, chargé de projet, SCNF Mobilités, précise que l'État demande à ce que les voies de la Grande Ceinture soient maintenues pour être ponctuellement utilisées par des trains. Pour les phases 1 et 2 du projet, les trams-trains circuleront sur ces voies qui auront été spécialement rénovées.

Une habitante du boulevard Robespierre estime nécessaire de travailler à réduire le transit de camions dans Poissy et que le boulevard de l'Europe, qui devait évacuer les camions de Poissy, ne remplit pas son rôle. Elle ajoute que le boulevard Robespierre est aujourd'hui difficile à traverser pour les piétons et souhaite que le projet puisse y remédier. Vu la vitesse de circulation élevée sur cet axe, elle se demande comment les voitures pourront rouler à 30 km/h.

Karl OLIVE, maire de Poissy, souhaite que les discussions autour du projet de bouclage de la Francilienne (A 104) et contre lequel l'ancienne équipe municipale était opposée, reprennent. Il indique avoir renforcé la verbalisation des poids lourds transitant de façon irrégulière par Poissy.

À propos du boulevard de l'Europe, **Karl OLIVE** fait part de son désaccord : le boulevard de l'Europe était initialement prévu pour que les camions n'entrent pas dans Poissy. Avec les changements d'équipe municipale, le projet a été modifié et les contrôles sur cet axe sont plus stricts.

Un habitant de la rue des barrières souhaite savoir comment le maître d'ouvrage peut être favorable au tracé alternatif alors qu'il déclarait il y a un an, que beaucoup d'études devaient encore être réalisées. Il demande si l'échéance de 2018 correspond à la signature de la déclaration d'utilité publique. Il note le virage à angle droit au niveau de l'école Charles Péguy et souhaite savoir à quelle période les études seront communiquées au grand public.

Alexandre BERNUSSET, Île-de-France Mobilités, précise que les études complémentaires (y compris trafic, acoustique, qualité de l'air) menées à partir de 2016 seront mises à disposition durant l'enquête d'utilité publique complémentaire, en fin d'année 2017.

Il ajoute que le processus de réalisation des études d'un projet est long et qu'à chaque étape les études sont approfondies.

Alexandre BERNUSSET rappelle que la décision entre le tracé initial ou alternatif sera prise à l'issue de l'enquête d'utilité publique complémentaire. Il ajoute que le tracé alternatif présente des avantages en

termes d'efficacité de transport et de bénéficiaires. La déclaration d'utilité publique (DUP) est signée par les services de l'État en général six mois après l'enquête publique et au plus tard un an après. Les études s'achèveront en 2020.

Karl OLIVE, maire de Poissy, rappelle le financement du projet : le conseil régional d'Île-de-France finance le projet à hauteur de 53,2%, le conseil départemental des Yvelines, à hauteur de 30% et l'État, à hauteur de 16,8%.

Il ajoute qu'avec le projet de RER E à l'ouest, le tracé alternatif est devenu le plus crédible.

Une habitante du boulevard Gambetta s'inquiète des risques liés à la cohabitation entre le tram train et les crèches et collèges situés à proximité immédiate du tracé. Elle se demande comment une déclaration d'utilité publique peut être décidée alors que les études ne seront finalisées qu'en 2020. Elle souhaite savoir si les photos d'insertion urbaine de tramway à Lyon ou Grenoble sont représentatives des aménagements prévus pour Poissy. Elle regrette la suppression de places de stationnement et s'inquiète de l'augmentation de la population au vu des dysfonctionnements des lignes A ou J, d'autant plus que la livraison des logements interviendra avant la mise en service des nouveaux transports en commun.

Alexandre BERNUSSET, Île-de-France Mobilités, rappelle que le projet prévoit la création de zones 30 au niveau des boulevards Gambetta, Robespierre et de la Paix qui réduiront le trafic de voitures et de camions. Il ajoute que l'apaisement de la circulation est positif pour la sécurité des piétons.

À propos des études : les études disponibles dans le dossier d'enquête sont suffisamment complètes pour permettre au préfet de prendre sa décision. Les études dites de détail et qui seront réalisées à partir de 2018 visent à définir précisément les aménagements prévus, les matériaux utilisés. De nombreux tramways ont été réalisés en Île-de-France, dans des communes similaires à Poissy.

À propos du stationnement : sur la zone du boulevard Gambetta, plus de la moitié des stationnements publics existants seront conservés ou restitués sur les espaces disponibles (principalement entre Devaux et le carrefour de l'Europe). Île-de-France Mobilités poursuivra les études avec la municipalité pour rechercher les solutions permettant de restituer au mieux les stationnements publics au regard de l'offre existante et des besoins.

À propos des difficultés de transport : le prolongement du RER E à l'ouest, porté par SNCF Réseau, améliorera la desserte de la ville à horizon 2024. Le RER A est l'épine dorsale du réseau et fait l'objet d'une attention toute particulière et d'investissements importants (remplacement des rames par exemple). Il demeure le train le plus chargé d'Europe, avec 1,2 millions de voyageurs par jour.

Patrick MEUNIER, maire-adjoint délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets, indique que les porteurs de projet de modes collectifs de garde d'enfants notent l'intérêt de

proposer des projets à proximité des transports en commun. Sur le RER A, la nouvelle grille horaire qui sera mise en place à partir de décembre 2017 permettra de faire respecter les horaires de la ligne.

Un habitant demande des précisions sur la sortie des véhicules vers le pont de Carrières, depuis le boulevard Robespierre et le boulevard de l'Europe.

Du fait des délais jusqu'à la mise en service du Tram 13 express phase 2, il suggère de réaliser les deux tracés, en commençant par le tracé initial avant de réaliser le tracé par le centre-ville.

Karl OLIVE, maire de Poissy, indique que la croissance de population à Poissy et Carrières-sous-Poissy résulte de la volonté des maires et de l'État de densifier autour des pôles d'échanges. Par ailleurs, le développement économique est vital pour le fonctionnement et l'attractivité des municipalités : depuis 2014, la municipalité de Poissy a généré 3 millions d'euros d'économie de fonctionnement grâce au développement économique. La venue du PSG, de PSA et de la fondation Le Corbusier à Poissy sont le signe de son dynamisme et de son attractivité. Il reconnaît que les actions sont à poursuivre pour améliorer la situation des piétons et des cyclistes.

Karl OLIVE ajoute qu'Île-de-France Mobilités accompagne les décisions politiques des décideurs locaux. Enfin, la réalisation de deux tracés paraît difficile à mettre en place du fait de la vie des projets.

Alexandre BERNUSSET, Île-de-France Mobilités, ajoute que la réalisation des deux tracés n'est pas réaliste, car pour réaliser le projet initial, il ne suffit pas de rouvrir la voie. Le projet initial est estimé à 136 millions d'euros sur la base des études approfondies, c'est un projet conséquent.

Ernst VAN DER WERF, Île-de-France Mobilités, apporte des précisions au sujet de la circulation autour de la place de l'Europe : le projet propose la transformation du rond-point actuel en carrefour compact, avec :

- . la mise à double-sens du boulevard de l'Europe, avec un tourne-à-droite obligatoire vers le pont de Poissy ;
- . la mise à sens-unique du boulevard Robespierre en sortie du carrefour, et le maintien d'un contresens réservé aux bus et aux cycles en entrée du carrefour.

Ces modifications du plan de circulation permettent le bon fonctionnement du carrefour.

Les études de trafic ont mis en avant des reports limités de trafics sur d'autres axes, et notamment sur le boulevard Devaux et l'avenue du Maréchal Foch.

Patrick MEUNIER, maire-adjoint délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets, indique qu'une concertation est en cours sur le projet de réaménagement du pôle gare, qui permettra d'accéder plus directement au pôle bus et d'améliorer le carrefour devant le forum Armand Peugeot.

Le président du conseil de développement économique et social de Poissy confirme qu'un bus en site propre nécessite une emprise au sol plus large qu'un tramway en précisant qu'il faut en effet 2m supplémentaires. Il explique aux habitants des boulevards Gambetta, Robespierre et Saint-Sébastien, dont il comprend les inquiétudes, que ce projet est à destination des générations futures. Il cite les impacts bénéfiques du tram 3 (porte de Versailles – porte d'Orléans) sur la circulation sur les boulevards des Maréchaux. Avec la mise en place d'une zone 30, les camions emprunteront un autre itinéraire.

Un habitant souhaite des compléments d'information sur les vibrations, sur le report de trafic au niveau de la gare et du parc Meissonier, sur le croisement au niveau de l'avenue de Versailles et la station Poissy-Gambetta, sur la rentabilité financière du projet. Il note qu'une gare désaffectée sur la Grande Ceinture est à 10 minutes du centre-ville. Il alerte sur la vitesse de circulation élevée sur l'avenue de Versailles, au niveau de l'avenue Foch, vers Saint-Germain-en-Laye.

Ernst VAN DER WERF, Île-de-France Mobilités, répond aux différentes questions posées :

Sur les vibrations : le tracé étant rectiligne au niveau du square et de l'avenue de Versailles, les vibrations seront limitées. De plus, des dispositifs anti-vibratiles seront intégrés à la plateforme afin de limiter les vibrations et le bruit.

Sur le carrefour avec l'avenue de Versailles : lors de son passage, le tram est automatiquement détecté et les feux de signalisation passent au rouge pour les voitures et les piétons. Après le passage du tram, qui dure une quinzaine de secondes, le fonctionnement du carrefour revient à la normale.

Sur les études de trafic : elles comprennent une étude rue par rue, où l'évolution du nombre de véhicules est indiquée.

Alexandre Bernusset, Île-de-France Mobilités, apporte une précision sur la rentabilité, qui se base sur le différentiel entre les coûts et les gains (impact sur la circulation routière, nombre d'usagers...). La rentabilité du nouveau tracé est plus importante que celle du tracé initial, malgré son coût plus élevé.

Une habitante de la rue Charles Maréchal s'inquiète de la cohabitation entre le tram et les voitures au niveau du boulevard Gambetta.

Ernst VAN DER WERF, Île-de-France Mobilités explique que le tram circule d'abord sur le côté ouest de la voirie puis franchit un carrefour équipé de feux de signalisation pour circuler au milieu de la chaussée. Lorsque le tram arrive, les feux passent au rouge pour les piétons et les voitures. Le franchissement du carrefour se fera donc en toute sécurité. Il s'agit d'un aménagement classique déjà en exploitation sur de nombreux réseaux de tram existants.

Une habitante riveraine du tram souhaite savoir si le bâtiment abritant la MMA est concerné par les acquisitions foncières. Elle demande comment seront protégés les pavillons riverains du tram, en front de jardin.

Alexandre BERNUSSET, Île-de-France Mobilités, confirme que le bâtiment de la MMA n'est pas concerné et rappelle que les trois propriétaires des maisons concernées ont été contactés.

À propos des protections en front de jardin, le maître d'ouvrage précise que des clôtures – et non des murs – seront choisies avec les propriétaires, puis installées.

Jean-François RAYNAL, conseiller départemental du canton de Verneuil-sur-Seine, remercie la municipalité et Ile-de-France Mobilités d'avoir permis la tenue de cette réunion publique d'information.

Il comprend les vives réactions et les interrogations des riverains directement touchés par le projet.

En réponse aux remarques sur le transit de camions dans Poissy, **Jean-François RAYNAL** indique qu'une solution pour diminuer ce trafic serait, selon lui, la réalisation de l'A104.

Le conseil départemental est favorable au développement des transports en commun, à condition qu'ils soient plus fiables et plus réguliers. La nouvelle grille horaire du RER A, mise en place en décembre 2017, permettra de respecter les horaires de passage des trains.

Il estime que le temps de la volonté d'agir et celui des études doivent être respectés : il cite le cas du pont d'Achères, où la déclaration d'utilité publique a dû être prolongée car l'ouvrage n'avait pas été réalisé dans les délais impartis.

Il ajoute que si l'enquête publique a lieu en fin d'année 2017 et si la DUP est prise courant 2018, le calendrier pourrait être tenu. Selon lui, le tracé urbain est indispensable à l'intérêt général, pour réunir les différents modes de transport et irriguer les quartiers Saint-Exupéry et Rouget-de-Lisle.

Un habitant de l'avenue Anatole France indique être satisfait du projet de Tram 13 express phase 2, signe du dynamisme de Poissy. Il évoque l'exemple de Bezons, où un pôle économique se développe grâce au tram. Il remercie les équipes du STIF et la municipalité de la tenue de cette réunion.

Une habitante du boulevard Gambetta qui pense être concernée par les acquisitions foncières en front de jardin, regrette que le tracé urbain ne desserve pas le Technoparc ainsi que le lycée situé à proximité. Elle demande pourquoi les études ne sont pas mises en ligne sur le site internet. Elle ajoute que, malgré le coût élevé de l'abonnement, les enfants ne sont pas satisfaits des services rendus par le STIF.

Karl OLIVE, maire de Poissy, indique que le taux de remplissage du Technoparc est de 100%, signe de son attractivité. Il ajoute que le tracé initial ne prévoyait pas d'arrêt au Technoparc : la réalisation de la station Chêne-Feuillu, située à 1km du Technoparc, était conditionnée par la réalisation de la ligne nouvelle Paris

Normandie, qui du fait du contexte économique et politique, ne devrait pas voir le jour. Il ajoute que le tracé alternatif avec la station Poissy ZAC permettra d'améliorer la desserte du Technoparc dès la mise en service du projet, associé à des travaux d'amélioration des cheminements pour les modes doux le long de la RD30

4. Clôture

Karl OLIVE, maire de Poissy, précise que cette réunion publique n'est pas obligatoire et que la municipalité a souhaité en organiser une pour informer les habitants. Une nouvelle réunion aura lieu d'ici la fin de l'année 2017 afin de répondre aux interrogations des pisciacais. Il indique avoir suggéré au STIF de mettre en place une permanence à destination des riverains durant le temps des travaux.

Par ailleurs, d'ici 2020, de nombreux projets verront le jour à Poissy et entraîneront inéluctablement une hausse du trafic routier. Le plan de prévention des risques urbains permettra de lutter contre les incivilités. **Karl OLIVE** regrette que ce projet n'ait pu se concrétiser plus tôt. Il s'engage à relancer le dossier de l'A104 et à travailler avec les forces vives du territoire pour créer un futur transport en commun en site propre. Il invite les participants à visiter le site internet d'Ile-de-France Mobilités (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/les-deliberations-du-30-mai-2017/>) pour télécharger le dossier d'information sur le tracé complémentaire. En fin d'année, l'étude d'impact sera mise en ligne.