

PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE

Procès Verbal de fin d'enquête

L'enquête publique complémentaire unique porte sur les avantages et inconvénients du tracé alternatif par rapport au tracé initial du projet Tram 13 express phase 2 dans la ville de Poissy, et en particulier sur la déclaration d'utilité publique du tracé choisi et la mise en compatibilité du document d'urbanisme de St-Germain-en-Laye.

Elle s'est achevée le vendredi 9 février 2018, après 33 jours d'enquête.

La commission d'enquête a réceptionné les registres d'enquête le 9 février 2018.

Le dossier d'enquête était tenu à disposition du public dans les mairies d'Achères, de Poissy et au centre administratif de Saint-Germain-en-Laye, aux jours et horaires habituels, assorti d'un registre d'enquête pour y déposer toute remarque ou observation. La mairie de Poissy était désignée comme siège de l'enquête. Des courriers pouvaient également y être envoyés, adressés à la présidente de la commission d'enquête et ouverts et annexés sans délai au registre d'enquête.

Le dossier était également consultable sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles).

La commission a reçu le public lors de 9 permanences, comme précisé ci-après. Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2017 :

- Au centre administratif de Saint-Germain-en-Laye :
 - mercredi 17 janvier 2018 de 14h30 à 17h30
 - vendredi 9 février 2018 de 14h30 à 17h30

- en mairie de Poissy :
 - samedi 20 janvier de 9h à 12h
 - samedi 27 janvier 2018 de 9h à 12h
 - jeudi 1^{er} février 2018 de 16h à 19h
 - lundi 5 février 2018 de 14h30 à 17h30
 - vendredi 9 février 2018 de 14h30 à 17h30

- en mairie d'Achères :
 - jeudi 18 janvier 2018 de 14h45 à 17h45
 - vendredi 9 février 2018 de 14h45 à 17h45

Le dossier était également disponible sur un site Internet dédié à l'enquête (<http://tram13.express.phase2.enquetepublique.net>) et le public pouvait y déposer ses observations du lundi 8 janvier 2018 à 8h30 au vendredi 9 février 2018 à 18h. La déposition d'observation en ligne était possible, à la fois sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié, et via l'adresse électronique dédiée à l'enquête (tram13.express.phase2@enquetepublique.net).

Une réunion publique, prévue à l'arrêté préfectoral, a été organisée le jeudi 11 janvier 2018 au théâtre municipal, place de la République à Poissy. Sa tenue, en début d'enquête, a permis de présenter l'évolution du projet au niveau de la ville de Poissy. Elle a mobilisé environ 325 personnes. Cette fréquentation importante a constitué un relai d'information sur le dossier d'enquête unique complémentaire tout à fait appréciable et a permis d'aborder, à la fois les évolutions mises à enquête et de faire un point plus global sur l'ensemble des préoccupations liées au tracé du Tram 13 Express 2^e phase en général. Les questions posées à cette occasion rejoignent les observations issues des dépouillements des observations recueillies sur les registres papier et dématérialisé, les courriers et courriels reçus, et présentées dans les thèmes ci-après.

L'affluence a été soutenue lors des permanences dans les communes, et tout particulièrement dans la ville de Poissy. La déposition d'observations dans les registres papier a été plus forte sur Poissy, principalement concernée par le tracé urbain alternatif mis à enquête.

En revanche, le dépôt d'observation par voie dématérialisée a été très important et ce dès le démarrage de l'enquête.

Un total de **1 039 observations** ont été déposées pendant l'enquête publique complémentaire, réparties de la manière suivante :

111 observations, documents et courriers ont été déposés dans les 5 registres d'enquête (3 sur Poissy, 1 à St Germain et 1 à Achères). Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception.

25 courriers adressés à la présidente de la commission à la mairie de Poissy, siège de l'enquête, ont été ouverts et versés dans une chemise et mis à disposition du public dans ce lieu.

875 observations ont été déposées sur le registre électronique en ligne.

28 observations ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

4 courriers et 4 courriels sont parvenus après la clôture de l'enquête et n'ont donc pas pu être pris en compte.

Nous constatons parfois des doublons de dépositions, sur registre papier et registre électronique ou encore courriers. Parfois, certains riverains se sont exprimés à différents temps de l'enquête.

25 proviennent d'associations, une dizaine de collectivités territoriales (communes, intercommunalités, départements, députée de la 6^e circonscription des Yvelines, ...) et une dizaines d'acteurs économiques (CCI, Mission Locale, office du tourisme, CODES, Centre hospitalier Intercommunal, PSG...). Les collectivités territoriales et les acteurs économiques se déclarent tous favorables au tracé urbain.

Parmi ces observations, il est intéressant de constater qu'un nombre à peu près égal se prononce en faveur ou en défaveur du tracé urbain (respectivement 464 et 482), soit environ 45% des observations déposées pour chaque. Les nuances à apporter à ces résultats quantifiés sont précisées dans les thèmes qui suivent. 10% environ ne précisent pas explicitement leur position.

L'enquête publique n'ayant pas valeur de référendum, la commission d'enquête s'attache toutefois à faire ressortir et préciser les motivations exprimées avec ces avis.

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal, permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 7 pour l'enquête portant sur la DUP et présentant de manière intégrale les observations portant sur les enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye:

Thème 1 : Le tracé,

Thème 2 : les travaux (impacts temporaires)

Thème 3 : Les impacts permanents

Thème 4 : L'accessibilité

Thème 5 : L'offre de service

Thème 6 : Sécurité, sureté

Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet

Thème U : Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Germain-en-Laye

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes abordent les différents points soulevés. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

Les questions posées dans ce procès verbal regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur les registres papiers et électronique, sur l'adresse électronique, les courriers envoyés, lors des permanences, de la réunion publique) et celles de la commission d'enquête.

Remarque : les questions posées par le public trouvent souvent une réponse dans le dossier d'enquête ; mais le volume de celui-ci a le plus souvent découragé les intervenants, qui se sont contentés de se faire une opinion sur la base des documents mis à leur disposition (dossier d'information et dépliant).

Nous vous remercions de nous donner votre avis technique détaillé sur ces différents thèmes.

Thème 1 : Le tracé

Si les observations formulées par le public se sont bien souvent manifestées à part égale « pour » ou « contre » le projet, sans argumenter leur choix, en revanche, les collectivités territoriales qui se sont exprimées (communes concernées ou riveraines, communautés de communes ou urbaine, conseils départementaux, députée de circonscription..) et les acteurs économiques (CCI, Mission Locale, office du tourisme, CODES, Centre hospitalier Intercommunal, PSG...) sont unanimement en faveur du tracé urbain.

Les « contre » le tracé urbain manifestent parfois leur opposition au projet de tramway dans son principe et non son tracé, estimant qu'en période économique difficile, les sommes pourraient être utilement investies ailleurs, en amélioration de la circulation dans Poissy, notamment.

Lorsque le tracé est questionné, il l'est à la fois dans sa globalité, de Versailles à Cergy-Pontoise, et dans sa particularité, en traversée urbaine de Poissy.

Pour les partisans du tracé urbain, comme pour ceux du tracé initial, se dégage la volonté de mieux desservir le quartier du Technoparc et du Sud de la ville d'Achères. Une station complémentaire est alors demandée.

Sur ce tracé urbain, les positions de certaines stations sont remises en question, et tout particulièrement celle de la station Poissy RER : son implantation par rapport à la gare est plutôt critiquée, la distance à parcourir, et surtout les rues du carrefour de l'Europe à traverser étant mal acceptées.

La pertinence de la localisation de la station Poissy ZAC a également été questionnée, surtout par rapport à celle estimée manquante au niveau du Technoparc.

Par ailleurs, le principe d'insertion sur la voirie et les emprises concernées sont interpellées, plus minoritairement : ainsi le passage du mode train ou mode tram, la position axiale ou latérale du tram-train et les expropriations totales ou partielles des biens sont abordées essentiellement par les personnes opposées à ce tracé, très rarement par les habitants directement concernés.

Enfin, la commission d'enquête souhaiterait également avoir plus de détail concernant le Centre de Maintenance Urbain : son insertion urbaine, son fonctionnement...

- *Le projet de Tangentielle Ouest dans sa globalité*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Le projet de Tangentielle Ouest a pour but de relier entre elles les villes de Versailles Saint-Quentin à Cergy en réutilisant l'infrastructure de la Grande Ceinture. La rapidité de ce trajet est un paramètre important de la réussite de ce projet.

Prévu au CPER 2015-2020, le projet de TGO (devenue Tram 13 Express) a pour objectifs principaux de développer les transports en commun sur un axe Nord-Sud du département pour répondre aux besoins de déplacements en rocade et améliorer les correspondances.

De nombreuses voix se sont élevées pour rappeler les objectifs initiaux et s'interrogent sur les prolongements initialement prévus, tant au Nord vers Cergy qu'au Sud vers Versailles (Association ADURERA obs. n°781, registre électronique, ou encore l'association Plus de trains, obs. 740 du registre électronique). Le conseil départemental du Val d'Oise, quant à lui, rappelle son attachement à la poursuite du tracé vers Cergy-Pontoise (obs. 674 du registre électronique).

De même, plusieurs intervenants souhaitent un prolongement jusqu'à Versailles Chantiers et/ou St-Quentin-en-Yvelines.

Questions :

1. *Pouvez-vous donner le calendrier prévisionnel d'étude et de réalisation du prolongement du Tram 13 Express vers Cergy ?*
2. *Même question pour une éventuelle extension vers le Sud, jusqu'à Versailles, voire St-Quentin-en-Yvelines.*

- *Assurer une meilleure desserte du Technoparc et du Sud de la ville d'Achères*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, précisées par la commission d'enquête

Les personnes en faveur du tracé urbain comme les opposants se rejoignent sur la nécessité, selon eux, de mieux desservir ce secteur rassemblant un important pôle d'emplois et de formation et les logements du Sud achérois.

Il est ainsi remarqué dans le tracé initial les 7 kms sans arrêt entre Poissy ZAC et le terminus d'Achères, bien que traversant un important bassin d'emplois et de population. Par ailleurs, la station « Achères Chêne Feuillu » du tracé initial, lors de la réunion publique début Janvier notamment, est présentée avec beaucoup de réserves.

Dès lors, un arrêt « Technoparc » ou « Achères Chêne Feuillu », selon le tracé de référence, est ainsi demandé par plus de 10 % des déposants (soit près d'une centaine) et soutenu par les maires d'Achères et de Saint-Germain-en-Laye ou encore la députée des Yvelines de la 6^e circonscription et relayé également par l'association PAC entreprises, forte d'une large mobilisation des entreprises du secteur ayant réunie plus de 530 signatures dans une pétition en 2016 (courrier n°25).

La station complémentaire

Si la demande au niveau du Technoparc n'est pas véritablement contestée, même si certains se satisferaient, à défaut, soit de navettes électriques cadencées, soit d'une coulée verte pour accompagner les modes actifs (marche et vélos), en revanche la station du Chêne Feuillu laisse ressurgir des oppositions s'étant déjà manifestées lors de l'enquête initiale (M Theys, obs. 585...) : sa localisation n'apparaît pas idéale, la connexion incertaine avec la ligne E étant déjà assurée à Poissy RER, l'impact environnemental est important, auquel vient s'ajouter la réalisation d'un stationnement pour les voitures des usagers du tram et les nuisances pour les habitants des quartiers voisins (fréquentation, bruit...) sont importantes.

Il est à noter que si cette station Chêne feuillu est demandée, son interconnexion au RER E, dans un avenir semblant plus qu'hypothétique, est abandonné. Plus de gare, donc, une « simple » station seulement.

L'alternative de desserte de ce secteur par navette est questionnée dans le thème 5 « Offre de service ».

Questions :

1. *Quelles sont les conditions de réalisation d'une station pouvant desservir le Technoparc: localisation, desserte, impact environnemental, coût, délais?*
2. *Si cette dernière se rapproche de l'implantation initiale d'Achères Chêne Feuillu, comment sera traité le problème de la circulation de desserte de la station et de transit sur la route des Loges, en particulier le franchissement des passages inférieurs très étroits de la route sous les voies ferrées ? Quelles seraient les conditions de réalisation, coûts et délais?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le tracé urbain soumis à enquête*

La station Poissy RER

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par la commission d'enquête

La localisation de la station « Poissy RER » est loin de faire l'unanimité (association « Vivons notre Ville » °223 du registre électronique ; Mme Goldenberg, courrier n°19 ; B Trouillard, R2/1 à Poissy...);

- elle implantée au niveau d'un carrefour, ne permettant pas de garantir la sécurité des usagers ;
- elle ne présente pas de véritable interconnexion avec la gare RER, étant distante de près de 250 m
- les 5 mn d'interconnexion annoncés apparaissent très optimistes avec la nécessité de 2 traversées de rues et le flot de voyageurs se déversant des rames du tram et du RER. Qu'en est-il pour les PMR, l'accès à la gare routière?

Questions : Quelles réponses pouvez-vous apporter à ces différentes objections ? Quelles sont les possibilités d'amélioration de cette implantation ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

La station Poissy ZAC

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

La localisation de la station « Poissy ZAC » est interrogée, car implantée au niveau du quartier St Exupéry et plus éloigné de la ZAC Rouget de Lisle (obs. de M Brun, n° 450 du registre électronique) : « *La Future Gare Poissy ZAC entre Rouget de Lisle et St Exupéry, sera essentiellement bénéfique au quartier St Exupéry. Car elle est trop éloignée de Rouget de Lisle, ses habitants préféreront parcourir 800m à pieds dans le bon sens, pour rejoindre la gare Poissy RER, plutôt que de s'en éloigner. Idem pour les habitants du quartier de Noailles.* ».

Cette station est d'autant plus interrogée que le quartier du Technoparc, avec son important bassin d'emplois, de formation et de population, lui, n'est pas desservi : Obs. M Requier, n°617 du registre électronique : « *Arrêt Poissy ZAC Les présentations laissent à penser que cette station desservira la ZAC Rouget de l'Isle. Mais cette elle est située de l'autre côté de la route de Pontoise, sur la quartier St Exupéry. Seuls les habitants de ce quartier pourront profiter de cette arrêt et c'est bien le seul qui est un intérêt. Quand aux habitants de la ZAC Rouget de l'Isle, ils iront à la gare RER à pieds en 10mn. Enfin, seule la desserte du Techno Parc pourrait justifier le tracé urbain du Tram 13. Mais les maîtres d'œuvre ne l'ont pas prévue et ne veulent pas en entendre parler. Et puis un surcoût de 150M € c'est peut-être un peu cher. En résumé, je met fortement en doute l'intérêt socio-économique du tracé urbain tel qu'il nous a été présenté.* »

Question : le déplacement de la station « Poissy ZAC » vers le Technoparc a-t-il été étudié ? Est-il possible ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Les principes d'insertion du tram-train et emprises concernées*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Son tracé consiste dans un décrochement de la ligne de Grande Ceinture vers la gare de Poissy RER, pour assurer la correspondance avec le futur EOLE, avec un second arrêt « Poissy ZAC », pour rejoindre à nouveau la Grande ceinture. Ce tracé inquiète et l'implantation du tram sur la chaussée, tantôt axiale, tantôt latérale interroge, jugée plus ou moins impactante selon les cas.

Enfin, le tracé urbain impacte directement plusieurs bâtis, Bd Gambetta et rue Adrienne Bolland. Obs. 3/5 sur Poissy : « Expropriation des riverains: 4 sont cités pour le bd Gambetta, alors que 11 pavillons semblent concernés! + 11 à Saint Exupéry... Et les voies de circulation occupent tout l'espace Bd Gambetta, à ras des autres pavillons et immeubles. »

Quelques intervenants directement concernés se sont présentés aux permanences pour savoir quand et comment ils seront indemnisés (par exemple : Mme Driencourt, 28 boulevard Gambetta, dont le jardin clos coté rue, sera réduit, supprimant deux places de stationnement privé (R2/15), Mme Laurent, n° 91, M. Bouvet, n° 169). D'autres, non concernés par une éventuelle expropriation mais résidant près du parcours, ont estimé que leur bien (maison, appartement,...) sera dévalorisé du fait de la présence du tram : par exemple M. Riauté (R1/23) ou Mme Lavigne, 18 bd C Maréchal.

Questions :

1. *En cas d'augmentation du trafic, les stations sont-elles en capacité d'accueillir un nombre supplémentaire de rames ou des rames plus longues ? Les dimensions des quais le permettent-il*
2. *L'implantation, tantôt axiale ou latérale fait débat :*
 - *Pourquoi ne pas opter pour une implantation axiale systématique, qui serait moins impactante pour l'accessibilité des riverains ou les nuisances acoustiques?*
 - *Pouvez-vous rappeler les principes qui ont présidé à ces choix ?*
3. *Pouvez-vous dresser un état des propriétés privées concernées par une expropriation partielle ou totale :*
 - *propriétés bâties à démolir*
 - *espaces non bâtis (cours, jardins...)*
4. *Quelles vont être les suites pour les personnes directement impactées par le tracé du tram : quand seront-elles contactés ? Quel va être le calendrier prévisionnel des expropriations? de quels délais disposent les occupants ? Quelles sont les mesures d'accompagnement proposées, pour des particuliers – propriétaires ou locataires, pour des professionnels ?*
5. *Périmètre de la DUP :*
 - *pourquoi le périmètre s'élargit-il au niveau des intersections de voies ? Y a-t-il des postes de redressements prévus à ces endroits ?*
 - *Que deviennent les parcelles dont le bâti est exproprié dont la superficie n'est pas totalement utilisée pour le passage du tramway (ex du 20 bd C Maréchal ?*
 - *Inversement, que se passe t-il pour des parcelles impactées partiellement mais pouvant entraîner un trouble de jouissance pour les occupants et une diminution de la valeur de revente ? Est-il envisageable d'acquérir le bien dans sa totalité ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le centre de maintenance urbaine*

Questions posées par la commission d'enquête

Questions : Pouvez-vous présenter le rôle de ce centre de maintenance, la différence par rapport à un SMR/SMI, son insertion urbaine et paysagère dans le quartier et son fonctionnement (horaires, impacts potentiels liés à son fonctionnement) ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 2 : Les travaux : calendrier, chantier...

Contrairement à l'enquête concernant le tracé initial, pour laquelle la phase chantier n'avait justifié que quelques observations, les travaux envisagés pour le tracé urbain ont fait l'objet d'un assez grand nombre de contributions (107, soit 10 % de l'ensemble), provenant aussi bien de personnes favorables que défavorables à ce tracé.

Par exemple, l'association APFI-TGO, dans plusieurs interventions, fait des nuisances apportées par le chantier un des motifs de son opposition au projet ; il en est de même pour M. Bauve (n° 51), M. Dechène (n° 168), M. Besse (n° 386), M. Brun (n° 450), M. Myon (R3/4), Mme Réquier (n° 853), et de nombreux « anonymes ». Pour Quentin (n° 440 : « 10 ans de galère ».

A contrario, la société Citallios, aménageur du quartier Rouget de l'Isle, estime (courrier n° 6) que le chantier s'accompagnera nécessairement de nuisances, mais qui ont bien été identifiées dans le dossier d'enquête et pourront donc être maîtrisées au mieux par le MO. Mme Philemen (n° 441), Mme Drouille (n°488), M. Berret (n° 596), favorables au tracé urbain, expriment la même remarque.

Les questions portent d'une part sur le calendrier des travaux (dates, durée, exécution par tranche continues ou discontinues), et d'autre part, principalement, sur les nuisances apportées par le chantier pour les riverains.

- *Calendrier de réalisation*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Questions :

1. *Le dossier du tracé urbain fait apparaître une durée pour l'ensemble des travaux de 4 ans et demi (de 2021 à mi 2025) ; peut on établir un calendrier d'ensemble décomposé en phases, distinguant notamment les travaux ayant une incidence sur la circulation (terrassements, réseaux, voies, ...) de ceux n'apportant qu'une gêne limitée (superstructures, stations, essais...) et ceci, à la fois pour le tracé initial et le tracé urbain.*
2. *Pour le tracé urbain, dates (même approximatives) et durée des chantiers affectant des zones « sensibles » : élargissement du pont sur la D190, boulevard Gambetta, place de l'Europe, clos St Germain.*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le chantier*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Pendant la durée des travaux, l'impact du chantier sera beaucoup plus important pour les riverains du tracé urbain qu'il ne le serait pour ceux du tracé initial ; les intervenants font remarquer qu'il concernera non seulement des habitations, mais aussi des équipements scolaires (notamment école Charles Péguy) ou de santé.

Questions :

1. *Où seront situées les bases provisoires pour les installations de chantier ? Rendront-elles nécessaires des expropriations ?*
2. *Impact des travaux sur les zones urbaines et sur les établissements publics : bruit, vibrations, poussières, pollution...*
3. *Quels seront les horaires de chantier, le nombre de camions et leur trajet ?*
4. *Y aura-t-il des référés préventif de réalisés préalablement et des mesures prévues pendant la phase travaux pour les bâtis situés à proximité du tracé ?*

5. *Impacts visuels : obligations des entreprises : « chantier bien tenu », Y aura-t-il une charte de chantier mise en place ? Pouvez-vous en préciser le contenu de principe ?*
6. *Concertation avec les riverains du chantier : mise en place d'une « maison de projet » et désignation d'un référent chargé du contact avec les résidents, un médiateur ? ;*
7. *Y aura-t-il la mise en place d'une Commission d'Indemnisation à l'amiable pour les commerces/entreprises ?*
8. *Cas particulier du chantier d'élargissement du pont sur l'avenue de Versailles : accès, circulation, sécurité*
9. *En forêt, comment se feront les accès aux zones à défricher ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *La circulation*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Questions :

1. *Impacts du chantier sur la circulation des véhicules (Boulevard Gambetta, place de l'Europe) ; reports de circulations sur d'autres axes*
2. *Même question concernant les modes doux : cyclistes, piétons*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le stationnement*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Questions :

1. *Impact sur le stationnement résidentiel des riverains : rue la Bruyère, boulevard Gambetta, rue St Sébastien, rue Adrienne Bolland, ...) ; y a-t-il des possibilités de compensations temporaires ?*
2. *Même question concernant l'impact sur le stationnement professionnel : livraisons, déménagements, artisanat, travaux*
En particulier, que se passera-t-il pour les entreprises hébergées dans la propriété de MMme Nicot, au 34, bd Gambetta (R1/7 sur Poissy) « Nous souhaiterions être contactés pour connaître l'emprise sur notre propriété (quelle largeur) et d'autre part concernant la période des travaux, de quelle façon sera-t-on impactés sachant que 2 entreprises sont installées dans notre propriété (comment se passeraient les livraisons, l'accès des clients) et lors de ces travaux combien de temps serons nous sans eau ni électricité?!

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 3 : Les impacts permanents

20 % des intervenants, le plus souvent des opposants au projet de tracé urbain, font état d'impacts permanents de plusieurs nature :

- paysage urbain : les équipements aériens (la ligne aérienne de contact est jugée inesthétique), stations ;
- santé, ou simplement confort, des riverains : bruit, vibrations, électromagnétisme ;
- pollution d'origine routière
- environnement : destruction d'arbres d'alignement et défrichages en forêt de Saint-Germain

Pour certains, il s'agit d'arguments parmi d'autres pour justifier une opposition de principe au projet ; pour d'autres, habitant à proximité du tracé urbain et qui n'ont pas toujours consulté le dossier dans son intégralité, il s'agit de préoccupations sincères.

Les impacts fonciers sont abordés dans le thème 1.

- *Impacts visuels*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Question :

Est-il prévu des mesures spécifiques ayant pour objet l'intégration du tram (stations, LAC, traitement des sols,...) dans le paysage urbain ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Bruit, vibrations, électromagnétisme*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce thème est logiquement abordé par les riverains du tracé urbain, tout particulièrement, mais on exclut ceux du bd Gambetta ou de la rue A Bolland : M. Louet (n° 25), M. Micart (n° 411), Mme Decker (n° 516) à propos du talus rue Adrienne Bolland, mais aussi par M. Bauve (n° 51), un anonyme (n° 41), M. Bouvet, n° 169, ... ; en revanche l'association « Cœur de Poissy (n° 267), ou Mme Delanoe (n° 619), estiment que le tram est un mode très peu bruyant.

Questions :

1. *Quelles mesures seront prises pour réduire les impacts sonores et vibratiles pour les riverains ? En particulier, que pouvez-vous répondre, au niveau du bd Gambetta, à M et Mme Bouvet au 44 bd Gambetta (courrier 16) « s'inquiètent du bruit lié au projet de construction du tram urbain pour les riverains du bd Gambetta côté pair: Dans l'étude d'impact (p 171) et conclusions : le bruit du tram sera couvert par le bruit ambiant et donc aucune protection acoustique n'est nécessaire. Or la route, pour les riverains côté pair va se rapprocher de 3 m (expropriation) + 1m de réduction de la largeur du trottoir: ainsi l'étude d'impact ne prend pas en considération le rapprochement de 4 m de la source principale de bruit pour les riverains. Donc, outre des expropriations, ces riverains vont avoir aussi à subir l'augmentation des nuisances sonores, des vibrations et de la pollution. Et dans l'étude d'impact (p179 à 181) l'ambiance sonore préexistante considérée comme modérée atteint les 70 dB. la source sonore se rapprochant, l'ambiance ne peut que se dégrader. C'est d'autant plus incohérent que, pour des mesures similaires, il est prévu des protections acoustiques rue A Bolland! Des protections acoustiques bd Gambetta doivent ainsi être prévues »*
2. *Des mesures spécifiques sont-elles prévues dans les parties du tracé exposés aux bruits et vibrations, et notamment :*
 - *Ecole Charles Péguy*

- *Boulevard Gambetta*
 - *Clos Saint-Germain*
3. *Comment sera compensée la suppression du talus anti-bruit rue Adrienne Bolland ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *pollution*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les opposants au tracé urbain considèrent que la présence du tram, en augmentant les embouteillages sur le Boulevard Gambetta, vont majorer la pollution urbaine (gaz, particules fines,...) ; a contrario, les partisans du tracé (par exemple Mme Erralta-Sassie, n° 72) estiment qu'en réduisant la capacité du boulevard la circulation et donc la pollution seront également réduites.

Question : Peut-on évaluer l'effet de la présence du tram sur la pollution de l'air d'origine automobile ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Impacts sur l'environnement : arbres d'alignement, forêt de Saint Germain*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les intervenants opposés au projet de tracé urbain soulignent qu'il entraîne la destruction d'arbres d'alignement ou d'ornement, qui ne seront pas replantés : par exemple M. Thaler (n° 35), Mme Marioka (n° 39), M. Royet (n° 46).

Ils soulignent également qu'il majore la surface à défricher en forêt de Saint-Germain (M. Prin, n° 38)

Questions

1. *Combien d'arbres d'alignement sont concernés par les travaux du tram 13 Express ? Les sujets coupés pour la réalisation du tram seront-ils remplacés en totalité ? par des sujets de quelle dimension ?*
2. *Défrichement en forêt de Saint-Germain : préciser les compensations prévues.*
Monsieur le maire de Saint-Germain-en-Laye, ou encore l'association « Ateliers de l'environnement et de la démocratie », demandent une compensation entièrement en forêt de Saint-Germain et propose un taux de quatre hectares plantés pour un hectare défriché, sur le site des anciens champs d'épandage au nord de la forêt.

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 4 : L'accessibilité

Ce thème est cité dans près de 40% des observations émises par les participants à l'enquête sur le nouveau tracé urbain.

Ce thème regroupe les impacts sur la **circulation**, tant au niveau local (plan de circulation), que régional (transit dans Poissy, relation avec villes voisines, réalisations structurantes du territoire), le **stationnement** (places supprimées, parkings relais, dépose-minute), les **accès** aux parcelles qui ont subi une amputation foncière et les **modes actifs** (équipement, stationnements sécurisés)

Ce thème est abordé dans près de 400 contributions.

- *La circulation*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les questions portent principalement sur les réductions de circulations introduites sur le boulevard Gambetta (réduction du nombre de voies et introduction d'une zone 30).

Ces craintes sont liées au fait que cet axe est une route de transit importante avec une circulation régionale entre la boucle de Chanteloup et le pont de Poissy.

La circulation des poids lourds qui traversent la ville est développée dans de nombreuses observations (n° 142, 172, 592, 645 et 890)

Comme il a été rappelé dans une contribution (n° 731) :

« Le tracé urbain du Tram13express n'est pas autoporteur. Pour atténuer ses impacts négatifs et consolider ses avantages, le tracé urbain est tributaire du financement et de la réalisation concomitante d'autres grands projets à l'échelle du département ou de la communauté urbaine. Ces grands projets sont notamment : la liaison RD30/RD190 par le Pont d'Achères à construire, le prolongement du boulevard de l'Europe à Poissy, la réalisation d'un scénario n°3 amélioré du réaménagement du pôle Gare RER/Transilien de Poissy, une liaison de transport optimisée entre la future station Poissy-ZAC et le Technoparc et des aménagements de voirie dans la ville de Poissy pour les modes actifs »

Beaucoup d'observations s'interrogent sur les plannings de réalisation de ces équipements structurants du territoire.

Pour ce qui concerne Poissy ville, des interrogations existent sur le report sur les axes voisins du boulevard Gambetta de la circulation des véhicules qui éviteront ce boulevard.

L'analyse du dossier montre que, dans l'aménagement du rond-point de l'Europe, les véhicules qui proviennent du boulevard de l'Europe doivent systématiquement tourner à droite en direction du pont de Poissy.

Beaucoup d'opposants sont sceptiques sur la baisse du trafic automobile annoncée dans le dossier.

Par contre, nous avons aussi reçu des contributions enthousiastes de chefs d'entreprises pour qui le tracé urbain est une aubaine pour les salariés dont 30% souhaitent quitter leur voiture avec l'arrivée du tram. (n°671)

Questions :

1. *Quelles dispositions sont prévues avec les partenaires locaux et régionaux pour dévier la circulation des poids-lourds en transit dans Poissy ?*
2. *Est-il envisagé de mettre en place un nouveau plan de circulation ?*
3. *Comment peut-on expliquer et simplifier le fonctionnement du futur carrefour multi branches du rond-point de l'Europe ? Ne manque-t-il pas un rond-point pour permettre aux véhicules de rejoindre la direction de Saint-Germain ?*
4. *Comment peut-on mieux justifier la baisse du trafic avec la mise en place du Tram ? Beaucoup d'opposants craignent une « asphyxie » de la ville par l'augmentation de la circulation.*

5. *La circulation des véhicules de secours préoccupent des riverains des quartiers St Exupéry, la Bruyère : Mme Peyrani, R2/7 à Poissy : « les quartiers St Exupéry, la Bruyère, Clos d'Arcy, Robespierre seront encore plus coupés par le tracé urbain du centre des pompiers et du SMUR (SAMU) de Poissy. * Qui portera la responsabilité de l'efficacité des secours en cas d'échec de réanimation, en raison d'une arrivée trop tardive des secours sur les lieux, d'une situation d'urgence vitale survenant dans ces quartiers? Aux heures de pointe, en ville notamment, et en cas d'encombres (travaux bouchons au niveau des carrefours, mauvais stationnement de véhicules) sur le réseau routier, comment les secours pourront-ils franchir ces obstacles pendant et après les travaux? * Quel sera le gain de temps pour arriver sur les lieux d'une urgence vitale dans ces quartiers?* Les services cités (pompiers, SMUR) et Monsieur le Préfet ont-ils été consultés précisément sur le sujet? »
Quelle réponse pouvez-vous apporter à ce sujet ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le stationnement*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les questions posées concernent les places perdues par les aménagements de voirie (Bd Gambetta et rue Etienne Bolland), la réalisation de parcs relais (réaménagement pôle gare), le « dépose-minute et les livraisons sur le boulevard Gambetta, mais également les possibilités de stationnement à proximité des stations de trams, permettant le report modal.

Questions :

1. *Quelles dispositions sont prévues pour minimiser les places perdues ? En particulier Bd Gambetta et rue A Bolland ?
M et Mme Bouvet, bd Gambetta s'en inquiètent (courrier 16) : « Il est indiqué que qqs emplacements pourront être éventuellement récupérés sur l'emprise de l'ancienne station Oil France. Or, contrairement à ce qui est indiqué, il n'y a pas que des commerces possédant un pkg privé. Il y a aussi des bureaux des médecins et surtout des habitants Si o est situé au milieu de cette zone où les places sont supprimées, il n'y aura plus de possibilité ni de se garer, ni de recevoir des visiteurs. Habitant le quartier depuis une 15e d'années, nous constatons que la 50e de places est occupée quasiment à 100%. C'est essentiel pour la vie locale du quartier. De plus, comment feront les habitants ou visiteurs à mobilité réduite? »
M Bodereau, rue A Bolland, (R2/25 sur Poissy) : « Quid des places de parking supprimées le long du talus qui seraient en partie restituées à plusieurs centaines de mètres... »*
2. *Quelle coordination y-a-t'il avec la Mairie de Poissy/ la SNCF pour le réaménagement du pôle gare qui doit intégrer la nouvelle gare routière ?*
3. *Comment seront organisées les livraisons boulevard Gambetta ?*
4. *Est-il possible de créer des « dépose minutes » à proximité de la station POISSY-RER ?*
5. *Est-il prévu des parkings relais aux abords des stations du tram pour favoriser le report modal ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Accès aux parcelles dont le foncier est partiellement impacté (boulevard Gambetta)*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Certains riverains sont très inquiets au sujet de l'accès à leur parcelle située Bd Gambetta et qui sont touchés par la perte d'une partie de leur emprise foncière.

Questions :

1. *Il serait utile d'indiquer comment ces personnes feront pour accéder à leur propriété après ces amputations foncières.*
2. *Dans le même ordre d'idée, il serait souhaitable de leur indiquer comment ils pourront retrouver les places de stationnement perdues sur leur propriété.*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Les modes actifs.*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les questions posées concernent la mise en place des cheminements piétons, les pistes cyclables et le développement des possibilités de déplacement et de stationnement des modes actifs et des nouvelles mobilités (vélos, consignes ...). Voir à ce sujet la contribution (R1/10 sur registre d'Achères) de Madame Pouzyreff, députée des Yvelines, sur ces développements.

Beaucoup de questionnement au sujet de la circulation des PMR principalement pour relier la station Poissy-RER à la gare de Poissy (n° 119 et 450)

Questions :

1. *Des questions sont posées sur le cheminement piéton entre la station Poissy-RER et la gare de Poissy, est-il possible d'améliorer ce qui est actuellement prévu ?*
2. *Comment améliorer les cheminements des PMR entre la station Poissy-RER et la gare de Poissy ?*
3. *Pouvez-vous rappeler les différents types d'aménagements prévus pour les cycles sur ce tronçon urbain ? Que se passe t-il pour ces itinéraires entre St Germain GC et Poissy Gambetta ? Entre Poissy ZAC et Achères ? Est-il possible d'améliorer les cheminements cyclistes et leur assurer une bonne continuité ?*
4. *Quelles dispositions sont prévues pour sécuriser le stationnement des cycles à proximité des stations ? Est-il prévu d'installer des consignes sécurisées de type Véligo permettant une meilleure protection contre le vol et une utilisation des Pass Navigo ?*
5. *Avez-vous prévu de réserver du « foncier » à proximité des stations pour implanter ces zones de stationnement sécurisé pour les modes doux ?*
6. *Sera t-il possible d'emporter des cycles dans les rames du T13 Express ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 5 : L'offre de service

Ce thème développe, à la fois l'alternative proposée par les opposants au tracé urbain pour relier la gare RER de Poissy, voire même le Technopole, par des navettes électriques, mais il aborde également l'intermodalité, l'exploitation de la ligne (horaires, cadencement...), la tarification ou encore le fret.

Largement évoqué par les personnes s'étant exprimées (environ 40% des observations), les sous-thèmes particulièrement prégnants concernent la solution de navettes électriques circulant entre Poissy Grande Ceinture et la gare de Poissy, ou encore l'intermodalité, tant avec le réseau lourd (RER et Francilien) que bus, et permettant d'apporter des solutions efficaces de report modal.

Plusieurs observations évoquent également la fréquence ou les horaires du futur Tram 13 Express, jugés trop limités.

Enfin, la nécessité de maintenir la possibilité de faire circuler du fret sur la Grande Ceinture est rappelée.

- *Des navettes électriques pour relier Poissy RER ou le Technoparc*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Sur les 45% d'observations opposées au tracé urbain, une part non négligeable reconnaît l'importance d'une connexion avec le RER E, connexion plus sûre en gare de Poissy et dans un calendrier maîtrisable, que celle proposée par la station présentée à titre conservatoire dans le tracé initial à Chêne Feuillu.

Pour ce faire, des navettes électriques sont plébiscitées, autonomes ou non, en site propre essentiellement (plus d'une quarantaine d'observations les détaillent ainsi, tel M Calabro (obs. 119 du registre électronique).

Cette alternative permet, selon les déposants, une accessibilité accrue à la gare de Poissy, notamment pour les PMR, en réduisant la marche à pied.

Certains préconisent des bouclages, limitant l'impact sur les voies empruntées, avec parfois des écarts permettant de desservir le centre ville (présenté notamment par l'association AFPI TGO obs. 636 du registre électronique) ou Mme Hostein (courrier 11 ou obs. 249 du registre électronique) :

- Tracé présenté par l'association AFPI TGO, avec un bouclage facilitant l'insertion urbaine dans les rues empruntées, avec une seule voie réservée pour la navette : départ de Poissy GC, passage Square J Moulin, av F Lefebvre, Bd V Hugo jusqu'à l'av M Berteaux, puis retour par la place de l'Europe, le Bd Gambetta/av de Versailles jusqu'à la place de la Grande Ceinture.
- Tracé présenté par Mme Hostein, courrier 11 ou obs. 249 du registre électronique) : « ...Départ de la gare Poissy Gde Ceinture, passage rue de la Bruyère, rue Fernand Lefebvre, rue du Grand Marché, avenue du Cep (avec arrêt possible au centre-ville), puis avenue Maurice Berteaux (arrêt Poissy RER). Retour via le boulevard Gambetta et l'avenue de Versailles Le trajet pour effectuer le parcours aller ou retour d'1 kilomètre serait d'environ 4 minutes. Le temps nécessaire pour emprunter la navette serait compensé par celui perdu pour marcher de l'arrêt du tram (avant la place de l'Europe sur le boulevard Gambetta) à la station RER dans le tracé urbain. Ces navettes pourraient sûrement bénéficier de voies dédiées ».

Le circuit de telles navettes est parfois étendu en bouclage permettant de relier également le Technoparc, voire en solution alternative, dans le cadre du tracé urbain, pour desservir ce pôle économique et les quartiers Sud d'Achères depuis la station Poissy RER (solution évoquée par Monsieur le maire d'Achères, ou l'observation 355 du registre électronique).

Questions :

1. *Quelles sont les conditions (tant techniques que financières) de bon fonctionnement d'une navette électrique, en site propre ou non, sur un trajet Poissy GC- Gare de Poissy (emprise, cadencement, coût) ? En insertion telle que celle du tram, dans les 2 sens par voie empruntée, ou en bouclage, selon les propositions ci-dessus. Cette alternative a-t-elle été étudiée dans le cadre des études préliminaires ?*
2. *Mêmes questions sur un tracé élargi, offrant, non seulement l'interconnexion avec la gare de Poissy, mais une desserte urbaine plus fine que le tracé urbain dans Poissy en allant jusqu'au Technoparc et les quartiers Sud d'Achères ?*

3. *Pouvez-vous présenter les avantages et inconvénients de ces alternatives de dessertes par navettes électriques à partir de Poissy GC (soit uniquement pour relier la gare RER de Poissy, avec ou sans bouclage pour le trajet, soit dans la perspective d'un circuit desservant le Technoparc, ou encore dans le cadre d'une liaison permettant de se raccorder au tracé initial sur Achères (reprenant le tracé urbain pour ensuite se raccorder au tracé initial), solutions à présenter en regard avec le tracé urbain du tram ?*
4. *Pouvez-vous présenter les conditions de réalisation d'une navette électrique permettant de desservir le Technoparc et les quartiers Sud d'Achères depuis*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Intermodalité*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce sous-thème regroupe les observations ayant trait à la cohérence de l'offre de transport locale offerte par le Tram 13 Express, abstraction faite des interconnexions qu'elle est susceptible d'offrir avec le réseau ferré existant, ce point étant traité par les navettes ci-dessus ou le tracé en soi du Tram 13 Express. (thème 1). A l'exception d'une proposition de l'association "Plus de train (obs 740 du registre électronique) proposant un trajet plus opérationnel entre Poissy RER et St Germain RER:

Présentation de la proposition de l'association "Plus de train (obs 740 du registre électronique): *Le trajet Poissy RER - Saint Germain RER par une correspondance à la station St Germain GC n'est pas pertinent : le temps d'attente en correspondance pourra s'élever à 30 minutes ! Pour que ce nouveau tracé soit pleinement utile et ne conduise pas à un projet mal ficelé ou économiquement non pertinent en termes de charges d'exploitation, nous demandons que soit étudié la mise en place d'infrastructures permettant de créer une troisième mission sur le tram T13 express, reliant Achères à Saint Germain en Laye RER. Deux aménagements peuvent être envisagés:*

- la création d'une liaison directe entre chacune des branches, à proximité du camp des loges. Cette solution offre un trajet rapide entre Poissy et Saint Germain RER,

- la création d'une ou deux voies de retournement à St Germain GC pour que les missions Poissy - St Germain RER y fassent demi-tour et repartent vers leur destination. Moins coûteuse, cette solution allongerait le temps de parcours entre Poissy et St Germain RER de quelques minutes.

De la sorte, le futur tram express T13 rendrait véritablement service à l'ouest parisien en proposant :

- *un Saint Germain - Saint Cyr toutes les 20 min en pointe, toutes les 30 min en journée*
- *un Saint Germain - Achères toutes les 10 min en pointe, toutes les 15 min en journée*
- *un Achères - Saint Cyr toutes les 20 min en pointe, toutes les 30 min en journée*

Le trajet Poissy RER - Saint Germain RER par une correspondance à la station St Germain GC n'est pas pertinent : le temps d'attente en correspondance pourra s'élever à 30 minutes ! »

Indépendamment des observations relatives à l'usage des véhicules personnels et des stationnements relais qui ont été traitées dans le thème 4, les interrogations portent sur la cohérence avec les autres réseaux de transport urbain, essentiellement des autobus à propulsion classique, qu'ils soient propres à chaque commune, entre les trois communes concernées par l'enquête ou dans un périmètre plus large permettant le rabattement des usagers depuis des zones actuellement mal desservies.

Par ailleurs, de nombreuses personnes s'interrogent sur l'intermodalité offerte au niveau de la station "Poissy RER" avec les nombreuses lignes de bus existantes, notamment en raison des réflexions en cours sur le pôle gare et la réorganisation de la gare routière.

Questions :

1. *Pouvez-vous examiner la proposition faite par l'association « Plus de Trains » et donner un avis technique ?*
2. *Pouvez-vous rappeler les réflexions en cours au niveau du projet de « pôle gare » à l'étude et apporter des précisions sur les interconnexions possibles avec les différentes lignes de bus au niveau de la station « Poissy RER » ?*
3. *Ile-de-France Mobilités s'engage-t-il à maintenir et/ou développer une offre de bus de qualité en complément de l'exploitation du Tram 13 Express*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Exploitation de la ligne : Cadencement – Fréquence – Horaires – Régularité – Tarification*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ces différents sous-thèmes ont été souvent identifiés à partir de conversations engagées avec les visiteurs des permanences plutôt que par l'exploitation des observations portées sur les registres d'enquête.

De fait des interrogations se font jour quant à la pertinence de certains choix, tels que le passage de la double voie à une section à voie unique à proximité d'Achères Chêne Feuillu, susceptible d'affecter la régularité du service, la fréquence de passage annoncée ne correspondant pas à celle des lignes interconnectées, avec la cadence perturbée en raison de la "virgule" à Saint-Germain GC, obligeant à changer de rame...

Les avis sont partagés quant à la pertinence de l'amplitude des horaires, qui a été jugée parfois trop grande ou trop limitée en heures creuses ou le week-end notamment (M Thaler, obs 35 du registre électronique).

Des questions sont posées au sujet de la tarification qui sera appliquée, en dehors des abonnements, pour réellement favoriser les reports modaux (bus et RER), l'intérêt, la performance et la fréquentation du futur Tram 13 express, dans sa pertinence urbaine, étant fortement dépendant des lignes auxquelles il sera interconnecté. Nombreux sont ceux qui soulignent de façon répétée la "robustesse" insuffisante du RER A sur la branche de Saint Germain, comme celle de Poissy.

Questions :

1. *Le maître d'ouvrage peut-il apporter des précisions sur les études qui ont permis de fixer les paramètres opérationnels du Tram 13 Express, tels que*
 - *l'origine des retards potentiels attendus, les solutions envisagées pour réduire leur impact, les solutions envisagées en cas de panne ?*
 - *le choix de la fréquence des passages et de l'amplitude des horaires ?*
2. *Quelles évolutions peuvent être apportées aux horaires envisagés, en réponse, notamment, à l'observation de M Thaler (obs. 35 du registre électronique) : « ...La fréquentation prévisionnelle du tracé urbain est estimée à 17 000 voyageurs avec un tram de 250 personnes debout toutes les 10mn aux heures de pointes, 30 mn en heures creuses de 6h à minuit soit 18H. Pour écouler ces 17 000 voyageurs il faut 8H de circulation en heures de pointe et 10H en heures creuses. Le coût du projet initial est passé de 103 M en 2014 à 136 M en 2017 ; le tracé urbain va vraisemblablement voir son coût être aussi multiplié, avec la même augmentation de 30% tous les 3 ans on va être proche des 500 M en 2026, tout ça pour un tram toutes les 10 mn uniquement ? Le fonctionnement est prévu jusqu'à minuit en semaine mais uniquement 22H le week end, aucune corrélation ni avec les horaires de cinéma, ni avec les derniers RER qui arrivent bien plus tard. ... »*
3. *Peut-il également faire part de ses réflexions en matière de tarification et de simplification de l'offre tarifaire hors abonnements (zonage, billets combinés, etc.) ?*
4. *Dans un objectif de simplification de la gestion des circulations, il a été décidé a priori d'exploiter les sections 1 et 1+2 du Tram 13 Express par des rames les parcourant de bout en bout et alternées sur le tronçon commun. Si le besoin en est exprimé par les usagers et si l'examen de l'exploitation initiale de la*

ligne en apporte la justification, peut-on envisager une évolution de cette configuration avec l'introduction de circulations ne couvrant qu'une partie de l'ensemble de la ligne ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Fret*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Omniprésent dans l'enquête publique relative à la phase 1 de la TGO, ce sous-thème a été un peu abordé dans le cadre de l'enquête initiale sur la phase 2 et posée ici par quelques personnes, dont un représentant de l'association AUT Ile-de-France (M Favier, obs. 158 du registre électronique) « *...mais dans les deux cas (Rouget de Lisle à Poissy, lisière Péreire à Saint Germain en Laye), cela se fait malheureusement au détriment du fret ferroviaire par disparition d'une gare fret (à Saint Germain GC, il y a encore quelques années, des trains entiers de boisson - en équivalence cela fait beaucoup de poids-lourds en plus sur les routes - desservait un négociant qui a dû se réinstaller dans le sud-est parisien...).* Le fret lui aussi accompagne les mouvements de la vie quotidienne d'une métropole et sa logistique ne peut être négligée au profit du seul transport routier dont la position dominante devient ainsi excessive, ce qui se traduit par de plus en plus de problèmes de qualité de vie voire de sécurité. Il est nécessaire de préserver l'avenir en maintenant la possibilité sur la ligne exploitée en tram-train (hors sections en voirie, ce qui nécessite de préserver en bon état le tronçon par la forêt et la gare GC) d'y faire circuler des rames ferroviaires, en veillant à ce que les caractéristiques techniques (gabarit, profil...) demeurent ferroviaires (c'est en effet tout l'avantage du tram-train que de partager la même infrastructure avec des trains). »

Le transport fret fait également partie des objectifs du Plan de Déplacements d'Ile-de-France (PUDIF). La commission d'enquête s'interroge ainsi également sur une évolutivité possible en faveur du fret sur les portions ferroviaires du tracé, appelant ainsi à ne pas obérer une circulation de rame sur la Grande ceinture, y compris si le tracé urbain est finalement retenu.

Questions :

1. *Le maintien de la possibilité de faire transiter du fret sur la ligne TGO, comme cela avait été demandé par la DRIEA lors de l'enquête initiale et rappelé ici par M Favier, est il possible, confirmé ?
Quelles mesures conservatoires peuvent être prises à ce jour pour répondre positivement à la cette possibilité ?
Quelles sont les raisons qui pourraient justifier à l'avenir la nécessité de rouvrir un jour la TGO au trafic de fret ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 6 : Sécurité, sureté

Ces thèmes ont été peu abordés par le public. Ces questions apparaissant toutefois utiles à la compréhension générale du fonctionnement, elles sont ainsi posées par la commission d'enquête.

- *Sureté dans les rames et les stations*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

La sureté dans les rames et aux stations n'a pas été soulevée, sauf, verbalement, par quelques usagers occasionnels de la station d'Achères-Grand-Cormier. Voir aussi la contribution de Mme Gallet (n° 100). Il est vrai que pour les usagers il n'y a pas de différence dans l'appréciation de la sureté qu'il s'agisse d'un tram ou d'un bus, suivant que la station se situe en zone urbaine ou isolée, comme Poissy ZAC.

Questions :

1. *Dans les stations, en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sureté des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes ?*
2. *Même question en ce qui concerne les usagers à l'intérieur des rames.*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *sécurité liée à l'exploitation*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

En revanche, la sécurité d'exploitation a fait l'objet de commentaires :

- parcours assurant correspondance entre la station Poissy RER et les quais de la gare de Poissy : observation, notamment, de l'association « Vivons notre Ville » (°223),
- cohabitation des piétons et des cyclistes avec le tram et la circulation automobile sur le Boulevard Gambetta, notamment dans sa partie la plus étroite : anonymes (n°300, n° 359) ; mais M. Pedeau (n° 93) estime que ce passage en zone 30 sera un facteur de sécurité ;
- le tram va entraîner une coupure entre l'est et l'ouest de la ville (M. Dadranel, n° 501) ; comment sera sécurisée la traversée des voies par les piétons, et notamment celle des enfants ;
- même remarque concernant la sécurité des enfants se rendant à l'école Charles Péguy par le pont sous la voie ferrée, sans visibilité sur les voies du tram : Mme Sanchez (n° 241), Mme Driancourt (n° 890)
- ou encore celle de M Cousin , obs. 117, registre électronique : *« Avec le tracé urbain, le décrochement en courbe et en rampe de 6%, au ras de l'école Péguy ne sera pas sans nuisances évidentes pour les écoliers, qu'ils soient en classe ou dans la cour, comment seront-ils protégés ? Par ailleurs la traversée au niveau de la chaussée du boulevard Fernand Lefebvre ne sera pas sans danger. Deux rames vont se croiser toutes les 10 minutes, masquées par le pont existant ; elles vont couper la circulation aux voitures et aux piétons dont de nombreux collégiens et lycéens descendant du quartier vers les établissements du centre-ville, comment seront-ils assurés de traverser en sécurité ?*
- *Au sujet de ce carrefour, M Fernandes (obs. Poissy R1/33) « attire l'attention sur le danger au niveau du carrefour Fernand Lefèvre. Le tram va arriver sur ce croisement et les voitures qui arriveront du centre ville vers la forêt n'auront aucune visibilité sur une arrivée du tram. »*

Questions :

1. *Description du parcours de correspondance entre la station Poissy RER du T 13 et les quais RER et EOLE dans le cadre de l'aménagement du futur Pôle gare.*
2. *Dans la partie la plus étroite du boulevard Gambetta, comment sera la protection des piétons et des cyclistes vis-à-vis de la circulation automobile et des voies du tram.*

3. *Quelles sont les dispositions prises (matériel, signalisation,...) pour assurer la sécurité de la traversée des voies du tram (principalement Boulevard Gambetta et Avenue de Versailles) à partir des axes perpendiculaires :*
 - *pour les véhicules motorisés ?*
 - *pour les modes doux (piétons, cyclistes...)?*
4. *Même question pour les accès (notamment des enfants) au groupe scolaire Charles Péguy à partir de l'avenue Fernand Lefebvre et les caractéristiques de la voie du tram à cet endroit (rampe...).*
5. *Même question pour les riverains de la rue Adrienne Bolland, plus particulièrement des résidents des maisons conservées de la résidence Saint-Germain.*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet

Ce thème est cité dans plus de 30% des observations pour justifier l'avis émis par les participants à l'enquête sur le nouveau tracé urbain.

Contrairement au résultat global sur l'ensemble des observations, on peut noter ici que plus de 70% des observations contenant ce thème, sont produites par des opposants au nouveau tracé.

Trois sous-thèmes sont abordés parmi ces observations. Par ordre d'importance en nombre, il s'agit du coût de réalisation (60%), des effets socio-économiques locaux (40%) et de la fréquentation de cet équipement (10%). *(Le total des pourcentages est supérieur à 100% car certaines observations traitent plusieurs sous-thèmes)*

- *Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

D'une façon générale, le nouveau projet, (tracé urbain), apparaît très onéreux par rapport au projet initial. Une observation critique de M. Moulène Environnement S.A. (n° 876 et R2/16 du registre de Poissy) présente cette proposition de tracé comme « *parmi les trams les plus chers de France.* »

Pour beaucoup d'intervenants la fiabilité des chiffres donnés est remise en cause.

La réévaluation du premier chiffrage initial conduit à des extrapolations : « *pourquoi les 250 M€ ne seraient pas réévalués de 30% comme l'ont été les 103 M€ du premier chiffrage ?* » (observation n° 661 de C. Driencourt, ou encore celle de l'AFPI TGO n°636 du registre électronique)

Les éléments de coûts indiqués au dossier apparaissent incomplets puisque certains travaux tels que les modifications de réseaux à déplacer, des aménagements réalisés par la Mairie, ne sont pas comptabilisés dans les chiffrages.

La complexité du fonctionnement du matériel sur ce nouveau tracé inquiète beaucoup les adversaires de ce projet par rapport au tracé initial. L'ensemble des opérations de débranchement, changement d'alimentation électrique, changement de voie etc. ... n'existaient pas dans le tracé initial. Des dispositions plus simples devaient être moins onéreuses, plus fiables et plus sûres car moins sujettes à des pannes ou des dysfonctionnements.

Il est intéressant de noter que la quasi-totalité des observations mettant en avant la notion de coût excessif provient d'opposants au tracé urbain, nous verrons plus loin que la très grande majorité des remarques sur les effets sociaux économiques du projet proviennent des partisans du nouveau projet.

Questions :

1. *Extrait d'une contribution, celle de l'AFPI TGO, illustrant les interrogations développées par de nombreux autres déposants (association AFPI TGO n°636 du registre électronique): "... Il coûterait, au minimum, 114 millions d'euros de plus ! En tenant compte des chiffres « réactualisés » communiqués par Mobilité Ile de France, mais ce montant est sûrement largement sous-évalué car entre début 2013 et fin 2017, le budget du tracé initial a été augmenté de 32% (de 103 à 136 millions d'euros), alors que l'inflation pour ces 4 années s'élève à 2.6 (?). Quoi qu'il en soit, même en prenant ces chiffres en compte, on en arrive à un surcoût de plus de 20 000 euros pour chacun des ces hypothétiques usagers supplémentaires ! - En calculant en euros constants, le budget du tracé initial, a donc été augmenté de 29.4%. bien que le projet de tracé initial soit resté le même sur cette période. Si le budget du tracé initial a été augmenté de 29.4% en euros constants en 4 ans, il est permis de penser que celui du tracé urbain qui s'étalera sur 6 ans augmentera sans doute encore plus ; 30% d'augmentation le porterait à 325 millions d'euros, soit 189 millions de plus (325 millions – 136 millions). - Quel que soit le financement, ce serait tout de même l'argent des contribuables. Et encore, cela ne tient pas compte des travaux d'assainissement et des difficultés techniques liées à la réalisation de ce tracé, pour lesquels le maître d'ouvrage reconnaît ne pas encore avoir de solutions..."*

Est-il possible de fournir des éléments de comparaison et d'explications sur les chiffrages afin de répondre sur leur fiabilité ?

2. *Pourriez-vous expliquer pourquoi, selon vous, le dernier chiffrage de 250 M€ est plus fiable que ne l'était l'ancien de 103 M€.*
3. *Il serait bon de pouvoir ressortir d'une façon exhaustive le montant des investissements à financer pour la réalisation complète de ce projet.*
4. *Est-il possible d'indiquer des exemples de matériels en fonctionnement afin de pouvoir démontrer, par des cas concrets la justesse des études présentées ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Les effets économiques locaux*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Il est possible de constater que le phénomène constaté sur ce sous-thème lors de la première enquête est toujours d'actualité. Ce sujet est perçu de façon totalement antinomique selon que l'observation est exprimée par un particulier ou par un responsable de la société civile ou politique.

Pour ces derniers, le raisonnement est de nature macroéconomique et analyse l'impact du projet en termes d'attractivité pour les entreprises, d'élargissement de l'offre pour les relations avec l'extérieur, d'emplois maintenus ou créés, d'activité commerciale et artisanale, de création de richesse, ce qui positive les retombées attendues d'un tel projet.

Ainsi le Directeur de l'Office du Tourisme de Poissy a transmis un courrier où il développe les avantages du tracé urbain qui permettrait une fréquentation simplifiée des principaux sites touristiques.

Il est à noter que la totalité des acteurs politiques se sont exprimés positivement pour le tracé urbain.

C'est le cas pour l'ensemble des maires des trois communes du parcours. La Présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise, la députée de la 6^e circonscription des Yvelines, le Maire de Carrières-sous-Poissy, le Président de la CU GPS&O ont fait de même. Comme l'

A l'inverse, les particuliers hostiles au tracé urbain qui se sont exprimés perçoivent généralement de prime abord l'aspect négatif des nuisances potentielles qu'apporterait ce nouveau projet et la dévalorisation de leur bien qui en découlerait.

Questions :

1. *Le maître d'ouvrage a-t-il un retour d'expérience de l'incidence de l'implantation d'un Tram-train sur la valeur des biens immobiliers situés à proximité ?*
2. *De même, quels sont les retours d'expérience que peut apporter le maître d'ouvrage sur l'incidence de l'implantation d'un tel équipement sur le développement économique et commercial la ville d'implantation ?*
3. *De même, quelle est l'opinion générale qu'ont les acteurs économiques des secteurs industriels et tertiaires des avantages et inconvénients apportés par un tel équipement ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *La fréquentation*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les personnes hostiles au nouveau projet ne croient pas aux estimations de fréquentation développées dans le dossier qui permettent une très forte augmentation de la clientèle potentielle concernée par le tracé urbain. (Observations n° 287 de M. Ortega et n° 370 anonyme)

Celles-ci sont marquées par l'échec commercial de l'exploitation actuelle du tronçon de la Grande Ceinture entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi. (Observations n° 117 de M. Cousin et n° 299 de M. Griseau)

Par ailleurs, le nombre de personnes desservies par le nouveau tracé est mal appréhendé par le public, les 37000 personnes étant prises pour la population pisciacaise, alors même qu'il ne dessert que peu de quartier et pas le centre ville : *Ob R3/5 à Poissy : « le projet est basé sur un chiffre très surévalué de "37000 personnes ou emplois desservis", alors que Poissy compte 38 000 habitants! De nombreux quartiers ne sont pas desservis : près du stade L Lagrange, St Exupéry-le-Mouchoir (qui verra passer les trams) et le Technoparc, ce malgré la gare ZAC, tout le haut de Poissy, à partir du parc Meissonnier et du cimetière, Beauregard, le stade M cerdan, la Maladrerie, le lycée Le Corbusier, l'hôpital, le futur quartier M Clerc. »*

Une observation a été faite par C. Driencourt (n°739) pour indiquer que la taille de la ville desservie constitue un paramètre important pour le succès de ce type d'équipement.

Questions :

1. *Le maître d'ouvrage peut-il rappeler la méthode utilisée pour l'évaluation de la fréquentation et exposer des retours d'expérience justifiant les prévisions de fréquentation développées dans le dossier ?*
2. *Le maître d'ouvrage peut-il apporter des explications à la faible fréquentation constatée sur la Grande Ceinture entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi.*
3. *Le maître d'ouvrage a-t-il un retour d'expérience sur la fréquentation de ses lignes de Tram en fonction de la taille de la ville desservie ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Enquête publique complémentaire unique portant sur la déclaration d'utilité publique du tracé choisi et la mise en compatibilité du document d'urbanisme de St-Germain-en-Laye avec l'opération projetée du 8 janvier au 9 février 2018 - Procès-verbal de fin d'enquête

Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Germain-en-Laye

Aucune observation n'a été déposée concernant cette enquête.

Procès verbal établi le 20 février 2018

Marie-Claire Eustache

Présidente de la commission d'enquête



Georges-Michel Brunier

Membre Titulaire



Alain Clerc

Membre titulaire



en deux exemplaires originaux, dont un remis le 20 février 2018 à la co maitrise d'ouvrage

Pour SNCF Réseau
R. FARGUE



Pour SNCF Mobilités
S. RUSSEL



Le 20 février 2018
Pour Ile-de-France
Mobilités
F. GROS

