GARE DE POISSY

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

îledeFrance

Yvelines
Le Département

îledeFrance mobilités

Sommaire

Synthèse

Bilan de concertation

Annexes

GARE DE POISSY

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

îledeFrance

Yvelines
Le Département

îledeFrance mobilités

Sommaire

Introduction 3

PARTIE 1 : **Déroulement et modalités de la concertation** 7

PARTIE 2 : **Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation** 9

1. Un projet à l'opportunité partagée 9
2. Une attente forte d'amélioration de l'intermodalité autour du pôle 10
3. Les scénarios de réaménagement de la gare de Poissy 14
4. Des demandes de précision sur la mise en œuvre du projet 16

PARTIE 3 : **Les enseignements de la concertation** 18

Introduction

Au regard de la fréquentation future de la gare, des perspectives de développement de l'offre de transport, des dynamiques urbaines et des dysfonctionnements actuellement constatés, le projet de réaménagement de la gare de Poissy doit répondre à 3 objectifs prioritaires pour rendre les déplacements des voyageurs plus confortables au quotidien, quels que soient leurs modes de transport :

> Faciliter l'accès à la gare ;

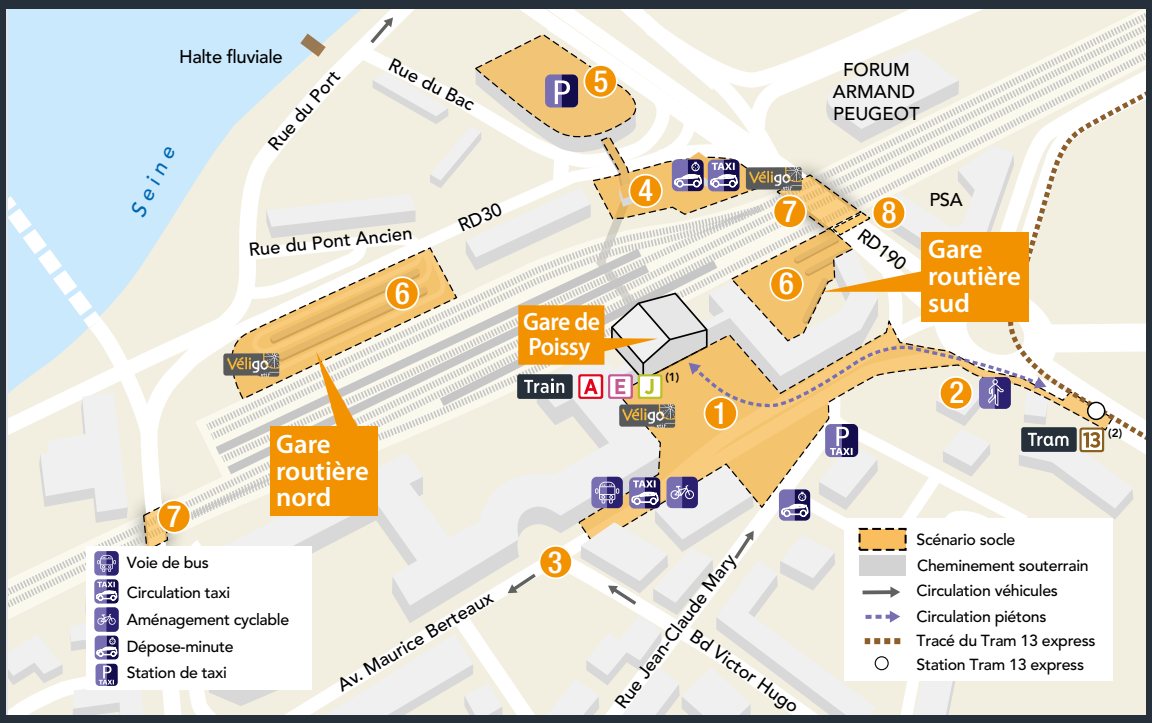
> Améliorer l'intermodalité ;

> Rendre plus lisible l'offre de bus.

Pour améliorer le quotidien des voyageurs, Île-de-France Mobilités propose de mettre en œuvre un programme d'aménagements des abords de la gare, décliné en trois scénarios : socle, intermédiaire et maximal. Ce projet va de pair avec les projets de prolongement de la ligne E à l'Ouest, en remplacement de la ligne J actuelle et du tracé urbain du Tram 13 express (anciennement Tangentielle ouest).

Île-de-France Mobilités est devenu en juillet 2017 le nouveau nom d'usage du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Les supports de la concertation présentent donc encore un logo du STIF, tandis que l'appellation Île-de-France Mobilités est utilisée dans le présent dossier.

LE SCÉNARIO SOCLE vise à améliorer l'existant avec des aménagements indispensables pour préparer l'arrivée de la ligne E en 2024.



(1) À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare
(2) Dans le cadre du tracé urbain par Poissy, soumis à enquête publique complémentaire à la fin de l'année 2017

1. Aménagement et extension du parvis sud : création d'un parc à vélos, de voies bus/taxi et cyclables, d'un large espace piétonnier, allongement des quais de bus.
2. Correspondance piétonne avec la station Tram 13
3. Adaptation du plan de circulation aux abords de la gare.
4. Reconstruction du bâtiment voyageurs (mise en accessibilité PMR), accompagnée de la création d'un véritable parvis (création d'aires de dépose-minute et de dépose-taxi *a minima*).
5. Embellissement du parking et réaménagement de la passerelle (mise en accessibilité PMR).
6. Réorganisation des gares routières dans leurs emprises actuelles.
7. Amélioration du confort sous les ponts ferroviaires (cheminements piétons sécurisés, éclairage amélioré).
8. Création d'une passerelle piétonne traversant la RD190 depuis la gare (option).

En complément des aménagements du scénario socle, le **SCÉNARIO INTERMÉDIAIRE** vise à réaménager la gare routière nord afin d'en faciliter l'accès.

(1) À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare
(2) Dans le cadre du tracé urbain par Poissy, soumis à enquête publique complémentaire à la fin de l'année 2017

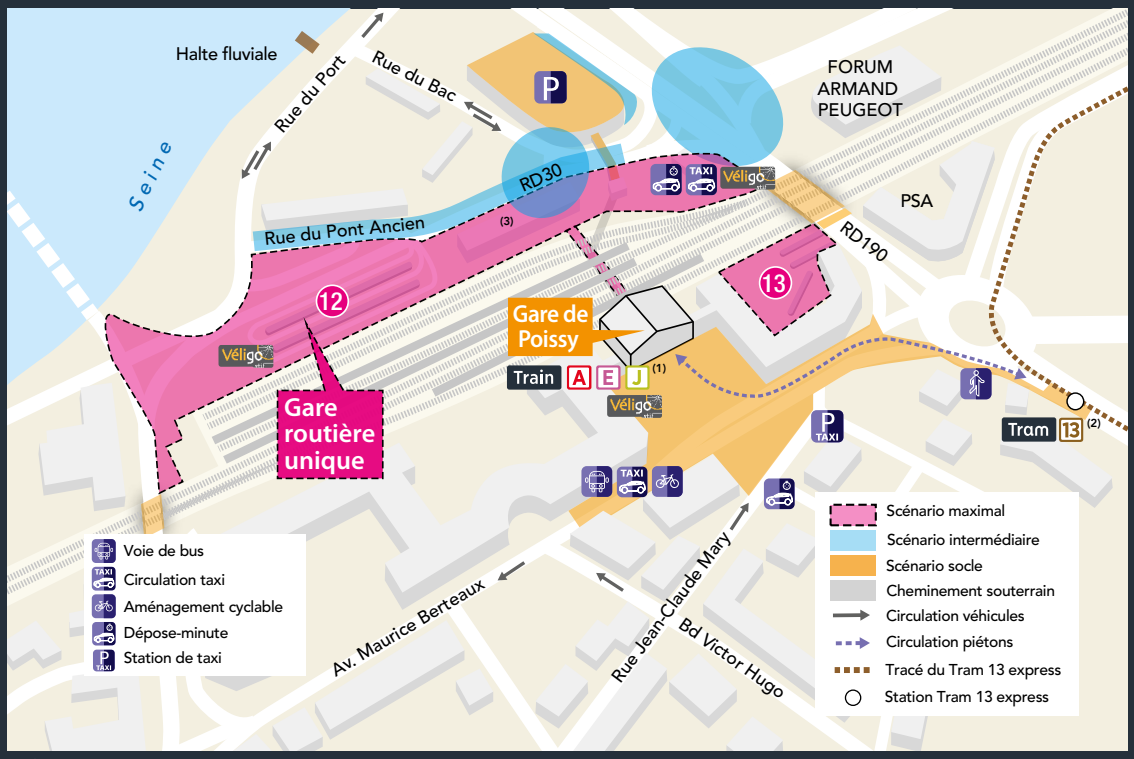
8 Extension du parking.

9 Transformation de la rue du Pont Ancien en couloir de bus jusqu'à la rue du Bac et modification du sens de circulation des véhicules (rues du Port et du Bac).

10 Modification du carrefour pour permettre les traversées piétonnes et la circulation des bus vers la gare routière nord avec création possible de couloirs de bus.

11 Extension et réorganisation de la gare routière nord.

En complément des aménagements des scénarios socle et intermédiaire, le **SCÉNARIO MAXIMAL** propose la création d'une gare routière unique.



(1) À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare
(2) Dans le cadre du tracé urbain par Poissy, soumis à enquête publique complémentaire à la fin de l'année 2017
(3) Avec l'extension de la gare, environ 40 logements seront impactés

12 Réalisation d'une gare routière unique nécessitant une extension de l'emprise actuelle.

13 La gare routière sud est libérée pour d'autres usages.

Les trois scénarios contribueront à renforcer l'attractivité de la gare de Poissy. Quel que soit le scénario privilégié à l'issue de la concertation, le projet sera mis en service en même temps qu'Eole, à l'horizon 2024.

La concertation a été menée par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Les études préliminaires sont financées par l'État, la Région, le Département des Yvelines et Île-de-France Mobilités. Elles sont menées en collaboration Suite à la concertation, GPS&O reprend la maîtrise d'ouvrage du projet.

Partie 1
Déroulement et modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du **12 juin au 13 juillet 2017** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils d'information ont été mis en place.

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

- Une **rencontre avec les locataires de l'immeuble de la SOVAL** situé aux 7-13 rue du Pont Ancien, le 19 juin à la salle Robespierre, de 19h30 à 21h ;
- Deux **ateliers balades** dans et autour de la gare de Poissy, sur inscription (le 28 juin de 12h à 14h et de 18h à 20h) ;
- Une **rencontre avec les voyageurs** en gare de Poissy le 22 juin, de 7h à 10h ;
- Une **rencontre avec les salariés de PSA** devant leurs restaurants d'entreprise, le 29 juin de 12h à 14h.

En complément, des rencontres bilatérales ont eu lieu avec les gérants des brasseries *Le Chiquito* et *La Pause*, ainsi qu'avec le représentant du conseil Syndical de la résidence du Port.

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers plusieurs supports[1] :

- Un dépliant d'information (6 pages) ;
- Une affiche de la concertation ;
- Des panneaux d'exposition ;
- Un site Internet dédié (www.reamenagement-gare-poissy.fr).
- Les comptes Twitter et Facebook d'Île-de-France Mobilités ;
- Un communiqué de presse ;
- Un film de présentation du projet ;
- Un kit d'information envoyé aux partenaires du projet et aux acteurs du territoire.

Les cartes des trois scénarios proposés ont évolué au cours de la concertation suite aux remarques formulées par des participants, portant sur le tracé du Tram 13 express et sur l'impact du scénario maximal sur l'immeuble de logements rue du Pont Ancien.

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

- Un **formulaire de dépôt d'avis** en ligne sur le site Internet dédié (www.reamenagement-gare-poissy.fr) ;
- Des **coupons T,** volets détachables inclus dans le dépliant d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes lors des rencontres publiques, en mairie de Poissy et Carrières-sous-Poissy, ainsi qu'au site de PSA ;
- Des **fiches avis** à déposer dans les urnes, lors des rencontres publiques, en mairie de Poissy et Carrières-sous-Poissy ainsi qu'au site de PSA.

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre Île-de-France Mobilités, ses financeurs (l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines), les opérateurs de transports, les élus et les services techniques de Poissy, et GPS&O (Grand Paris Seine & Oise). Deux comités de concertation ont été organisés avec les partenaires le 15 novembre 2016 et le 12 mai 2017.

1 Voir les annexes du bilan, page 35

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

MODALITÉS D'EXPRESSION DES AVIS RECUEILLIS	AVIS EXPRIMÉS
Coupons T renvoyés par courrier	**438**
Coupons T recueillis lors de rencontres publiques	**9**
Avis déposés sur le site Internet	**124**
Prises de parole en réunion publique	**27**
Avis déposés lors de rencontres publiques (fiches avis)	**51**
Avis déposés dans les urnes	**25**
Contributions (pièces jointes sur le site internet, courrier postal)	**4**
TOTAL	**678**

Partie 2
Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ils sont regroupés par thématiques, qui sont hiérarchisées selon leur occurrence. Les verbatim illustrent les propos : non exhaustifs[2], ils proviennent des coupons T, des prises de position lors des rencontres publiques, des fiches avis utilisées lors des rencontres, des avis publiés sur le site Internet et des contributions écrites envoyées par courrier.
Lorsque les verbatim ont été prononcés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé. Lorsque ce sont des paroles de citoyen, leur anonymat est respecté et la mention « un (ou des) participant(s) » est ajoutée.
Les réponses de la maîtrise d'ouvrage et/ou de certains partenaires apparaissant dans les encadrés orange sont issues des rencontres publiques et parfois du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP).

1. Un projet à l'opportunité partagée

1.1. Des objectifs du projet globalement partagés par les participants...

La très grande majorité des participants souligne l'opportunité du projet de réaménagement de la gare de Poissy qui devrait permettre selon eux :

- L'amélioration du confort en gare et le développement de services, avec notamment une meilleure information des voyageurs, des commerces, une sécurité accrue, davantage de présence humaine et l'entretien régulier des abords de la gare ;
- L'amélioration des accès aux quais pour fluidifier la circulation au sein de la gare de Poissy ;
- L'amélioration de la qualité du service ferroviaire (ponctualité, fréquence, respect de la grille horaire) et une meilleure synchronisation des horaires entre les bus et les trains.

1.2. ... Mais des attentes d'améliorations immédiates en gare de Poissy

De nombreux participants font part d'attentes qu'ils estiment prioritaires :

- L'amélioration de la ponctualité et de la fréquence des trains desservant la gare de Poissy.
- L'amélioration du confort et le développement du service en gare (meilleur entretien aux abords de la gare, information voyageurs, présence humaine, développement du commerce et de la restauration, services en gare, sécurité accrue...).
- L'amélioration des accès aux quais avec la nécessité de fluidifier la circulation au sein de la gare de Poissy.

2 La totalité des avis est disponible dans les annexes du bilan.

Île-de-France Mobilités indique qu'un ensemble d'investissements sur l'infrastructure de cette ligne pour en améliorer sa régularité a été défini par Île-de-France Mobilités, la RATP et SNCF.
En parallèle, Île-de-France Mobilités et SNCF ont défini une nouvelle grille horaire pour cette branche permettant de fiabiliser l'offre. La ligne J sera remplacée en 2024 par le RER E prolongé depuis Paris. La fréquence des liaisons Poissy-Paris sera doublée à cette occasion.
Île-de-France Mobilités indique que l'un des objectifs du réaménagement de la gare de Poissy est d'améliorer le confort des cheminements dans et aux abords du pôle.
Enfin, les aménagements à l'intérieur de la gare seront portés par SNCF, dans le cadre du projet Eole. Ces travaux prévoient notamment la création d'une sortie supplémentaire via un passage souterrain depuis le quai 1 vers la gare routière sud, l'agrandissement du hall et le réaménagement des quais.

1.3. Quelques propositions d'alternatives au projet d'Île-de-France Mobilités

Quelques participants ont proposé des alternatives au projet présenté durant la concertation :
> Déplacer la gare hors du centre-ville, au niveau de l'ancienne station Talbot ;
> Enterrer la gare de Poissy.

Île-de-France Mobilités indique qu'un déplacement ou un enfouissement de la gare de Poissy ne sont pas des scénarios envisageables en raison de leur coût élevé et des conséquences en phase travaux sur la circulation des trains.

2. Une attente forte d'amélioration de l'intermodalité autour du pôle

2.1. La demande de renforcer l'offre de bus et de clarifier le fonctionnement des gares routières

Certains participants suggèrent de renforcer la fréquence de passage des bus et la ponctualité et d'adapter les trajets pour désencombrer le pôle de Poissy. Plusieurs pointent ainsi le défaut de lisibilité de l'offre de bus et soulignent les dysfonctionnements des gares routières. Ils considèrent notamment que la gare routière située au Sud est peu fonctionnelle et présente des lacunes en matière de sécurité, à la fois pour les piétons et pour les chauffeurs de bus. Quelques participants s'interrogent sur le devenir des quais de bus récemment rénovés rue Maurice Berteaux (parvis sud).

Île-de-France Mobilités indique qu'en partenariat avec l'exploitant, Transdev CSO et GPS&O, des études ont été menées pour évaluer la possibilité de fusionner les lignes qui sont aujourd'hui en terminus, permettant ainsi d'éviter une entrée et une sortie en gare routière. Ces évolutions de l'offre de bus devraient être mises en service prochainement. Les quais rue Maurice Berteaux pourraient être allongés afin d'augmenter leur capacité d'accueil (qui est d'un bus aujourd'hui). Enfin, le projet de réaménagement du pôle vise à sécuriser les cheminements piétons aux abords du pôle, y compris dans les gares routières.

2.2. Des demandes d'aménagement précises en faveur des modes actifs (vélos, piétons)

De très nombreux participants soulignent la nécessité de sécuriser les cheminements et les traversées des piétons, à proximité immédiate de la gare de Poissy et notamment au niveau de :

- la traversée du rond-point de l'Europe, des boulevards Gambetta et Robespierre, depuis la gare et vers PSA ;
- la desserte piétonne de PSA pour laquelle les participants suggèrent la création d'une voire deux passerelles au-dessus de la RD190 ;
- les traversées piétonnes au nord de la gare vers la Seine.

Île-de-France Mobilités indique que le carrefour de l'Europe sera restructuré dans le cadre du projet Tram 13 express, si le tracé urbain dans Poissy est validé à l'issue de l'enquête publique complémentaire. Ce réaménagement a notamment pour objectif d'améliorer et sécuriser les traversées piétonnes. Par ailleurs, la passerelle entre la gare routière sud et PSA vise à faire traverser en sécurité les piétons au-dessus du boulevard Gambetta (RD190), où les voitures roulent à vitesse élevée. Au nord de la gare, le carrefour actuel RD30/cours du 14 juillet/rue du Pont Ancien pourrait être décomposé en deux carrefours pour faciliter les traversées piétonnes, et le réaménagement de la gare de Poissy pourrait être étendu jusqu'à la tête de la passerelle piétons/cycles au-dessus de la Seine si cette dernière venait à être réalisée.

De nombreux participants demandent que les déplacements au sein de la gare ferroviaire et entre les gares routières soient facilités pour les piétons. Aux abords de gare, plusieurs sollicitent l'installation de panneaux d'information à vocation touristique et patrimoniale.

Île-de-France Mobilités indique que l'amélioration des cheminements et de la signalétique (homogénéisation, mise en cohérence) au sein du pôle sont prévus dans le réaménagement de la gare de Poissy. Par ailleurs, la correspondance entre les gares routières par l'extérieur du pôle sera améliorée grâce au traitement des passages sous le tunnel des voies ferrées et à la requalification de l'entrée nord – Pont de Poissy. Une réflexion sur la mise en valeur du patrimoine touristique de Poissy pourra être conduite en lien avec la Ville.

De nombreux participants souhaitent des stationnements vélos et des cheminements cyclables sécurisés et confortables afin d'accéder à la gare. Plusieurs demandent des précisions sur les aménagements cyclables envisagés.

Île-de-France Mobilités indique que la création de cheminements cyclables aujourd'hui inexistants et de stationnements pour les vélos est prévue. Des stationnements type Véligo seront installés à proximité de l'entrée nord du bâtiment voyageurs. Sur le parvis sud, un parking vélo d'une trentaine d'emplacements sera aménagé. Les cyclistes bénéficieront par ailleurs des aménagements visant à apaiser la circulation routière et à faciliter le passage des carrefours.

Plusieurs participants font part de leur intérêt vis-à-vis du projet de passerelle piétonne et cyclable sur la Seine, entre Poissy et Carrières-sous-Poissy. Certains participants et acteurs institutionnels s'interrogent sur la prise en compte de cette passerelle dans le projet de réaménagement de la gare et sur ses effets sur les cheminements piétons et cyclables au nord de la gare. Par ailleurs, quelques participants suggèrent de réaliser un aménagement sécurisé pour traverser la RD30. Certains proposent **une passerelle enjambant la RD30** et permettant de relier directement les quais de la gare nord depuis la passerelle piétonne et cyclable.

Île-de-France Mobilités indique que le projet de passerelle de franchissement de la Seine est pris en compte dans son projet de réaménagement de la gare. L'enjeu est la traversée de la RD30 pour les piétons : si la passerelle était réalisée, il serait nécessaire de modifier le carrefour pour accueillir le flux supplémentaire de piétons et de cyclistes, en toute sécurité.

Enfin, quelques participants demandent que le réaménagement de la gare permette d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Île-de-France Mobilités indique que le projet connexe prévoit la mise aux normes des accès à la gare pour les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, dans le cadre du projet Eole, l'intérieur de la gare sera également aménagé et portera sur les cheminements à l'intérieur de la gare, les quais, les liaisons de quais à quais et les bâtiments voyageurs.

2.3. Des interrogations sur les projets en correspondance

De nombreux participants estiment que la manière de représenter la station du Tram 13 express dans les documents d'information laisse penser que le projet est acté. Certains participants en profitent pour rappeler leur opposition au tracé urbain du Tram 13 express. D'autres soulignent la nécessité de prévoir des correspondances de qualité entre la gare RER de Poissy et la station du Tram 13 express.

Île-de-France Mobilités indique que le projet de Tram 13 express et de réaménagement de la gare sont administrativement distincts mais tous deux portés par Île-de-France Mobilités. Le réaménagement de la place de l'Europe est traité dans le cadre du projet de Tram 13 express. L'enquête publique complémentaire sur le projet de Tram 13 express aura lieu début 2018 et permettra de présenter l'avancée des études, les avantages et inconvénients de chaque variante. De plus, si à l'issue de l'enquête publique complémentaire sur le Tram 13 express, le tracé passant par Poissy centre est retenu, de l'espace serait libéré pour les piétons sur la place de l'Europe : les conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes seront différentes de ce qui existe aujourd'hui.

De nombreux usagers déplorent la suppression de la liaison directe Poissy-Saint-Lazare (ligne J) dans le cadre de la mise en service du RER E (Eole) et pointent un allongement des temps de parcours. Certains saluent toutefois l'initiative de créer un souterrain vers la gare routière sud. D'autres, majoritairement des riverains de l'île de Migneaux et de la rue Émile Zola, redoutent les impacts du projet Eole une fois mis en service, et demandent des protections acoustiques.

Île-de-France Mobilités rappelle que le projet de prolongement du RER E (Eole) sous maîtrise d'ouvrage de SNCF vise à améliorer les liaisons entre la Seine aval (dont Poissy) et le cœur de l'agglomération. Les temps de parcours via le RER E vers le centre de Paris depuis Poissy sont légèrement supérieurs par rapport à la ligne J actuelle. Toutefois, la fréquence des trains sera doublée et les aménagements ferroviaires permettront d'améliorer la régularité de l'axe.

2.4. Les impacts du projet sur la circulation routière et le stationnement

Quelques participants craignent que le projet de réaménagement de la gare se fasse au détriment des automobilistes ou des résidents habitant le quartier situé entre la gare et la Seine. D'autres pointent les problèmes posés par la circulation de transit à Poissy et souhaitent que le projet de réaménagement de la gare contribue à y remédier.

Île-de-France Mobilités confirme qu'actuellement, le quartier de la gare de Poissy est un lieu de transit automobile important. Ce sujet, majeur pour le réaménagement de la gare, sera étudié à l'échelle du bassin de vie de Poissy par GPS&O, la Ville de Poissy, le Conseil départemental des Yvelines et Île-de-France Mobilités.

De nombreux participants expriment une forte attente en matière de stationnements automobiles et de dépose-minutes par rapport à la situation actuelle et suggèrent des emplacements précis, au sud et au nord de la gare.

Île-de-France Mobilités indique qu'une étude de stationnement sera menée lors de la prochaine phase d'étude. Elle permettra de dimensionner finement l'offre de stationnements de courte et longue durée. Dans tous les cas, deux déposes-minutes au nord et au sud de la gare sont prévus à proximité de l'entrée nord du bâtiment voyageurs et au niveau de la rue Jean-Claude Mary.

Enfin, quelques participants s'interrogent sur la prise en compte dans le projet de la halte fluviale et des cars de tourisme garés à proximité.

Île-de-France Mobilités confirme qu'actuellement, les cars de tourisme ne disposent d'aucune zone de stationnement dédiée à proximité de la halte fluviale. Ce point devra être approfondi lors de la phase suivante d'étude.

3. Les scénarios de réaménagement de la gare de Poissy

Beaucoup de participants s'expriment en faveur de l'un ou l'autre des scénarios d'aménagement proposés. Le scénario socle apparaît comme le scénario le moins soutenu et le scénario maximal est privilégié par de nombreux contributeurs.

3.1. Le scénario socle

Certains participants soulignent l'intérêt du scénario socle, notamment en raison de :
- son coût moindre au regard des deux autres scénarios ;
- son efficacité à améliorer la situation existante ;
- ses faibles impacts sur l'environnement et le cadre de vie des riverains de la gare de Poissy.

Plusieurs participants attendent du réaménagement l'amélioration du confort sous les ponts ferroviaires, la création du parc à vélo au niveau du parvis sud, la création du dépose-minute, ou encore le réaménagement de la gare routière sud et l'embellissement du parking d'intérêt régional.

Ce scénario suscite toutefois des questionnements sur les aménagements proposés et notamment :
- Le parking d'intérêt régional, dont certains craignent que l'offre de stationnement soit insuffisante pour répondre aux besoins des usagers de la gare. Plusieurs notent la nécessité de réaménager la passerelle d'accès au Parking d'Intérêt Régional, notamment pour la rendre accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- Les impacts sur la circulation de la modification du sens de la circulation des rues Maurice Berteaux et Jean-Claude Mary ;
- La localisation du dépose-minute ;
- L'amélioration de la signalétique et de l'information voyageurs sur le parvis sud ;
- L'emprise donnée aux taxis ;
- La démolition du restaurant *Chiquito*.

Île-de-France Mobilités indique que la labellisation du parking d'Intérêt Régional (PIR) ne prévoit pas à ce stade l'aménagement de stationnement supplémentaire. La passerelle reliant le PIR à la gare sera démolie puis éventuellement reconstruite pour la rendre accessible aux personnes à mobilité réduite. Les impacts des modifications du plan de circulation seront étudiés dans les phases ultérieures d'études. Elles pourront être ajustées en conséquence. Un travail d'amélioration de la signalétique sera réalisé sur l'ensemble du pôle, y compris sur le parvis sud. L'acquisition de la parcelle où est situé le restaurant *Chiquito* permettra de créer un véritable parvis avec des aires de dépose minute et de dépose taxi, voire la création d'espaces de commerces et de services.

Pour certains participants et acteurs institutionnels, le scénario socle ne va pas assez loin.

Île-de-France Mobilités indique que les trois scénarios proposés apportent chacun des solutions pour les usagers des transports en commun, et présentent à la fois des avantages et des inconvénients. Le processus de concertation permettra à Île-de-France Mobilités d'évaluer les avantages et inconvénients de chacun des scénarios et de motiver un avis.

3.2. Le scénario intermédiaire

Certains participants soulignent l'intérêt du scénario intermédiaire, notamment en raison de :
- Son efficacité à améliorer les dysfonctionnements actuels au regard de son coût ;
- L'opportunité de réaménager les carrefours autour de la gare de Poissy, d'améliorer la sécurité des vélos et des piétons, et de fluidifier la circulation des bus ;
- L'extension du Parking d'Intérêt Régional ;
- La création d'un couloir de bus rue du Pont Ancien ;
- Le maintien de l'immeuble rue du Pont Ancien.

À l'inverse, certains considèrent que ce scénario présente plusieurs inconvénients :
- L'aggravation de la situation pour les automobilistes suite au réaménagement du carrefour ;
- Les impacts de la création du couloir de bus rue du Pont Ancien sur le stationnement, la circulation et le cadre de vie (nuisances sonores et vibratiles, pollution, insécurité) ;
- L'aggravation de la congestion automobile avec la mise en double sens des rues du Port et du Bac.

Île-de-France Mobilités indique que le plan de circulation fera l'objet d'études complémentaires. Les études se poursuivront sur le réaménagement du carrefour RD30/RD190, sur la création du couloir de bus et sur la mise à double sens des rues du Port et du Bac. Cela permettra de rechercher les solutions optimales pour permettre un bon écoulement du trafic automobile, tout en offrant confort et sécurité aux piétons et cyclistes (rond-point à feux, carrefour en croix...), et en préservant le cadre de vie des riverains. Quel que soit l'aménagement retenu, les accès riverains seront maintenus.

3.3. Le scénario maximal

De nombreux participants soutiennent le scénario maximal car ils estiment qu'il permet :
- de répondre à la hausse à venir du flux de voyageurs, lié au développement urbain à Poissy et à Carrières-sous-Poissy et à la mise en service de nouveaux transports en commun ;
- d'améliorer les conditions de circulation routière aux abords de la gare en particulier sur le rond-point de l'Europe, l'avenue Maurice Berteaux et le nord de la gare ;
- d'améliorer les correspondances et la lisibilité des cheminements piétons par la création d'une gare routière unique, jugée plus fonctionnelle et plus sécurisée.

À l'inverse, de nombreux participants considèrent que ce scénario présente plusieurs inconvénients :
- la suppression de la gare routière sud, dont l'accessibilité depuis le centre-ville, PSA ou vers le Tram 13 express[3] et sa capacité à disperser les flux de voyageurs et de bus sont appréciées ;
- la démolition de l'immeuble rue du Pont Ancien ;
- le risque d'une congestion automobile du pôle gare ;
- l'offre insuffisante de stationnement ;
- son coût élevé.

3 Si le tracé urbain était choisi

Île-de-France Mobilités indique que le rassemblement des deux gares rendrait plus confortables et plus qualitatives les circulations piétonnes et cyclables sur l'ensemble du pôle gare de Poissy.
Sur la démolition de l'immeuble rue du Pont Ancien : l'ensemble de la procédure de relogement et de démolition est encadrée par la loi. Si le scénario maximal était choisi, les riverains seraient accompagnés pour le relogement. Par ailleurs, la prise de décision en faveur d'un scénario par les élus régionaux au conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France se fera en connaissance de cause des impacts riverains du projet.

> Sur les impacts sur la circulation : ils seront similaires au scénario intermédiaire.

> Sur le stationnement : la jauge du Parking d'Intérêt Régional (PIR) est de 900 places. Dans tous les scénarios, il est prévu que ce parking soit rénové et mis aux normes les plus récentes. Du fait de sa conception et de son emplacement, le seul côté du parking pouvant accueillir une extension est celui du pont de Poissy, soit environ 120 places supplémentaires.

> Sur son coût : la différence entre le scénario intermédiaire et le scénario maximal prend en compte l'achat de l'immeuble rue du Pont Ancien et les travaux d'extension de la gare routière.

Plusieurs participants s'interrogent sur le devenir de la gare routière sud et les usages prévus.

Île-de-France Mobilités indique que le devenir de la gare routière sud sera défini conjointement par la Ville de Poissy, Grand Paris Seine & Oise et Île-de-France Mobilités.

3.4. Des craintes d'impacts sur le cadre de vie des riverains, communes aux scénarios intermédiaire et maximal

Plusieurs riverains, en majorité de la résidence du Port, expriment leur opposition aux scénarios intermédiaire et maximal du fait de leur **impact sur le cadre de vie** (accès, pollution, nuisances sonores et circulation routière) lors de travaux et après la mise en service.

Île-de-France Mobilités indique que la concertation a permis de prendre la mesure des impacts liés à la modification des sens de circulation sur le quartier entre la Seine et la gare de Poissy. Ce constat sera pris en compte pour la poursuite des études.

4. Des demandes de précisions sur la mise en œuvre du projet

4.1. Le calendrier du projet

Certains participants suggèrent de phaser le projet en trois temps, en passant du scénario socle au scénario intermédiaire, puis au scénario maximal. D'autres préfèrent que le scénario maximal soit privilégié, afin d'éviter un chantier trop long.

Île-de-France Mobilités indique que le calendrier doit être cohérent avec ceux des projets Eole et Tram 13 express. L'objectif vise *a minima* à la mise en œuvre du scénario socle pour la mise en service du projet Eole, soit en 2024.

4.2. La prise de décision pour la suite du projet

Quelques participants s'interrogent sur la place de la concertation dans la prise de décision sur le projet.

Île-de-France Mobilités rappelle avoir mené des études de faisabilité et organisé la concertation préalable qui donne lieu au bilan de la concertation. Le maître d'ouvrage et ses partenaires (Ville, Conseil départemental des Yvelines, GPS&O, État, Région) définiront sur cette base les suites qui seront données au projet (choix d'un scénario, poursuite des études...). Grand Paris Seine & Oise sera maître d'ouvrage de la suite des études du projet, en association étroite avec le Syndicat des transports d'Île-de-France, le département des Yvelines et la commune de Poissy.

4.3. La concertation passée et à venir

Plusieurs participants regrettent un manque de clarté des outils d'information sur le projet.

Île-de-France Mobilités indique que le dépliant d'information a été complété suite à la demande des riverains, notamment pour préciser le visuel représentant les impacts du scénario maximal. Par ailleurs, des réunions de proximité (une rencontre en gare et deux ateliers-balades) ont été organisées et un site Internet permettait de déposer des avis, de poser des questions et d'obtenir des informations sur le projet.

Plusieurs riverains de la rue du Pont Ancien s'interrogent sur le poids que peut avoir leur avis vis-à-vis des usagers de la gare et quelques riverains sollicitent une rencontre avec les porteurs du projet.

Île-de-France Mobilités précise que, sur la base des enseignements de la concertation, elle assurera une concertation continue pour affiner le projet, en y associant les collectivités et les autres acteurs du projet.

4.4. Le coût et le financement du projet

Plusieurs participants souhaitent savoir quelles seront les incidences du projet de réaménagement de la gare de Poissy sur les impôts locaux.

Île-de-France Mobilités précise que le projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 et les études préliminaires sont financées par l'État, la Région, le Conseil départemental des Yvelines et la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise. L'estimation du coût du projet, réalisée en amont des études, est située dans une fourchette allant de 13,5 à 23,5 millions d'euros selon le scénario retenu.

Partie 3
Les enseignements de la concertation

Il ressort de la concertation :

Sur l'opportunité du projet :
> Un projet soutenu.
> Des objectifs partagés d'amélioration de l'intermodalité et des accès à la gare.
> Des attentes d'améliorations immédiates en gare de Poissy.
> Quelques propositions d'alternatives.

Sur l'intermodalité :
> Une attente forte d'amélioration de l'offre de bus et du fonctionnement des gares routières.
> La demande de sécuriser et faciliter les cheminements pour les piétons, les personnes à mobilités réduites et les cyclistes.
> Le souhait de davantage de stationnements sécurisés pour les cyclistes.
> La demande de se coordonner avec les projets connexes : la passerelle piétons-cycles sur la Seine, le Tram 13 express, Eole.
> Les craintes d'impacts supplémentaires sur la circulation routière à Poissy.

Sur les scénarios de réaménagement de la gare de Poissy :
> Un scénario socle soutenu pour son coût moindre et ses impacts faibles sur les riverains, mais perçu comme pas assez ambitieux.
> Un scénario intermédiaire soutenu pour son efficacité, mais des craintes liées à la création du couloir de bus rue du Pont Ancien, et à la modification du sens de circulation des rues du Port et du Bac.
> Un scénario maximal soutenu pour sa capacité à répondre à la hausse du flux de voyageurs, la création d'une gare routière unique perçue comme plus pratique et sécurisée, et l'amélioration des conditions de circulation routière.
> La crainte des impacts négatifs sur la fluidité du trafic, le foncier riverain (notamment la démolition d'un immeuble rue du Pont Ancien), le cadre de vie, le stationnement, et un coût élevé.
> Plusieurs demandes de maintien d'une gare routière sud, principalement pour des raisons d'accessibilité.
> Des suggestions pour l'utilisation du site de la gare routière sud si le scénario maximal est retenu.
> De nombreuses interrogations et inquiétudes des riverains du quartier situé entre la Seine et la gare, quant à l'impact des scénarios proposés sur leur cadre de vie (nuisances sonores et vibratiles, pollution, accès aux logements et aux stationnements, report de circulation routière).

Sur la mise en œuvre du projet :
> Des demandes de phaser le projet, mais aussi d'aller directement au scénario le plus ambitieux pour ne pas perdre de temps, ni d'argent.
> Une attente de la prise en compte des avis exprimés pendant la concertation pour la décision à venir.
> Une attente de poursuite de la concertation, notamment avec les riverains impactés par le projet.

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.

GARE DE POISSY

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

BILAN DE LA CONCERTATION

PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

îledeFrance

Yvelines
Le Département

îledeFrance mobilités

Sommaire

Introduction 3

PARTIE 1 : **Déroulement et modalités de la concertation** 7

1. Préparer la concertation 8
2. Annoncer la concertation et informer sur le projet 9
3. Participer à la concertation 13

PARTIE 2 : **Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation** 18

1. Un projet à l'opportunité partagée 19
2. Une attente forte d'amélioration de l'intermodalité autour du pôle 23
3. Les scénarios de réaménagement de la gare de Poissy 36
4. Des demandes de précision sur la mise en œuvre du projet 54

PARTIE 3 : **Les enseignements de la concertation** 57

Introduction

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation sur le projet de réaménagement de la gare de Poissy et de ses abords, menée par Île-de-France Mobilités du 12 juin au 13 juillet 2017.

Au regard de la fréquentation future de la gare, des perspectives de développement de l'offre de transport, des dynamiques urbaines et des dysfonctionnements actuellement constatés, le projet de réaménagement de la gare de Poissy doit répondre à 3 objectifs prioritaires pour rendre les déplacements des voyageurs plus confortables au quotidien, quels que soient leurs modes de transport :

> Faciliter l'accès à la gare ;

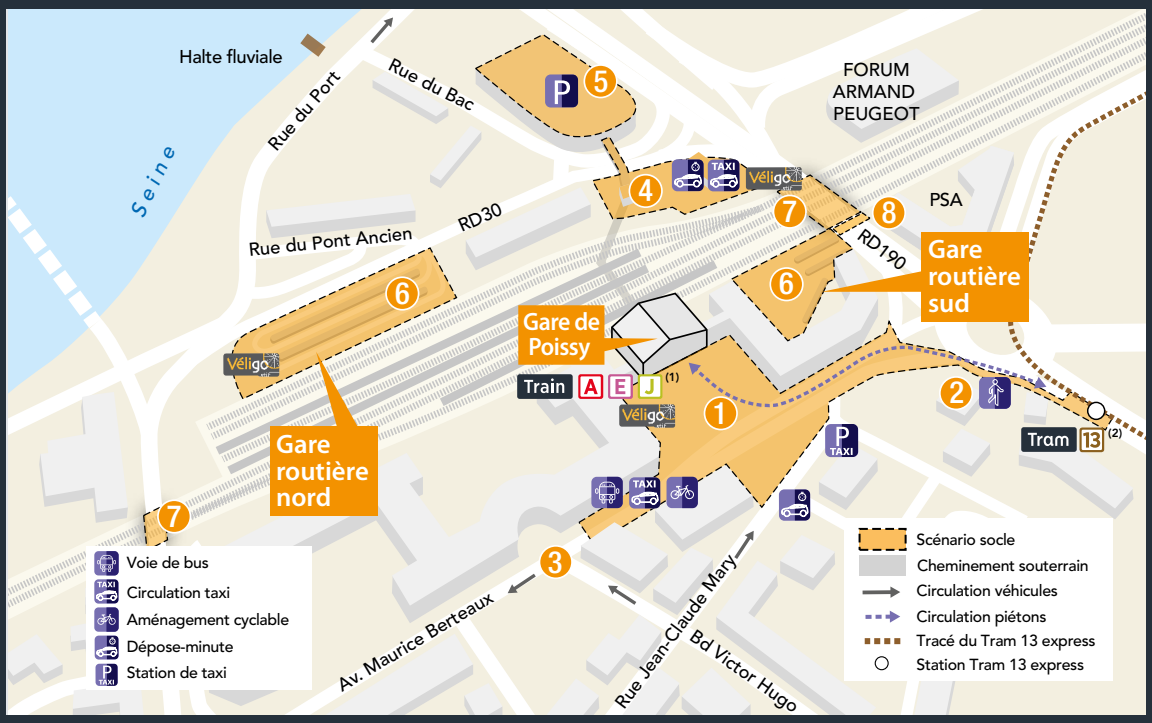
> Améliorer l'intermodalité ;

> Rendre plus lisible l'offre de bus.

Pour améliorer le quotidien des voyageurs, Île-de-France Mobilités propose de mettre en œuvre un programme d'aménagements des abords de la gare, décliné en trois scénarios : socle, intermédiaire et maximal. Ce projet va de pair avec les projets de prolongement de la ligne E à l'Ouest, en remplacement de la ligne J actuelle et du tracé urbain du Tram 13 express (anciennement Tangentielle Ouest).

Île-de-France Mobilités est devenu en juillet 2017 le nouveau nom d'usage du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Les supports de la concertation présentent donc encore le logo du STIF, tandis que l'appellation Île-de-France Mobilités est utilisée dans le présent dossier.

LE SCÉNARIO SOCLE vise à améliorer l'existant avec des aménagements indispensables pour préparer l'arrivée de la ligne E en 2024.



(1) À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare
(2) Dans le cadre du tracé urbain par Poissy, soumis à enquête publique complémentaire à la fin de l'année 2017

1. Aménagement et extension du parvis sud : création d'un parc à vélos, de voies bus/taxi et cyclables, d'un large espace piétonnier, allongement des quais de bus.
2. Correspondance piétonne avec la station Tram 13
3. Adaptation du plan de circulation aux abords de la gare.
4. Reconstruction du bâtiment voyageurs (mise en accessibilité PMR), accompagnée de la création d'un véritable parvis (création d'aires de dépose-minute et de dépose-taxi *a minima*).
5. Embellissement du parking et réaménagement de la passerelle (mise en accessibilité PMR).
6. Réorganisation des gares routières dans leurs emprises actuelles.
7. Amélioration du confort sous les ponts ferroviaires (cheminements piétons sécurisés, éclairage amélioré).
8. Création d'une passerelle piétonne traversant la RD190 depuis la gare (option).

En complément des aménagements du scénario socle, le **SCÉNARIO INTERMÉDIAIRE** vise à réaménager la gare routière nord afin d'en faciliter l'accès.

(1) À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare
(2) Dans le cadre du tracé urbain par Poissy, soumis à enquête publique complémentaire à la fin de l'année 2017

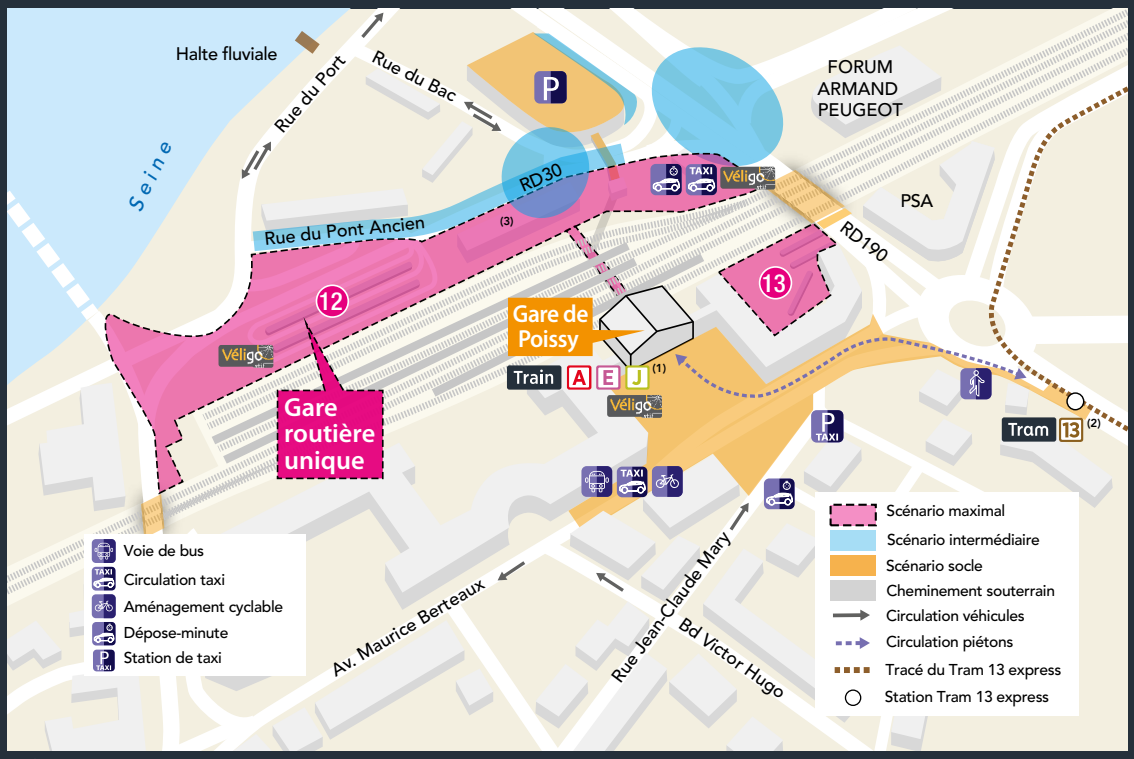
8 Extension du parking.

9 Transformation de la rue du Pont Ancien en couloir de bus jusqu'à la rue du Bac et modification du sens de circulation des véhicules (rues du Port et du Bac).

10 Modification du carrefour pour permettre les traversées piétonnes et la circulation des bus vers la gare routière nord avec création possible de couloirs de bus.

11 Extension et réorganisation de la gare routière nord.

En complément des aménagements des scénarios socle et intermédiaire, le **SCÉNARIO MAXIMAL** propose la création d'une gare routière unique.



(1) À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare
(2) Dans le cadre du tracé urbain par Poissy, soumis à enquête publique complémentaire à la fin de l'année 2017
(3) Avec l'extension de la gare, environ 40 logements seront impactés

12 Réalisation d'une gare routière unique nécessitant une extension de l'emprise actuelle.

13 La gare routière sud est libérée pour d'autres usages.

Partie 1

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du **12 juin au 13 juillet 2017** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils d'information ont été mis en place.

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

- Une **rencontre avec les locataires de l'immeuble de la SOVAL** situé aux 7-13 rue du Pont Ancien, le 19 juin à la salle Robespierre, de 19h30 à 21h ;
- Deux **ateliers balades** dans et autour de la gare de Poissy, sur inscription (le 28 juin de 12h à 14h et de 18h à 20h) ;
- Une **rencontre avec les voyageurs** en gare de Poissy le 22 juin, de 7h à 10h ;
- Une **rencontre avec les salariés de PSA** devant leurs restaurants d'entreprise, le 29 juin de 12h à 14h.

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers plusieurs supports[1] :

- Un dépliant d'information (6 pages) ;
- Une affiche de la concertation ;
- Des panneaux d'exposition ;
- Un site internet dédié (www.reamenagement-gare-poissy.fr).
- Les comptes Twitter et Facebook d'Île-de-France Mobilités ;
- Un communiqué de presse.

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

- Un **formulaire de dépôt d'avis en ligne** sur le site internet dédié (www.reamenagement-gare-poissy.fr) ;
- Des **coupons T**, volets détachables inclus dans le dépliant d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes lors des rencontres publiques, en mairie de Poissy et Carrières-sous-Poissy, ainsi que sur le site de PSA ;
- Des **fiches avis** à déposer dans les urnes, lors des rencontres publiques, en mairie de Poissy et Carrières-sous-Poissy ainsi que sur le site de PSA.

1. PRÉPARER LA CONCERTATION

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre Île-de-France Mobilités, ses financeurs (l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines), les opérateurs de transports, les élus et les services techniques de Poissy et GPS&O (Grand Paris Seine & Oise). Deux comités de concertation ont été organisés avec les partenaires le 15 novembre 2016 et le 12 mai 2017.

1. Voir les annexes du bilan, page 35

2. ANNONCER LA CONCERTATION ET INFORMER SUR LE PROJET

Les modalités de la concertation et la présentation du projet ont été portées à la connaissance du public par différents moyens.

La campagne d'affichage

Au total, **plus de 364** exemplaires ont été affichés par les communes (Poissy, Carrières-sous-Poissy, Achères, Chanteloup-les-Vignes, Chambourcy), GPS&O, dans les bus et abribus du réseau Transdev CSO, au Technoparc de Poissy, à PSA, dans la résidence de la Soval et en gare de Poissy.

Le kit d'information

Un kit d'information a été envoyé aux partenaires du projet et aux acteurs du territoire (l'État, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines, SNCF Réseau, Transdev CSO, le Technoparc, PSA, la Soval, GPS&O, les Villes de Poissy, Carrières-sous-Poissy, Achères, Villennes-sur-Seine, Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes, Orgeval, Andrésy, Chambourcy).
Il comprenait :

- 1 texte de présentation, qui reprenait du contenu le dépliant d'information ;
- les cartes des 3 scénarios ;
- le visuel de la concertation.

La presse nationale, régionale et locale

Un communiqué de presse a été diffusé par Île-de-France Mobilités à partir du 9 juin à plusieurs médias.

- Presse quotidienne nationale et éditions locales (Le Parisien, Libération, le Monde, le Courrier des Yvelines...) ;
- Presse quotidienne gratuite (20 minutes...) ;
- Presse professionnelle (Ville Rail et Transports, La vie du Rail...) ;
- Presse économique (Les Échos, La Tribune...) ;
- Agences de presse (AFP...) ;
- Radios nationales et locales (France Bleu, France Inter, RTL2 IDF...)

Le communiqué de presse précisait les dates et les modalités de la concertation, les outils mis à la disposition du public pour s'informer et participer, et présentait le projet (situation actuelle, objectifs, calendrier, acteurs du projet).

La diffusion du kit d'information et la publication du communiqué de presse ont permis de rendre visible l'information sur la concertation et sur le projet dans les médias.

Ainsi, l'information a été relayée par les collectivités *via* :

- le magazine municipal de Poissy (Le Pisciacais), les comptes Facebook et Twitter de la mairie de Poissy ;
- le site internet et les comptes Facebook et Twitter de la mairie de Carrières-sous-Poissy ;
- le magazine municipal d'Achères (Achères aujourd'hui) ;
- le compte Facebook de Villennes-sur-Seine ;
- le site internet de la mairie de Triel-sur-Seine ;
- le compte Twitter de la mairie de Chanteloup-les-Vignes ;
- le compte Twitter du Département des Yvelines ;
- le site internet de Grand Paris Seine & Oise (GPS&O) ;
- le site internet de Transdev IDF.

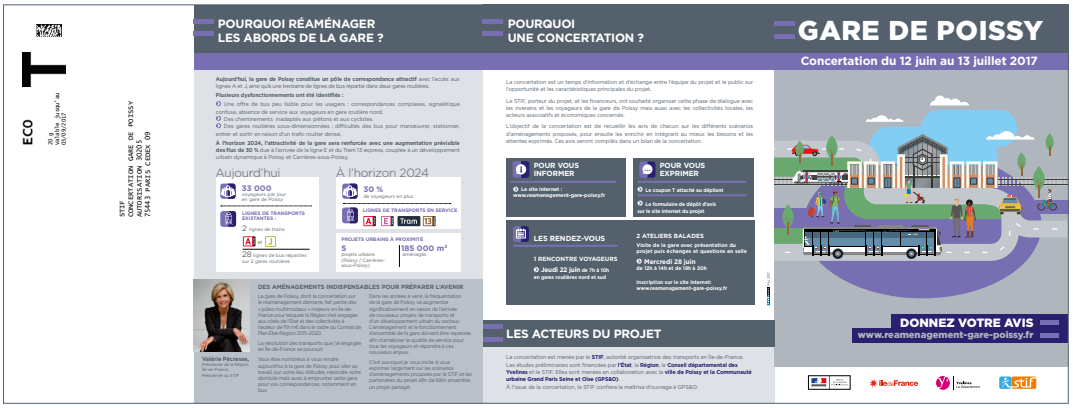
Le compte Facebook de Carrières sous-Poissy

Le compte Twitter de la Ville de Poissy

Cinq articles ont été publiés dans la presse locale et régionale entre le 11 juin et le 5 juillet 2017, dans Le Parisien (11 juin 2017), le Courrier des Yvelines (14 et 28 juin 2017) et dans la Gazette des Yvelines (5 juillet 2017). Ces articles ont principalement traité des sujets suivants :

- information sur la concertation (calendrier des rencontres, processus de prise de décision) et le projet (opportunité, détail des trois scénarios) ;
- les flux piétons et les traversées piétonnes aux abords de la gare ;
- les impacts des scénarios sur le foncier (restaurant *Chiquito*, immeuble d'habitations rue du Pont Ancien) ;
- les prises de position de la municipalité sur le devenir de la gare routière sud si celle-ci venait à disparaître ;
- le stationnement des automobiles et des cars aux alentours de la gare, ainsi que la halte fluviale ;
- le réaménagement de l'intérieur de la gare dans le cadre du projet de prolongement du RER E à l'Ouest, Eole.

Le dépliant d'information



Un dépliant d'information de 6 pages, avec un coupon T détachable, a été diffusé à **31 310 exemplaires** sur le territoire, via des opérations de boîtage et de mise à disposition du public.

Le dépliant était le support de référence d'information sur le projet. Il rappelait le contexte, les enjeux et les objectifs du projet, et présentait les principales caractéristiques des scénarios d'aménagement proposés. Il détaillait aussi les objectifs de la concertation et ses modalités.

Il a été déposé **dans toutes les boîtes aux lettres de :**
- Poissy
- Carrières-sous-Poissy

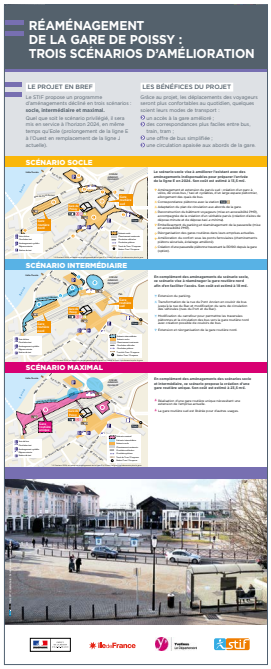
Au total, **26 500 foyers** ont reçu le dépliant.

Il a été **distribué aux partenaires du projet pour une mise à disposition du public :**
- en mairie de Poissy, de Carrières-sous-Poissy, d'Achères, de Villennes-sur-Seine, de Chanteloup-les-Vignes, d'Orgeval, d'Andrésy, de Chambourcy ;
- à l'accueil du Conseil départemental des Yvelines ;
- dans la résidence de la Soval à Poissy.

Au total **2 550 exemplaires** du dépliant ont été envoyés aux collectivités et partenaires du projet.
300 exemplaires du dépliant ont été diffusés aux **commerçants de la gare.**

Il a été distribué lors de la rencontre voyageurs en gare de Poissy, des ateliers balades et de la rencontre avec les salariés de PSA.
- Le 22 juin 2017, 950 exemplaires ont été distribués lors de la rencontre voyageurs ;
- Le 28 juin 2017, 20 exemplaires ont été distribués lors des ateliers balades ;
- Le 29 juin 2017, 315 exemplaires ont été distribués lors de la rencontre avec les salariés de PSA.

Au total, **1 285 exemplaires** du dépliant ont été distribués lors de ces rencontres.



Les panneaux d'exposition

Deux panneaux d'exposition[2] ont été exposés lors des rencontres avec le public. Ils présentaient de manière synthétique le projet (caractéristiques, objectifs) et les modalités de la concertation. Un jeu de deux panneaux a été exposé en mairie de Poissy et en mairie de Carrières-sous-Poissy.

Le site internet

Un site internet dédié au projet (www.reamenagement-gare-poissy.fr) a été mis en ligne le 17 février 2017. Il propose une information complète sur le projet et la démarche de concertation, ainsi qu'un film de présentation du projet.

Différents documents ont été proposés en téléchargement sur le site internet :

- **Les outils de présentation du projet :** les outils d'information (les panneaux d'exposition, le dépliant, l'affiche), le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP). Les cartes des trois scénarios proposés ont évolué au cours de la concertation suite aux remarques formulées par des participants et portant sur le tracé du Tram 13 express ainsi que l'impact du scénario maximal sur l'immeuble rue du Pont Ancien ;
- **Les documents relatifs aux rencontres publiques :** comptes rendus des rencontres publiques, cartes des 3 scénarios proposés ;
- **Le communiqué de presse.**

Le site a également offert la possibilité aux internautes de laisser un avis sur le projet tout au long de la concertation.
Le site reste ouvert après la fin de la concertation, permettant à chacun de continuer à s'informer sur le projet, de consulter les documents de la concertation, ainsi que le film de présentation du projet.

Les réseaux sociaux

La concertation a été annoncée sur la page Facebook d'Île-de-France Mobilités le 12 juin 2017 et sur le fil Twitter d'Île-de-France Mobilités les 9, 12 et 19 juin 2017 *via* la diffusion du film de présentation du projet.

Le film de présentation du projet

Un film de présentation du projet a été mis en ligne sur le site internet le 16 juin. Il rappelle le contexte, les enjeux et les objectifs du projet, présente les principales caractéristiques des 3 scénarios proposés. Il invitait à participer à la concertation. Il a également été diffusé en introduction des rencontres en salle avec le public.

www.reamenagement-gare-poissy.fr

2. Document consultable dans les annexes du bilan

3. PARTICIPER À LA CONCERTATION

Échanger

Afin de toucher les différents publics concernés, Île-de-France Mobilités a proposé d'organiser plusieurs types de rencontres : une rencontre de proximité avec les voyageurs de la gare, les salariés de PSA et les locataires de l'immeuble de la rue du Pont-Ancien, ainsi que deux ateliers-balades. À chaque fois, des dépliants d'information ont été distribués et des contributions écrites ont été recueillies.

La rencontre avec les locataires de l'immeuble de la Soval situé au 7-13 rue du Pont-Ancien (40 logements sociaux) visait à les informer de l'impact possible du projet sur leur résidence, dans le cadre du scénario maximal qui implique la démolition de l'immeuble. Cette réunion s'est déroulée le **19 juin 2017, de 19h30 à 21h**, à la salle Robespierre et a réuni une **vingtaine de participants**. La réunion a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site internet et en annexe du présent bilan. La réunion s'est tenue à l'initiative conjointe d'Île-de-France Mobilités, de la Ville de Poissy, de GPS&O et de la Soval (bailleur de l'immeuble).

La réunion s'est déroulée en quatre temps :

- Ouverture par Patrick MEUNIER, adjoint au maire de Poissy, délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets ;
- Présentation du projet par Île-de-France Mobilités ;
- Temps d'échange avec les participants ;
- Clôture de la réunion.

La rencontre avec les voyageurs a été organisée à la gare de Poissy le **22 juin 2017 de 7h à 10h**, en présence des équipes d'Île-de-France Mobilités, des représentants de SNCF, de Grand Paris Seine & Oise (GPS&O) et du Conseil départemental des Yvelines. L'équipe projet était répartie au nord et au sud de la gare. Cette rencontre avait pour objectif d'**informer les usagers** de la gare du projet et des rendez-vous de la concertation, de **recueillir leurs avis** et de répondre à leurs questions. Cette rencontre a permis de **diffuser près de 950 dépliants et de recueillir 38 avis**. La rencontre voyageurs a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site internet et en annexe du présent bilan.

> La rencontre avec les salariés de PSA a été organisée devant leurs **restaurants d'entreprise le 29 juin 2017 de 12h à 14h**. Cette modalité a permis d'informer les salariés de PSA, de répondre à leurs questions et de les inviter à donner leur avis sur le projet. Au cours de cette rencontre, près de **315 dépliants ont été distribués et 17 fiches avis ont été recueillies**. La rencontre avec les salariés de PSA a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site internet et en annexe du présent bilan.

> Deux ateliers-balades ont eu lieu à Poissy le **28 juin 2017** : le premier de 12h à 14h, le second de 18h à 20h. Après une visite de la gare, les participants, réunis en salle Robespierre, étaient invités à travailler en sous-groupes et à formuler avis, suggestions et questionnements sur le projet. Une exposition était disposée à l'entrée de la salle pour présenter le projet aux participants.

Les ateliers-balades se sont déroulés en quatre temps :

- Visite de la gare, avec audioguides et guidée par l'équipe projet Île-de-France Mobilités ;
- Projection du film de présentation du projet ;
- Travail en sous-groupes sur le diagnostic de la gare actuelle et les trois scénarios proposés pour son réaménagement ;
- Mise en commun et questions-réponses.

La tribune était composée de représentants d'Île-de-France Mobilités. Des représentants de GPS&O et du Conseil départemental des Yvelines étaient présents pour répondre à d'éventuelles questions les concernant.

Les ateliers-balades ont rassemblé plus d'une trentaine de participants au total (15 au premier et 18 au deuxième). Chaque atelier-balade a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site internet et en annexe du présent bilan.

Contribuer

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : soit à l'oral par la prise de parole lors des rencontres publiques, soit à l'écrit *via* le dépôt d'avis sur le formulaire en ligne du site internet, *via* le coupon T, *via* les fiches avis déposées dans des urnes lors des rencontres publiques, en mairies de Poissy et Carrières-sous-Poissy ainsi que chez PSA, ou encore *via* un courrier adressé à Île-de-France Mobilités.

- Un espace sur le **site internet** a permis à ceux qui le souhaitaient de déposer un avis auquel pouvait être associée une pièce jointe. Seuls les avis dont les contributeurs ont autorisé la publication apparaissent sur le site. Au 14 juillet 2017, **124 avis ont été envoyés *via* le formulaire mis à disposition sur le site** et pris en compte dans le bilan. Sur les 124 avis envoyés, 97 ont été mis en ligne : 27 rédacteurs n'ont pas donné leur accord pour que leur avis soit publié. Parmi les contributeurs figurent notamment :
  - L'association des riverains de l'avenue Émile Zola (APEZ) ;
  - Le conseil syndical de la résidence du Port.

- **Des coupons T**, volets détachables inclus dans le dépliant d'information, ont permis à chacun d'exprimer son avis sur le projet pendant la période de concertation. Les contributeurs pouvaient soit déposer leur avis dans les urnes prévues à cet effet lors des rencontres, soit le renvoyer gratuitement par voie postale[3]. Entre le 12 juin et le 13 juillet 2017, **438 coupons T** ont été reçus.

- **Des fiches avis** étaient mises à disposition du public lors des rencontres publiques. Au total, 51 avis ont été recueillis de cette manière.

- **Des urnes** étaient mises à disposition pour y déposer un avis en mairies de Poissy et de Carrières-sous-Poissy, ainsi que dans les locaux de PSA à Poissy. Ont ainsi été recueillis :
  - 6 avis à Poissy
  - 3 avis à Carrières-sous-Poissy
  - 16 avis à PSA

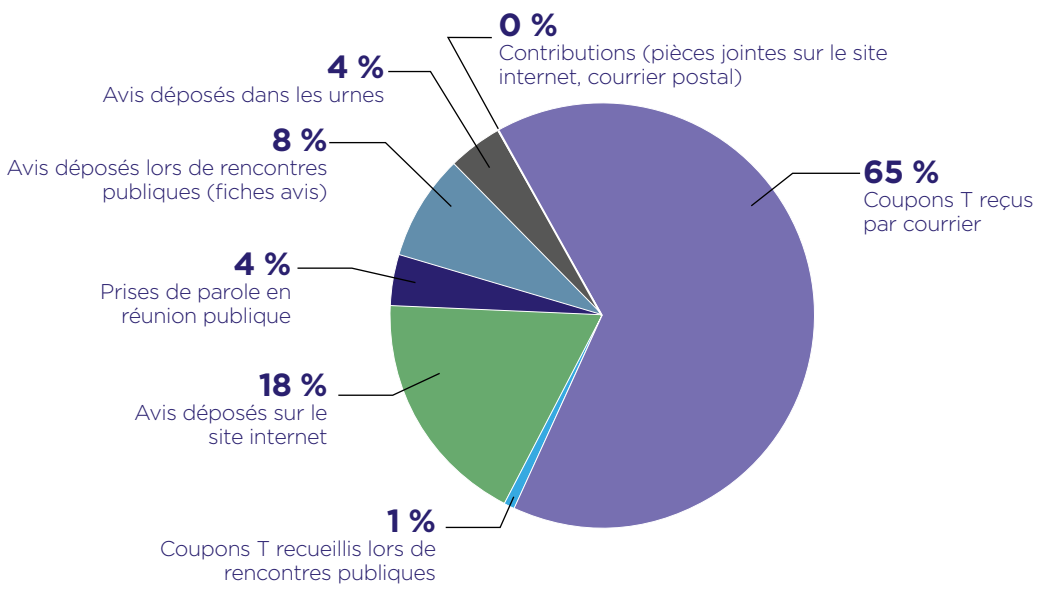
3. Le coupon T permet au contributeur de ne pas payer l'affranchissement postal, lequel est assumé par l'émetteur, Île-de-France Mobilités.

> **Quatre contributions** ont également été recueillies, adressées par courrier à Île-de-France Mobilités. Elles sont disponibles en annexes du présent bilan.
Les contributeurs sont :
- Le conseil Syndical de la Résidence du Port,
- Un particulier habitant rue du Pont Ancien à Poissy,
- Grand Paris Seine & Oise,
- Le Département des Yvelines.

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

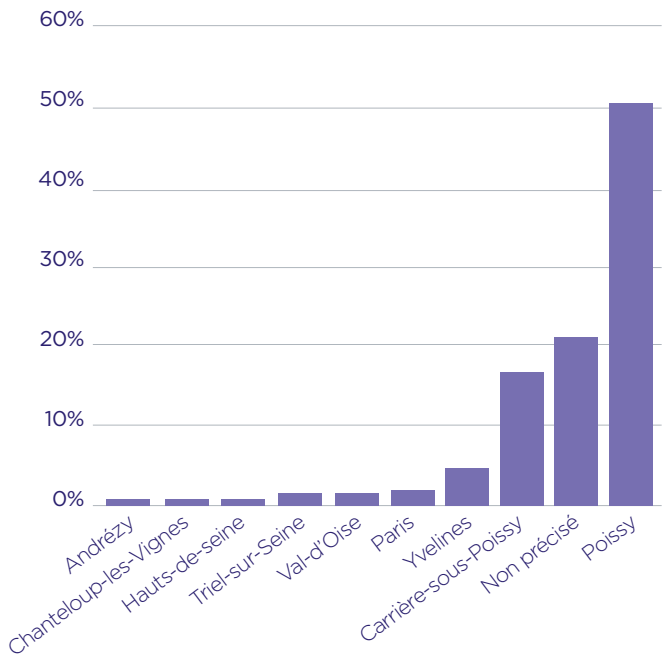
MODALITÉS D'EXPRESSION DES AVIS RECUEILLIS	AVIS EXPRIMÉS
Coupons T renvoyés par courrier	**438**
Coupons T recueillis lors de rencontres publiques	**9**
Avis déposés sur le site internet	**124**
Prises de parole en réunion publique	**27**
Avis déposés lors de rencontres publiques (fiches avis)	**51**
Avis déposés dans les urnes	**25**
Contributions (pièces jointes sur le site internet, courrier postal)	**4**
TOTAL	**678**

Les modalités d'expression des avis recueillis



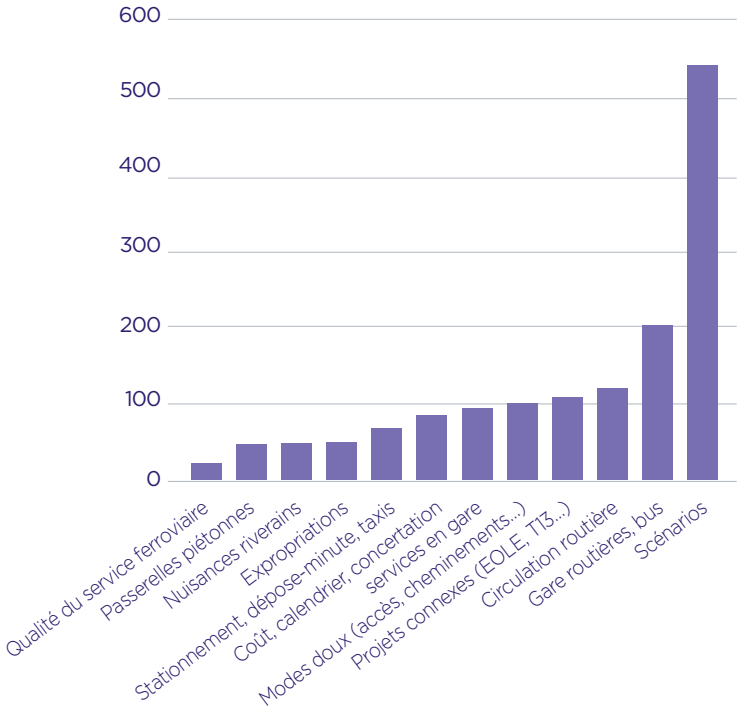
Sur l'ensemble des avis reçus, 65 % ont été envoyés par coupons T et 18 % *via* le site internet. Les avis déposés dans les urnes à disposition en mairies de Poissy, Carrières-sous-Poissy et dans les locaux de PSA ainsi que lors des rencontres publiques représentent 12 % des avis de la concertation. Seules quatre contributions ont été transmises par courrier.

Origine géographique des participants



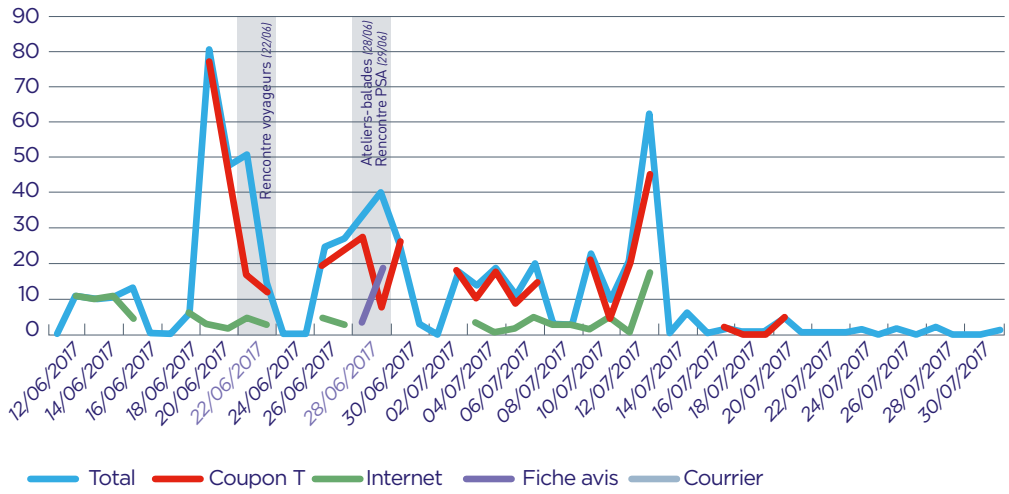
La moitié des participants à la concertation réside à Poissy et 17 % à Carrières-sous-Poissy.
À noter que 21 % des participants n'ont pas communiqué leur commune de résidence.

Répartition thématique des avis exprimés



Les avis des participants ont principalement porté sur les **trois scénarios proposés** par Île-de-France Mobilités, et dans une moindre mesure, sur les **gares routières** et les **bus**, ainsi que sur la circulation routière et les **projets connexes** (Eole et Tram 13 express, principalement).
Lorsqu'un avis aborde plusieurs sujets, il a été comptabilisé dans plusieurs thématiques.

Date de réception des avis par modalité



Les rencontres ont permis de recueillir un grand nombre de coupons T et ont favorisé le dépôt d'avis sur le site internet du projet. À noter, quelques coupons T ont été reçus après la fin de la concertation mais ont quand même été pris en compte dans l'analyse des avis.

Partie 2

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ils sont regroupés par thématiques, qui sont hiérarchisées selon leur occurrence. Les verbatims illustrent les propos : non exhaustifs[4], ils proviennent des coupons T, des prises de position lors des rencontres publiques, des fiches avis utilisées lors des rencontres, des avis publiés sur le site internet et des contributions écrites envoyées par courrier.
Lorsque les verbatims ont été prononcés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé. Lorsque ce sont des paroles de citoyen, leur anonymat est respecté et la mention « un (ou des) participant(s) » est ajoutée.
Les réponses de la maîtrise d'ouvrage et/ou de certains partenaires apparaissant dans les encadrés sont issues des rencontres publiques et parfois du DOCP.

1. UN PROJET À L'OPPORTUNITÉ PARTAGÉE

La très grande majorité des participants souligne l'opportunité du projet de réaménagement de la gare de Poissy et se positionne en faveur de l'un ou l'autre des scénarios proposés. Certains participants estiment toutefois que le projet n'est pas prioritaire par rapport à des améliorations immédiates à apporter en gare de Poissy.

1.1. Des objectifs du projet globalement partagés par les participants...

Ainsi, pour certains, le projet de réaménagement permet d'**améliorer l'accès à la gare de Poissy.**

> *« Ce projet de réaménagement de la gare de Poissy est pour moi nécessaire car elle présente pas mal de défauts pour les accès entrée/sortie de la gare et la circulation des bus »*
> *« Le réaménagement de la gare est aujourd'hui une nécessité : de plus en plus de monde, des accès à la gare routière plus que flous »*

Pour d'autres, il améliore l'intermodalité (piétons, vélos, bus, trains, automobiles) aux abords de la gare de Poissy.

> *« Projet intéressant s'il se concrétise, l'objectif de laisser la place aux vélos et aux piétons va dans le bon sens »*
> *« Soir : 5 min pour sortir de la gare, ça bouche. Cheminements pour aller à la gare routière nord trop long »*

1.2. ... mais des attentes d'améliorations immédiates en gare de Poissy.

1.2.1. Améliorer la ponctualité et la fréquence des trains desservant la gare de Poissy

Pour plusieurs participants et usagers réguliers du train et du RER, **l'amélioration de la qualité du service ferroviaire** (ponctualité, respect de la grille horaire) **prime sur le réaménagement de la gare de Poissy.**

> *« Avant d'imaginer 3 scénarios de réaménagement de la gare, il conviendrait en priorité que nous ayons des trains le matin pour aller travailler ! RER supprimés, retards en ligne (temps de trajet Poissy/Étoile régulièrement porté à environ 50 minutes) »*
> *« Avant le projet on a besoin d'une meilleure qualité : trains supprimés, retards, changements sans être prévenus : qualité de service »*

4. La totalité des avis est disponible dans les annexes du bilan.

« Réorganiser la gare c'est une chose, mais ce que demandent les usagers c'est d'avoir une meilleure qualité de service et de ne pas faire les frais des dysfonctionnements liés à l'exploitation commune de cette ligne A entre la SNCF et la RATP : problèmes récurrents de relève SNCF à Nanterre Préfecture »

Certains participants attendent **une meilleure synchronisation des horaires entre les trains et les bus** afin d'améliorer les correspondances, notamment aux heures de pointe.

« Améliorer les correspondances horaires trains-bus »
« Il faut des bus qui soient là à l'arrivée des trains et des RER »
« La plupart des lignes de bus du côté gare sud ont les horaires calés à la seconde près sur les horaires du RER et des trains. Exemple : Lorsque votre RER arrive à 20h et que votre bus démarre également à 20h, cela génère des courses et des mouvements de foule qu'il serait pourtant très simple de supprimer en décalant les horaires des bus de 3 ou 4 minutes »

D'autres souhaitent **une plus grande fréquence de RER sur la branche Paris-Poissy** et s'interrogent sur le différentiel existant entre la branche Paris-Saint-Germain-en-Laye et Paris-Poissy.

« Suppressions de RER à destination de Poissy au moindre problème de trafic alors que les RER à destination de Saint-Germain ne semblent jamais impactés »
« Pourquoi il y a le passage de trois RER pour Saint-Germain-en-Laye et pour Cergy et un pour Poissy ? »
« Plus de trains aux heures de pointe »

Enfin, quelques participants demandent une **augmentation de la fréquence des trains de la ligne J,** notamment en heures de pointe.

« Augmenter la fréquence ligne J »
« Ligne J : Rajouter ou augmenter la fréquence de trains en heures de pointe, il y a de plus en plus de monde à Poissy, beaucoup de gens se retrouvent debout »

Île-de-France Mobilités indique être conscient des dysfonctionnements de la branche Poissy du RER A. Pour améliorer la situation, Île-de-France Mobilités, la RATP et SNCF Réseau ont défini un ensemble d'investissements sur l'infrastructure de cette ligne pour en améliorer sa régularité. Ces actions sont regroupées au sein du schéma directeur du RER A (SDLA). En parallèle, Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau ont défini une nouvelle grille horaire pour cette branche permettant de fiabiliser l'offre.
D'autre part, la ligne J sera remplacée en 2024 par le RER E prolongé depuis Paris. La fréquence des liaisons Poissy-Paris sera doublée à cette occasion.

1.2.2. Améliorer le confort et développer les services en gare

De nombreux participants attendent du projet de réaménagement de la gare de Poissy qu'il améliore le confort en gare et à ses abords et prévoie des services à destination des voyageurs.

Plusieurs participants demandent un **meilleur entretien** aux abords de la gare.

« Les ampoules des passages piétons de la départementale D190 sont grillées depuis des années »
« Refaire les étanchéités sous le pont SNCF »
« Avoir une gare plus propre (odeur d'urine sous le porche actuellement) »
« Problème avec les poubelles de la gare stockées sur le parvis, insoluble avec le personnel en gare »

« Faites enlever les poubelles qui sont en permanence sur la place. Quel accueil pour nos visiteurs »
« Il faut aussi installer des poubelles de tri partout plus un local adapté pour qu'enfin la SNCF recycle ses déchets alors qu'il y a déjà 20 ans que la ville de Poissy a mis en place la collecte sélective »

De nombreux participants font part de la nécessité d'**améliorer l'information voyageurs en gare**, notamment pour les bus mais aussi pour les trains (horaires en temps réel, fiches horaires, plans, écrans d'information en gare...). Certains demandent qu'une **présence humaine** au sein de la gare soit maintenue.

« Les renseignements pour les bus sont inexistants aujourd'hui tant en affichage qu'en personnel »
« Mettre un système d'écran unifié à tous les arrêts (bus, tram, train) permettant de connaître les prochaines arrivées »
« L'attractivité de la gare peut s'améliorer gratuitement si la SNCF pense à les informer en temps réel des incidents récurrents et des suppressions de trains »
« Il manque aussi de la communication entre la gare et les gares routières »

Certains participants souhaitent que le **commerce et la restauration** soient développés en gare et mis en valeur sur le parvis sud.

« Je pense qu'il faudrait prévoir un espace restauration et un espace d'attente climatisé »
« Développez du commerce en gare pour le bien-être des usagers »
« Le projet pourrait utilement inclure une implantation de commerces de gare (boulangerie, multiservices) côté Nord, c'est-à-dire Carrières »
« Commerces peu visibles, peu attrayants »

D'autres proposent l'implantation de **services en gare**, destinés à améliorer le confort des voyageurs (distributeurs, toilettes, boîtes aux lettres...).

« Merci de prévoir une seconde machine pour l'achat des tickets/abonnements »
« Merci de prévoir plus de distributeurs de billets en gare nord, voire un guichet »
« Mettre des ports USB permettant la recharge de nos portables »
« L'ajout d'une Pick Up Station est une nécessité »
« Une boîte aux lettres serait appréciée (gare nord) »
« Création de toilettes et de tables à langer (coin change bébé/nurserie) obligatoire »

Quelques-uns pointent des problèmes de vols et de fraude dans les transports en commun et réclament une **sécurité accrue dans la gare et à proximité**.

« Améliorer la sécurité (fraude) »
« Améliorer la sécurité dans la gare (ne plus laisser l'accès aux quais aux personnes non munies de titre de transport) et aux abords (vols de sac à main, téléphones...) »

Île-de-France Mobilités indique que l'un des objectifs du réaménagement de la gare de Poissy est d'améliorer le confort des cheminements dans et aux abords du pôle.
L'information voyageurs sera notamment renforcée sur une zone couvrant l'emprise actuelle des gares routières sud et nord, la gare ferroviaire, le parking d'intérêt régional et la halte fluviale, ainsi que la station de Tram 13 express dans sa variante urbaine et la passerelle piétons-cycles entre Poissy et Carrières-sous-Poissy, si ces deux projets étaient réalisés. L'information voyageur comprendra notamment l'installation de bornes d'information dynamique.
Par ailleurs, les **services et commerces en gare seront développés** dans le cadre du projet de prolongement du RER E, Eole, sous maîtrise d'ouvrage SNCF, qui prévoit l'installation d'appareils de validation des billets, d'achat de tickets, la création de toilettes. Le guichet en gare sera maintenu.

1.2.3. Améliorer les accès aux quais

De nombreux participants font part de la nécessité de **fluidifier la circulation au sein de la gare de Poissy.** Plusieurs participants notent **l'engorgement des souterrains et la difficulté de sortir de la gare** de Poissy aux heures de pointe.

« Le plus gros point d'inconfort pour les voyageurs est ce grand souterrain où tout le monde se croise et se bouscule. Des travaux sont-ils prévus ? »
« L'aménagement de la gare de Poissy actuelle me semble indispensable. Chaque soir, lorsque plusieurs trains arrivent simultanément en gares, les couloirs en sous-sols sont engorgés (...) Les tourniquets ne sont pas assez rapides »
« Nombre d'usagers manquent leurs trains car les accès sont obstrués par les voyageurs descendants »
« Risque potentiel (chute sur les voies, « happage » par un train rapide) »
« Avec une augmentation de 30 % des voyageurs, cela deviendra très risqué de circuler sur ces quais »

Île-de-France Mobilités indique que les aménagements à l'intérieur de la gare seront portés par SNCF, dans le cadre du projet Eole. Ces travaux prévoient notamment la création d'une sortie supplémentaire via un passage souterrain depuis le quai 1 vers la gare routière sud, l'agrandissement du hall et le réaménagement des quais. Tous ces aménagements visent une meilleure fluidité et un meilleur confort de circulation des voyageurs.

1.3. Quelques propositions d'alternatives au projet d'Île-de-France Mobilités

Quelques participants suggèrent de **déplacer la gare hors du centre-ville**, au niveau de l'ancienne station Talbot, afin de limiter les nuisances et d'améliorer les correspondances avec le projet de Tram 13 express et les trains de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

« Il faut bouger la gare hors centre-ville (aux anciens quais Talbot par exemple). Moins cher, pas de nuisances »
« [La gare] est enclavée dans une zone trop urbanisée. Il faut la déplacer de l'autre côté des bureaux de PSA et avoir alors des infrastructures modernes. (...) Il est irréaliste de penser à détruire un immeuble d'habitations »
« Et surtout, l'avenir de la station Talbot demeure obscur. Son site se prête pourtant à la création d'une nouvelle gare moderne accueillant les trains normands {LNPN} en sus des ex-RER A&E et avec l'éventuelle halte du tramway en suppléant ainsi aux insuffisances de celle du centre-ville ! »

Un participant propose d'**enterrer la gare de Poissy** et demande qu'une **analyse comparative** soit menée.

> *« Je me doute bien que l'idée de prévoir une gare ferroviaire enterrée ne représenterait pas du tout les mêmes coûts, et présenterait de nombreuses difficultés dans sa mise en œuvre, mais une telle solution (...) permettrait un aménagement de la gare sur le long terme (...), on s'affranchirait des difficultés liées aux ponts ferroviaires, une zone piétonne avec des commerces et un grand carrefour routier pourrait être aménagée en surface (...) est-ce qu'un chiffrage et un tableau avec les avantages supplémentaires pourraient être réalisés pour le mettre en comparaison des autres scénarios ? »*

Île-de-France Mobilités indique qu'un déplacement ou un enfouissement de la gare de Poissy ne sont pas envisagés. De tels scénarios ne sont pas envisageables en raison de leur coût élevé et des conséquences en phase travaux sur la circulation des trains.

2. UNE ATTENTE FORTE D'AMÉLIORATION DE L'INTERMODALITÉ AUTOUR DU PÔLE

2.1. La demande de renforcer l'offre de bus et de clarifier le fonctionnement des gares routières

2.1.1. L'offre et le réseau de bus

Certains participants suggèrent, pour **désencombrer le pôle de Poissy**, de renforcer la fréquence de passage des bus et la ponctualité et d'**adapter les trajets**, notamment vers Triel-sur-Seine et les quartiers à proximité de la forêt de Saint-Germain.

> *« Pourquoi conserver le terminus de certaines lignes de bus à la gare : des reports de terminus et des fusions de lignes permettraient de faire de la place »*
> *« En attendant le Tram 13 express, il serait bien de revoir le service des bus notamment ligne 52 et 53 car les bus se suivent et après il faut attendre 40 minutes pour le suivant »*
> *« Problème avec le bus 11, jamais à l'heure »*
> *« Il faut mettre plus de bus pour aller de l'autre côté de Poissy. Il y a beaucoup de bus qui vont du côté de Carrières et moins de l'autre côté »*
> *« Très (trop) peu de bus en destination de Triel-sur-Seine alors que pour Carrières-sous-Poissy, il y en a énormément et peu de personnes »*
> *« Toutefois, je ne vois pas trop de développement pour ceux qui habitent dans les quartiers suivants : Noailles, Clos d'Arcy, F. Lefevbre... Il serait bon de rajouter quelques bus dans cette direction »*
> *« Diminuer le temps de parcours du bus 24 en créant un direct St-Germain - Poissy boulevard Gambetta »*
> *« Prévoir un bus en site propre sur la RD190 (au moins sur certaines heures) »*

Plusieurs participants pointent le défaut de **lisibilité de l'offre de bus** (emplacement au sein de la gare, horaires de passages).

> *« Déjà il y a un manque de service d'information, aucune visibilité sur les accès aux bus »*
> *« Améliorer la signalisation des bus. Casse-tête pour les voyageurs occasionnels »*
> *« On trouve à la gare sud une information bus mais en fait les informations délivrées ne concernent pas toutes les lignes de bus qui passent par les 2 gares routières. 2 interrogations : pourquoi ne peut-on pas voir en un seul lieu toutes les informations concernant toutes les lignes desservies ? Pourquoi plusieurs lignes portent le même numéro ? »*
> *« La communication existante se limite à un écran dans le souterrain de la gare qui rappelle le prochain horaire du bus »*

Île-de-France Mobilités indique qu'en partenariat avec l'exploitant, Transdev CSO et GPS&O, des études ont été menées pour évaluer la possibilité de fusionner les lignes qui sont aujourd'hui en terminus, permettant ainsi d'éviter une entrée et une sortie en gare routière. Ces évolutions de l'offre de bus devraient être mises en service prochainement.

2.1.2. Les dysfonctionnements des gares routières

De nombreux participants estiment que la gare routière sud est **peu pratique et pose des problèmes de sécurité.** Les piétons pointent des difficultés de circulation au niveau des voies réservées aux bus. Les chauffeurs des bus font état de manœuvres délicates.

« Au niveau de l'entrée gare routière sud où le flux piéton croise les flux d'entrée de bus, ces 2 flux devraient être séparés car ce croisement est dangereux »
« La traversée de la gare routière côté Sud est dangereuse et non adaptée aux piétons qui ne savent pas trop par où passer. De plus, les bus roulent un peu vite dans cette zone et se donnent la priorité alors que les piétons essaient de traverser »
« La gare sud est mal agencée et les chauffeurs de bus ont peu de visibilité sur les piétons »
« Chauffeur sur ligne de bus Poissy. Fortement demandeur du réaménagement des gares routières, surtout gare sud. Raisons : beaucoup de bus, beaucoup de passagers, manœuvres complexes »

Plusieurs participants estiment nécessaire d'**améliorer les conditions d'entrée et de sortie des bus**, en gare routière sud notamment afin de limiter les retards.

« Il est indispensable que les bus puissent arriver à la gare routière et en repartir sans perdre de temps, comme c'est le cas parfois aujourd'hui, à la sortie de la gare routière sud et au carrefour entre les avenues Maurice Berteaux et du Cep »
« Il faudrait que l'avant de la gare soit plus facile d'accès pour les bus qui galèrent à tenir les horaires aux horaires de pointe »
« Sortie des bus juste avant le rond-point est peu fonctionnelle avec les voitures qui arrivent du pont »
« Prévoir des feux qui se déclenchent lors du passage des bus »

Certains soulignent la **perte de temps et la confusion générées par la cohabitation des deux gares routières**, lors des correspondances.

« Aussi, il faut jongler avec la gare sud (...) et la gare nord (...). L'interconnexion entre ces deux gares est longue et malaisée »
« La correspondance entre les deux gares routières est difficile pour ceux qui n'ont pas de Pass Navigo »
« La "gare routière sud" est au Nord et la "gare routière nord" est au Sud. C'est absurde. Il faut les renommer "gare routière est/ouest" »
« La signalétique des lignes et des horaires en temps réel est peu visible si l'on n'est pas habitué »

Quelques participants s'interrogent sur le **devenir des quais de bus récemment rénovés Place Georges Pompidou** (parvis sud).

« Je rappelle que le quai créé il y a maintenant quasi 3 ans est toujours inutilisé... Pensez d'abord aux bus qui s'y arrêteront avant de casser/construire »
« Quid de l'arrêt de bus devant la place de la gare qui a été refait en 2014 et toujours pas en service ? »

Île-de-France Mobilités, GPS&O et **Transdev CSO** ont étudié la possibilité de fusionner certaines lignes qui sont aujourd'hui en terminus, permettant ainsi d'éviter une entrée et une sortie en gare routière. Le projet de pôle pourrait permettre d'aller plus loin dans cette logique. Par exemple, les quais rue Maurice Berteaux pourraient être allongés afin d'augmenter leur capacité d'accueil (qui est d'un bus aujourd'hui). De plus, le projet de réaménagement du pôle permettra de sécuriser les cheminements piétons aux abords du pôle, en particulier dans les gares routières.

2.2. Des demandes d'aménagement précises en faveur des modes actifs

2.2.1. Sécuriser et faciliter les cheminements piétons aux alentours et à l'intérieur de la gare de Poissy

De très nombreux participants relèvent la **nécessité de sécuriser les cheminements et les traversées pour les piétons** à proximité immédiate de la gare de Poissy.

> La traversée du rond-point de l'Europe

Plusieurs pointent en particulier **la traversée du rond-point de l'Europe et des boulevards Gambetta et Robespierre**, depuis la gare et vers PSA.

> *« Il y a aussi la question du rond-point de l'Europe, au vu de la circulation présente et future (flux piétonniers quartiers Noailles, Rouget de Lisle (plusieurs milliers d'habitants à moyen terme) et Saint-Exupéry vers gare sud et retour) »*
> *« Il faudrait aussi repenser la traversée du Boulevard Gambetta par les piétons qui est catastrophique, voire très dangereuse »*
> *« Merci de prévoir un passage piétons bien situé et sécurisé pour les piétons qui arrivent du Bd Gambetta. Actuellement un seul passage piétons très mal situé et dangereux depuis que le feu tricolore a été supprimé »*
> *« Pourquoi rien n'est prévu pour l'accès piéton à la gare par le boulevard Robespierre, pourtant très emprunté et source potentiel d'accident ? »*
> *« Aménagement indispensable de la voie piétonne boulevard Robespierre > gare. Notamment allonger le feu vert qui ne dure que 3 secondes ! »*

Un participant propose l'installation de **détecteurs d'affluence** pour sécuriser les abords de la gare.

> *« Une idée : sécurité. À chaque arrivée de train, des détecteurs d'affluence devraient être installés afin de prévenir les automobilistes par des panneaux lumineux »*

Île-de-France Mobilités indique que le carrefour de l'Europe sera restructuré dans le cadre du projet Tram 13 express si le tracé urbain dans Poissy est validé à l'issue de l'enquête publique complémentaire. Ce réaménagement a notamment pour objectif d'améliorer et sécuriser les traversées piétonnes.

> La création d'une passerelle sur la RD190

De la même manière, beaucoup suggèrent de sécuriser la desserte piétonne de PSA, *via* la création d'une voire deux passerelles. Ils demandent généralement que cet aménagement soit confirmé et rapidement réalisé pour anticiper l'arrivée de nouveaux salariés au siège de PSA et la construction de nouveaux logements.

« Il faut une seconde passerelle au-dessus de la D190 côté Nord, car (...) 4 700 salariés bossent à l'usine de ce côté-là en trois huit, un chiffre qui va augmenter avec la concentration des sites de PSA »
« Une passerelle piétonne permettant de traverser en toute sécurité la RD190 me semble absolument indispensable ! »
« Il faut que la passerelle arrive plus tôt. Rond-point de l'Europe trop dangereux »
« La création d'une passerelle piétonne traversant la RD190 ne doit pas être une simple option mais doit être obligatoire »

Certains participants proposent des suggestions d'**aménagement et de financement de la passerelle.**

« Si les passagers du RER disposent d'une entrée spécifique vers PSA, permettre aux usagers de bus de l'emprunter entre PSA et la gare nord »
« Demande une passerelle PMR au-dessus de la RD190 »
« Entre gare de Poissy et site PSA + sur le site PSA : passerelle piétonne devra impérativement être PMR »
« Passerelle piétonne sur la RD190 : (...) un souterrain pourrait convenir »
« À noter que la passerelle doit être financée par la société de parking »

Pour un participant toutefois, l'emplacement actuellement prévu de la passerelle n'est pas adéquat.

« La passerelle piétonne traversant la RD190, située le long du pont SNCF, représente un détour impensable pour le voyageur pressé ou en retard ! »

Île-de-France Mobilités indique que la passerelle entre la gare routière sud et PSA vise à faire traverser en sécurité les piétons au-dessus du boulevard Gambetta (RD190) où les voitures roulent à vitesse élevée. La passerelle est positionnée pour créer un cheminement direct depuis la gare.

> Les traversées piétonnes au nord de la gare

D'autres participants relèvent la **difficulté des traversées piétonnes au nord de la gare et vers la Seine**.

« Il manque un maillage sérieux de la circulation douce. Par exemple, l'accès du pont de Poissy à la gare, en incluant une cohabitation piéton et vélo »
« Les circulations piétonnes doivent être possibles aux abords de la gare (espaces publics accessibles quasi - inexistants actuellement côté Nord) »
« Accès piéton, gare routière nord à améliorer »
« Ouverture de la gare sur la Seine »
« Il faut à mon avis une passerelle pour vélos et piétons, qui part en légère montée à côté du parking de la gare, qui passe au-dessus des trois voies et arrive à l'entrée de la gare côté parking »

Île-de-France Mobilités indique que les aménagements possibles pour améliorer les traversées piétonnes au nord de la gare sont :
- la recomposition du carrefour actuel RD30/cours du 14 juillet/rue du Pont Ancien en deux carrefours, pour faciliter les traversées piétonnes.
- l'extension du réaménagement des abords de la gare de Poissy jusqu'à la tête de la passerelle piétons/cycles au-dessus de la Seine si cette dernière venait à être réalisée.

> les cheminements piétons dedans et autour de la gare

De nombreux participants demandent que les déplacements au sein de la gare ferroviaire et entre les gares routières soient facilités pour les piétons (gestion des flux, signalétique).

« Merci d'augmenter le nombre d'accès "tourniquets" parce qu'aux heures de pointes usines PSA et/ou global nous faisons la queue pour passer ce point »
« Merci de prévoir un accès direct plus rapide entre les deux gares pour les piétons »
« Arrivée depuis le parvis vers la gare routière nord à faciliter »
« Créer une charte graphique avec des couleurs et symbole différenciant les deux gares routières et le parking (comme à Châtelet-les-Halles ou ils différencient le côté Forum du côté Seine dans la signalétique par exemple) »
« Visibilité faible dans la gare. Difficulté à se repérer dans la gare surtout pour les nouveaux arrivants »
« La gare sud : penser à un accès souterrain depuis le quai de la voie 1 vers la gare sud et si possible vers la gare nord (parking) pour faire un ensemble cohérent »

Aux abords de gare, plusieurs participants sollicitent l'installation de **panneaux d'information à vocation touristique et patrimoniale.**

« Accueil des touristes en gare de Poissy, ou plus exactement sur le parvis : le parvis peut-il être refait en permettant l'implantation de panneaux d'info pour les touristes ? »
« L'ajout d'une plaque touristique comme celle déjà présente sur le parvis de l'entrée principal serait aussi judicieux compte tenu de l'intérêt patrimonial environnant (ancien pont, rue Émile Zola) »
« Il faudra faire des cartes radioconcentriques avec le centre de la carte d'après le lieu où l'on se trouve, comme les cartes locales sur les arrêts de bus à Paris »

Île-de-France Mobilités indique que l'amélioration des cheminements et de la signalétique (homogénéisation, mise en cohérence) au sein du pôle est prévue dans le réaménagement de la gare de Poissy. Par ailleurs, la correspondance entre les gares routières par l'extérieur du pôle sera améliorée grâce au traitement des passages sous le tunnel des voies ferrées et à la requalification de l'entrée nord > Pont de Poissy. Une réflexion sur la mise en valeur du patrimoine touristique de Poissy pourra être conduite en lien avec la Ville.

2.2.2 Créer des cheminements et des stationnements cyclables

De nombreux participants demandent des stationnements vélos sécurisés (Véligo, par exemple) à proximité immédiate des accès nord et sud de la gare. Ils insistent sur la nécessité d'avoir **un nombre suffisant de stationnements facilement accessibles** à pied et à vélo.

« Le besoin d'un parc à vélo est évident et, ce, des 2 côtés de la gare avec, pourquoi pas, des versions très sécurisées et accessibles avec Pass Navigo comme cela se fait dans d'autres gares (type Sartrouville) »
« Pour les personnes venant de Carrières-sous-Poissy, pourriez-vous ajouter un autre parc à vélo côté vieux pont (nouvelle passerelle) ? »
« Les gens qui viennent en vélo ont besoin de stationner proche de la gare (...). Or on ne voit que des stationnements Véligo et rien sur le nombre de places »
« Pourriez-vous développer le stationnement vélo sécurisé (idem gare RER de Saint-Germain-en-Laye). »

« En tant qu'utilisateur régulier de la gare, je suis très frustré que le parc vélos soit saturé et difficile d'accès - en effet, le seul emplacement que j'ai voulu essayer - à l'extrémité des quais côté gare routière nord - était saturé, impossible d'y mettre un vélo. Je souhaite donc que l'objectif du projet soit de prévoir une capacité maximale pour les vélos »
« Je vois des Véligo et j'espère que les accès vélo seront simplifiés ; il n'y a actuellement pas de possibilité de venir en vélo ni de le stationner et ce serait un vrai plus pour tous et pour l'environnement »
« Un important garage à vélos face à la gare (rue Jean-Claude Mary) est présent mais il reste méconnu »

Beaucoup demandent **l'aménagement de cheminements cyclables sécurisés et confortables afin d'accéder à la gare**, et souhaitent plus de précisions sur les aménagements envisagés.

« Il n'y a aujourd'hui pas d'itinéraire légal permettant de rejoindre la gare ou le parking à vélo depuis le boulevard de l'Europe, l'avenue Maurice Berteaux étant réservée aux bus et taxi dans ce sens. De plus, même si elle l'était, il faut passer par le rond-point de l'Europe qui, avec ses 3 voies, est très dangereux à pratiquer en vélo. Ce qu'il se passe aujourd'hui en pratique : les vélos empruntent les trottoirs ce qui est inconfortable pour tout le monde »
« Avec l'emplacement du parking Véligo près de la RD190, lorsqu'on est sur le pont en provenance de Carrières, il faut obligatoirement continuer tout droit et couper la route aux voitures qui tournent à droite vers la rue du Bac. (...) Pour repartir vers Carrières, il faut traverser la RD190 avec les piétons et on gêne tout le monde. (...) Rouler sur la place de l'Europe en vélo est également impossible, j'emprunte les trottoirs, ce qui gêne les piétons, surtout en heure de pointe. (...) Pouvez-vous intégrer les cheminements vélo dans les 3 scénarios ? »
« Je me questionne sur le terme "aménagement cyclable". Est-ce de réelles pistes cyclables ou quelque chose de moins coûteux ? Nous sommes très nombreux (enfants, actifs, retraités) à attendre une réelle politique tournée vers le vélo »

Grand Paris Seine & Oise souhaite que *« l'ensemble des axes et carrefours soient traités afin d'assurer le cheminement des piétons et des cycles sans détours et dans les meilleures conditions de sécurité ».*

Par ailleurs, quelques-uns souhaitent qu'un **maillage cyclable intercommunal cohérent** soit développé à l'occasion du réaménagement de la gare de Poissy.

« Besoin de pistes cyclables vers Carrières-sous-Poissy et dans Poissy »
« Au-delà des abords de la gare, il manque un vrai réseau de pistes cyclables interconnecté avec autres communes »

Île-de-France Mobilités indique que la création de cheminements cyclables aujourd'hui inexistants et de stationnements pour les vélos est prévue. Des stationnements type Véligo seront installés à proximité de l'entrée nord du bâtiment voyageurs. Sur le parvis sud, un parking vélo d'une trentaine d'emplacements sera aménagé.
Les cyclistes bénéficieront par ailleurs des aménagements visant à apaiser la circulation routière et à faciliter le passage des carrefours.

2.2.3. La passerelle piétons cycles

Plusieurs participants font part de **leur intérêt** vis-à-vis du projet de passerelle piétonne et cyclable sur la Seine, entre Poissy et Carrières-sous-Poissy. Quelques-uns s'interrogent sur **la prise en compte de cette passerelle** dans le projet de réaménagement de la gare et **sur ses effets sur les cheminements piétons et cyclables** au nord de la gare. Certains craignent des impacts négatifs sur la commune de Carrières-sous-Poissy.

> *« Vous ne parlez pas de la future passerelle entre Carrières et Poissy. Or celle-ci est très attendue par les piétons qui habitent Carrières côté Bords de Seine et Saint-Louis. Du coup, le flux de circulation n'est pas modélisé et donc l'impact n'est pas pris en compte dans votre projet »*
> *« Étant en attente de la passerelle entre Carrières et Poissy, ce projet n'est pas très visible sur votre plaquette : accès gare ? »*
> *« Le projet pourrait utilement inclure le raccordement avec la future passerelle (vélos, piétons) qui enjambera la Seine vers Carrières (facilité d'accès, sécurité de circulation) »*
> *« Aucun des 3 scénarios ne prend en compte la nouvelle passerelle piétonne sur l'ancien pont pour 2022 »*
> *« Anticiper le risque qu'avec l'arrivée de la passerelle piétonne sur la Seine, Carrières ne devienne une "commune-parking" »*

Par ailleurs, quelques participants suggèrent de réaliser un aménagement sécurisé pour traverser la RD30. Certains proposent **une passerelle enjambant la RD30** et permettant de relier directement les quais de la gare nord depuis la passerelle piétonne et cyclable.

> *« La future passerelle sur l'ancien pont de Poissy apportera un flux important de piétons et cyclistes venant de Carrières-sous-Poissy. Comment sera assurée la sécurité de la traversée du carrefour RD30 à l'angle du Cours du 14 juillet ? Les niveaux respectifs du pont et de la rue de la Gare ne pourraient-ils pas permettre l'aménagement d'une passerelle passant par-dessus ce carrefour pour arriver directement au niveau des quais, avec néanmoins une sortie directe au niveau du carrefour ? »*
> *« Dans la mesure où la réalisation de la passerelle entre Poissy et Carrières est maintenant actée (elle devrait même être livrée avant le réaménagement de la gare) et qu'elle générera un flux piétons et vélos important, l'aménagement d'une traversée sécurisée entre cette passerelle et la gare nord mériterait de figurer dans tous les scénarios et d'être précisé »*

Grand Paris Seine & Oise souhaite que la *« traversée de la RD30 entre la future passerelle piétons/cycles reliant Carrières-sous-Poissy et Poissy et la gare soit étudiée en détail au vu de l'ampleur des flux attendus ».*

Île-de-France Mobilités indique que le projet connexe de passerelle de franchissement de la Seine est pris en compte dans son projet de réaménagement de la gare : un agrandissement de la sortie des quais du RER vers Carrières-sous-Poissy est prévu. L'enjeu est la traversée de la RD30 pour les piétons : si la passerelle était réalisée, il serait nécessaire de modifier le carrefour pour accueillir le flux supplémentaire de piétons et de cyclistes, en toute sécurité. Les conséquences de la création de la passerelle sur le stationnement à Carrières-sous-Poissy seront étudiées.

2.2.4. L'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Quelques participants demandent que le réaménagement de la gare permette d'**améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.**

« Secteur 4 [bâtiment gare] (...) abandonné et non accessible PMR »
« Merci d'envisager de rendre accessible aux PMR (...) Quelle que soit la solution, merci de préférer les ascenseurs aux escaliers roulants (fausse bonne idée en accessibilité) »
« Accès aux quais et aux trains en rapport avec la fréquentation et les éventuels handicaps des voyageurs, sonorisation... »
« L'accessibilité PMR prend-elle en compte les malvoyants (bande podotactile et message sonore possible, boutons rouges fonctionnels). La gare routière sud est actuellement très accidentogène pour un malvoyant »

Île-de-France Mobilités indique que les points d'entrée des bâtiments voyageurs sont aujourd'hui globalement accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Le projet prévoit la mise aux normes des accès à la gare pour les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, dans le cadre du projet Eole, l'intérieur de la gare sera également aménagé et portera sur les cheminements à l'intérieur de la gare, les quais, les liaisons de quais à quais et les bâtiments voyageurs.

2.3. Des interrogations sur les projets en correspondance (Eole, Tram 13 express)

Les projets de Tram 13 express et Eole font l'objet de remarques nombreuses de la part des participants qui évoquent leur opportunité et leur interaction avec le projet de réaménagement de la gare de Poissy.

Grand Paris Seine & Oise indique qu'en raison de la localisation du projet, *« à la croisée de plusieurs projets d'infrastructures majeures tels que l'extension du RER E à l'Ouest, le Tram 13 express, la passerelle Poissy/Carrières-sous-Poissy, la gare de Poissy fait partie des pôles stratégiques du territoire de GPS&O ».*

2.3.1. Le projet Tram 13 express

> Le tracé urbain du Tram 13 express
De nombreux participants s'étonnent de la manière **de représenter la station du Tram 13 express dans les documents d'information**, qui laisse penser que le projet est acté, et demandent que le projet de réaménagement de la gare envisage la possibilité que le Tram 13 express ne s'y arrête pas.

« Attention cependant à attendre la confirmation de l'arrêt du Tram 13 (toujours en discussion) »
« Les trois scénarios proposés supposent acquis la réalisation du nouveau tracé urbain de Tram 13 express lequel doit cependant encore franchir l'étape de la DUP phase 2 après enquête publique complémentaire »
« À la lecture des documents, un scénario incorpore l'arrivée du Tram 13 express à la gare de Poissy. Or, cette arrivée dépend d'une autre enquête publique encore en cours pour déterminer le raccordement ou non du Tram 13 express à la gare. Aussi, il me semble pertinent d'étudier un scénario dans le cas où le Tram 13 express ne desservirait pas la gare de Poissy »

Plusieurs participants profitent de l'occasion pour rappeler leur **opposition au tracé urbain** du Tram 13 express.

> *« Le surcoût du passage par le centre-ville du Tram 13 par rapport au tracé initial (qui apporte beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages et laisse de très nombreux points d'inquiétudes sans réponse) est estimé à un minimum de 120 millions d'euros »*
> *« Le passage du Tram 13 au centre (loin à pied, de la gare routière sud et du centre-ville) serait une gabegie financière et une gêne démesurée pour la circulation Nord-Sud déjà bien chargée matin et soir »*
> *« L'arrivée du Tram 13 va empiéter sur la RD190, ce qui va fortement détériorer la fluidité de la circulation, déjà pénible à certaines heures »*

Quelques-uns suggèrent des localisations précises de la station du **Tram 13 express**, à proximité de la gare de Poissy ou du Technoparc.

> *« Ce serait bénéfique que la ligne 13 aille jusqu'à la gare de Poissy »*
> *« Pourquoi ne pas amener le Tram 13 vers le quai Talbot et développer les transports sur le quartier Rouget de Lisle ? »*
> *« Concernant le tramway, l'arrêt ZAC pourrait être décalé plus sur le fond du quartier Saint-Exupéry afin de pouvoir installer une passerelle qui irait directement au Technoparc »*

Île-de-France Mobilités indique que le Tram 13 express a deux variantes de tracé : l'une par la Grande Ceinture, l'autre ; par le centre de Poissy. C'est ce dernier tracé qui prévoit l'implantation d'une station près de la gare. Le projet de Tram 13 express et de réaménagement de la gare sont administrativement distincts mais tous deux portés par Île-de-France Mobilités. Le réaménagement de la place de l'Europe est traité dans le cadre du projet de Tram 13 express.
L'enquête publique complémentaire sur le projet de Tram 13 express aura lieu en début d'année 2018 et permettra de présenter l'avancée des études, les avantages et inconvénients de chaque variante.

> La correspondance entre la station de Tram 13 express et la gare de Poissy

De nombreux participants soulignent la nécessité de prévoir des correspondances de qualité entre la gare RER de Poissy et le Tram 13 express.

> *« L'arrêt Tram 13 est trop éloigné de la gare de Poissy »*
> *« Il est indispensable que les correspondances soient rapides, en particulier celle entre la ligne E et le Tram 13 »*
> *« Entre la passerelle et le Tram 13 il doit y avoir un passage à l'abri du vent et de la pluie. Un nouveau passage sous les voies et sous la gare est à créer. Le bruit engendré et la facilité de circulation sont à étudier. Il ne faudra pas être mesquin »*
> *« Dans l'hypothèse où ce serait finalement le tracé initial du Tram 13 express qui serait déclaré d'utilité publique avec sa station Poissy Grande Ceinture, une liaison navette entre cette gare et la gare de Poissy Transilien-RER serait à établir (...) Quels sont les aménagements prévus par le STIF dans les trois scénarios pour mettre en place cette liaison navette et l'exploiter à la fréquence requise ? »*
> *« La liaison piétonne entre le Tram 13 express et la gare doit aussi être repensée à cause du rond-point dangereux et souvent surchargé en circulation »*

Quelques-uns suggèrent que **l'offre de bus soit modifiée** en fonction du tracé du Tram 13 express retenu.

« Desserrage du maillage bus à envisager si le tracé urbain du Tram 13 est retenu. Exemples : Le terminus de la ligne 54 à déplacer depuis la Gare de Poissy vers la station Poissy ZAC. Le passage de la ligne 5 en gare de Poissy est à supprimer car cette ligne aura un tracé sensiblement parallèle à celui du Tram 13 dans son parcours à travers la ville de Poissy »
« Quand la création d'une gare de Tram à proximité du Technoparc à Adrienne Bolland avec passage sous les voies pour l'accès au quartier à pied ou dans une version plus éloignée à Achères Chêne Feuillu permettrai la suppression intégrale de la Ligne 54 (11 bus sur la seule heure de 8h et encore ils sont insuffisants !) et une réduction partielle de la Ligne 5 ! »

Un participant propose d'instaurer un service de navettes entre la gare et la station du Tram 13 express.

« Adoptons la solution de navettes routières entre les deux gares »

Île-de-France Mobilités indique que la distance entre la station du tramway et la gare est proche de ce qui existe ailleurs en Île-de-France. Si à l'issue de l'enquête publique complémentaire sur le Tram 13 express, le tracé passant par Poissy centre est retenu, de l'espace serait libéré pour les piétons sur la place de l'Europe : les conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes seront différentes de ce qui existe aujourd'hui. Enfin, le projet de tramway et le réaménagement de la gare sont étudiés en parallèle : les scénarios présentés sont compatibles avec l'hypothèse d'arrivée du tramway.

2.3.2. Le projet Eole : prolongement du RER E à l'Ouest

De nombreux participants déplorent la suppression de **la liaison directe Poissy-Saint-Lazare (ligne J)** dans le cadre de la mise en service du RER E (Eole), à horizon 2024. Ils pointent un allongement des temps de parcours.

« Je suis réellement choquée d'apprendre que la ligne ne desservira plus Poissy en 2024 (...) c'est un réel confort au quotidien de faire Poissy/Paris en direct (...) pour moi c'était la raison de nouvelles installations à Poissy »
« Si une ligne devait disparaître, c'est le A !! Pas le train direct pour Paris... »
« Il faut maintenir la ligne J (...) c'est indispensable pour faire face à l'augmentation de voyageurs. C'est nécessaire également car le RER marche trop mal »
« Le RER E ne présente aucun avantage : plus d'arrêts = plus de monde = plus de temps de trajet = plus d'incidents »
« Si la ligne J ne s'arrête plus à Poissy, quel sera le gain de temps avec Eole pour rejoindre Saint Lazare et la ligne 14 ? »
« Je suis totalement opposée à la suppression de la ligne J et aux arrêts supplémentaires qui rallongeront mon trajet »

Quelques participants saluent l'initiative, partie intégrante du projet Eole, de créer **un souterrain vers la gare routière sud**. Certains suggèrent de créer **d'autres accès directs aux quais et aux gares routières.**

« La création d'une nouvelle sortie SNCF vers la gare routière sud est très bon point pour éviter les bouchons lors de l'arrivée des trains en provenance de Paris »
« Un tunnel piétonnier d'accès direct de la zone 12 [gare routière nord] à la zone 13 [gare routière sud] est manquant »
« Suggestions : étendre l'accès depuis la gare routière nord à l'ensemble des quais ; ajouter un 3e accès à l'ensemble des quais à l'opposé, coté PSA avec une entrée piétons directement depuis l'autre côté de la RD190 »

« Il est indispensable de créer d'autres sorties/entrées directement à partir des quais (souterrains ou plutôt passerelles) : d'une part vers PSA en bout "est" des quais, et d'autre part pour les passagers de la ligne J actuelle en bout « ouest » des quais vers la sortie RER A déjà existante »
« Il manque clairement un 2e souterrain côté de la rue de la Gare ou a minima une sortie sud sur le square Léon Déliance »

Beaucoup de participants, majoritairement des riverains de l'Île de Migneaux et de la rue Émile Zola représentés par l'**Association Poissy Émile Zola (APEZ)**, redoutent **les impacts du projet Eole une fois mis en service**, et demandent des protections acoustiques.

« Les porteurs du projet EOLE nous répètent depuis 2010 qu'ils n'ont pas d'argent pour protéger du bruit les bords de Seine entre Poissy et Villennes-Sur-Seine mais voici que 10 millions d'euros apparaissent pour proposer 2 scenarii supplémentaires d'aménagement de la gare »
« Habitant sur l'Île de Migneaux, nous nous opposons fermement au projet EOLE s'il n'y a pas de mur anti-bruit le long de notre île »
« Vous sollicitez la concertation pour l'aménagement de la gare mais au-delà vous ignorez les appels à concertation des riverains de Poissy. Nous habitons dans le quartier de l'Île de Migneaux qui longe le tracé RER E sur près de 2 km. Comme vous le savez nous sommes intervenus depuis 2010 à de multiples reprises pour que l'aménagement du projet EOLE RER entre Paris et Mantes soit l'occasion d'insérer un mur anti-bruit le long de la voie »
« Les riverains de l'Avenue Émile Zola (association APEZ) soutiennent à 100 % le message de nos voisins de l'Île de Migneaux »

Enfin, un participant souhaite des précisions quant à **l'impact du projet Eole sur la gare routière sud**, en phase chantier.

« Gare-routière sud : votre chef de projet a incidemment déclaré qu'elle serait réduite par le projet Eole ; de combien ? »

Île-de-France Mobilités rappelle que le projet de prolongement du RER E (Eole) sous maîtrise d'ouvrage de SNCF vise à améliorer les liaisons entre la Seine aval (dont Poissy) et le cœur de l'agglomération. Le projet Eole offrira une plus grande variété de destinations avec des temps de parcours améliorés. Les usagers pourront bénéficier de la desserte directe du quartier Haussman - Saint-Lazare plus fréquente avec un temps de parcours légèrement supérieur. La fréquence des trains sera doublée et les aménagements ferroviaires permettront d'améliorer la régularité de l'axe.
Au niveau de la gare de Poissy, le projet Eole traite de l'intérieur de la gare (création d'une sortie supplémentaire, installation d'appareils de validation des billets, d'achat de tickets, agrandissement du hall, création de toilettes...).

2.4. Les impacts du projet sur la circulation routière et le stationnement

2.4.1. Impact du projet sur le trafic automobile

Quelques participants craignent que le projet de réaménagement de la gare se fasse **au détriment des automobilistes.**

« Il est très impératif de simuler très intensément tous les scénarios pour le trafic auto : 15 minutes/jour de perdues par habitant = des milliards d'euros perdus ! »
« Attention cependant à ne pas délaisser le transport automobile, ni le chasser ou lui laisser la portion congrue. Un projet multimodal efficace est un projet qui n'oublie aucun mode de déplacement »

Pour le **conseil syndical de la résidence du Port,** le projet *« ne doit en aucun cas se faire au détriment des résidents et des autres usagers de la circulation »*.

D'autres pointent les problèmes posés par **la circulation de transit à Poissy et souhaitent que le projet d'Île-de-France Mobilités contribue à y remédier.**

> *« Il me semblerait plus opportun d'étudier comment éviter la traversée de Poissy aux véhicules utilisant notre ville comme couloir de circulation et notamment les poids lourds ne desservant pas la ville »*
> *« Ce secteur est actuellement pénalisé par la circulation intrusive des bus et abusive des poids lourds »*
> *« La circulation des automobiles et des camions restera importante. »*
> *« Comment le réaménagement du pôle peut apaiser la circulation automobile dans le secteur ? »*

Un participant suggère de **mettre des radars aux feux rouges** pour pacifier la circulation routière aux abords de la gare de Poissy.

> *« Radar à feux rouge : carrefour RD30/rue du Bac »*

Île-de-France Mobilités confirme qu'actuellement le quartier de la gare de Poissy est un lieu de transit automobile important. Ce sujet, majeur pour le réaménagement de la gare, sera étudié à l'échelle du bassin de vie de Poissy par l'intercommunalité GPS&O, la Ville de Poissy, le Conseil départemental des Yvelines et Île-de-France Mobilités. Les évolutions proposées du plan de circulation seront également étudiées dans ce cadre.

2.4.2. Stationnement automobile et dépose-minute

De nombreux participants expriment une forte attente en matière de **stationnements et de dépose-minutes par rapport à la situation actuelle.**

> *« Point de parking relais gratuit ? (...) Cela permet pourtant un véritable accès au pôle multimodal pour tous ceux qui ne vivent pas en centre-ville »*
> *« Ce qui manque cruellement à la gare de Poissy est un dépose-minute »*
> *« Nécessité absolue d'un parking minute permettant de déposer ou récupérer des voyageurs sans être obligé de rester en attente mal stationné n'importe où »*
> *« Le dépose-minute actuel est ridicule ; les nouveaux seront-ils mieux traités ? »*
> *« Des places de parking sont nécessaires »*
> *« La dépose et l'attente des voyageurs par des tiers avec voiture ne semble pas avoir été prises en compte »*
> *« Il sera intéressant de prévoir un dépose-minute efficace, pour pouvoir attendre les usagers du train et du RER »*

Certains proposent des **emplacements précis pour les dépose-minutes ou pour des aires de covoiturage**, au sud et au nord de la gare.

> *« Il manque un dépose-minute au droit de la Médiathèque Christine de Pisan en provenance du Bd Victor Hugo »*
> *« Surtout : pas de voitures côté Pompidou sauf éventuellement un vrai dépose-minute exclusif »*
> *« Côté Seine, je souhaiterais un véritable dépose-minute (...) qui permettrait de repartir aisément par le Cour Du 14 Juillet (...). Avez-vous prévu quelque chose de ce type ? »*
> *« Le petit parking devant la gare SNCF (4 à 5 places) est beaucoup trop petit »*

« [Au niveau du bâtiment voyageurs] penser à une aire de covoiturage »
« Il faudrait vraiment augmenter le nombre de places dépose-minute au niveau du parvis sud »
« Il faut absolument prévoir un parking minute pour la dépose des voyageurs pour dégager l'axe de la rue Maurice Berteaux »

Un participant suggère de rétablir un temps de gratuité dans le **parking d'intérêt régional.**

« Dommage que la 1re 1/2 heure du parking souterrain ne sois plus gratuite »

Île-de-France Mobilités indique qu'une étude de stationnement sera menée lors de la prochaine phase d'étude. Elle permettra de dimensionner finement l'offre de stationnements de courte et longue durée. Dans tous les cas, deux déposes-minutes au nord et au sud de la gare sont prévus :
- à proximité de l'entrée nord du bâtiment voyageurs,
- au niveau de la rue Jean-Claude Mary.

2.4.3. Les cars de tourisme

Quelques participants demandent si **la halte fluviale et les cars de tourisme** garés à proximité sont intégrés au projet.

« Qu'en est-il de l'accès à la halte fluviale régulièrement utilisée par les bateaux de croisière et leurs bus ? »
« Au niveau de la halte fluviale, les bus de touristes stationnent sans éteindre le moteur, ce qui génère des nuisances pour les riverains »

Île-de-France Mobilités confirme qu'actuellement les cars de tourisme ne disposent d'aucune zone de stationnement dédiée à proximité de la halte fluviale. Ce point devra être approfondi lors de la phase suivante d'étude.

3. LES SCÉNARIOS DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE DE POISSY

Beaucoup de participants s'expriment en faveur de l'un ou l'autre des scénarios d'aménagement proposés. Le scénario socle apparaît comme le scénario le moins soutenu et le scénario maximal est privilégié par de nombreux contributeurs.

3.1. Le scénario socle

3.1.1. Un scénario soutenu pour son coût moindre et ses impacts faibles sur les riverains

Certains participants mettent en avant le **moindre coût** du scénario socle.

« Étant donné le contexte financier actuel je suis favorable au scénario socle »
« Le scénario socle paraît acceptable et moins onéreux »
« Le scénario SOCLE me paraît représenter le meilleur rapport qualité/prix. Efficience et économie »
« Mon choix est guidé par le coût vs le service rendu (...) le socle semble suffisant »
« Il me semble que le scénario socle améliorerait les conditions d'utilisation pour un coût maîtrisé »
« Le scénario socle me parait le seul apte à corréler les différents intérêts : ceux des utilisateurs des trains et bus, des habitants du quartier, des automobilistes, dont la possibilité de circuler doit également être prise en compte, et un coût raisonnable »

Pour plusieurs participants, ce scénario a l'avantage de limiter les impacts **sur l'environnement et sur le cadre de vie des riverains** de la gare de Poissy.

« Le scénario socle avec la passerelle piétonne en option me semble suffisant et surtout le moins dévastateur au niveau des riverains »
« Avantage : préservation/non démolition de l'immeuble de logements sociaux géré par la SOVAL »
« Le scénario de base socle est sans doute celui le plus cohérent. Les immeubles aux alentours seront très impactés avec les deux autres solutions »
« Préférence scénario SOCLE : Remet moins en cause les habitudes »
« Je vote pour le scénario socle car le moins destructeur d'arbres et verdure des bords de Seine »
« Le scénario socle améliore sans casser : parfait »
« Scénario socle est le plus compatible avec la protection du site historique »

3.1.2. Un scénario dont certains aménagements sont attendus

Plusieurs participants saluent l'amélioration du **confort sous les ponts ferroviaires.**

« Le scénario socle me paraît le plus réalisable et peut-être le plus pertinent. En effet, il prévoit une amélioration du confort sous les ponts ferroviaires »
« Indispensable : agrandir le passage sous la ligne de chemin de fer et la rendre moins bruyante »
« Svp aménagement sous les ponts ferroviaires en urgence »

Quelques-uns montrent leur intérêt pour la **création du parc à vélo** au niveau du parvis sud, pour la création du dépose-minute, ou encore le réaménagement de la gare routière sud.

« Mon choix est celui du scénario SOCLE, me rendant à la gare soit à pied, soit en vélo l'aménagement du parvis me semble primordial avec la création du parc à vélo »
« Un arrêt minute pour les voitures est essentiel pour pouvoir être déposé et récupéré à la gare. Je préfère le projet socle »
« Je suis pour le scénario socle car la gare routière sud est mal organisée, plus sale »

Certains participants suggèrent de profiter du réaménagement de la gare pour **embellir et rendre le parvis sud plus agréable.**

« Rendre la place de la gare plus attrayante (arbre, sculpture...) »
« Manque de verdure, de bancs autour de la gare »
« Intégrer de la couleur au projet »

3.1.3. Un scénario qui suscite des craintes liées à certains aménagements proposés

> Le Parking d'Intérêt Régional (PIR)
Si la majorité des participants est **favorable à l'embellissement du Parking d'Intérêt Régional (PIR), certains craignent que l'offre de stationnement** soit inférieure aux besoins des usagers de la gare.

« L'embellissement du parking et le réaménagement de la passerelle sont très pertinents »
« Avec l'augmentation du nombre de voyageurs, a-t-on évalué la possible augmentation du nombre de voitures stationnant sur le parking ? Celui-ci risquerait d'être plus joli mais sous-dimensionné »
« La réhabilitation devra couvrir intégralement le bâtiment/blockhaus/verrue d'une façade végétalisé (ou semi végétalisé comme « l'immeuble qui pousse » en gabion de l'architecte Edouard François) qui est la plus adapté pour préserver le cadre bucolique des bords de Seine »

Grand Paris Seine & Oise et le **Département des Yvelines** souhaitent que *« l'augmentation de capacité envisagée [du parking relais] reste une option non tranchée »*, et suggèrent que des études de stationnement plus poussées permettent de *« déterminer le dimensionnement optimal du parking relais »* pour répondre aux besoins à l'horizon 2025 dans la double perspective de l'arrivée du RER E et du Tram 13 express.

Plusieurs participants notent la nécessité de **réaménager la passerelle d'accès au PIR**, notamment pour la rendre accessible aux **personnes à mobilité réduite** (PMR). Certains proposent qu'un **souterrain** soit privilégié.

« La passerelle entre le parking et la gare est dégoûtante, recouverte de mousse et d'algues »
« La passerelle devra être aménagée PMR »
« Pourquoi reconstruire une passerelle ? Pourquoi ne pas envisager un accès souterrain du -1 du parking à l'accès actuel de la gare via une descente progressive et un escalier, ou via un escalier et un ascenseur ? Merci, quelle que soit la solution, de préférer les ascenseurs aux escaliers roulants »

Le Département des Yvelines souhaite que soit étudié, dans les phases suivantes d'études, le raccordement de la passerelle piétonne actuelle du PIR au trottoir de la RD190 dans le cadre de sa modernisation et de sa mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Cette passerelle serait ainsi dédiée à la fois aux flux du parc relais vers la gare ferroviaire et aux flux piétons arrivant depuis Carrières-sous-Poissy *via* le pont de Poissy pour faciliter la traversée de la RD30.

Île-de-France Mobilités indique que l'embellissement du Parking d'Intérêt Régional (PIR) consiste en un remplacement de la façade en béton par une nouvelle façade, mieux intégrée à son environnement. Le PIR sera labellisé P+R (parc relais) : cela nécessite un réaménagement de l'intérieur du parking en faveur des modes alternatifs mais ne prévoit pas à ce stade l'aménagement de stationnement supplémentaire. La passerelle reliant le PIR à la gare sera démolie puis éventuellement reconstruite pour la rendre accessible aux personnes à mobilité réduite. La nouvelle passerelle contribuera à améliorer significativement l'intégration urbaine du pôle de la gare.

> La modification du sens de la circulation des rues Maurice Berteaux et Jean-Claude Mary

Certains participants craignent que les modifications de sens de circulation prévues dans le scénario socle entraînent des **embouteillages rue Jean-Claude Mary ou boulevard Victor Hugo**.

« L'inversion du sens de circulation de la rue Maurice Berteaux créera un report de trafic sur l'étroite rue Jean-Claude Mary en centre-ville »
« La rue Jean-Claude Mary va-t-elle pouvoir absorber l'affluence aux heures de pointes, de la rue Maurice Berteaux ? »
« C'est un embouteillage assuré rue Jean-Claude Mary et Boulevard Victor Hugo »

D'autres participants souhaitent des compléments d'information sur les **reports de trafic,** sur la **modification du plan de circulation** et les éventuels **aménagements de voirie** induits.

« Une étude de report a-t-elle été réalisée ? »
« Vous ne précisez rien sur la circulation des véhicules après le dépose-minute… Pourront-ils repartir par le rond-point de l'Europe ? Pourront-ils revenir sur leurs pas pour retrouver l'avenue du Cep et le centre-ville ? Rien n'est dit et l'on ne voit pas comment cela pourra se faire vu le sens de circulation qui sera imposé rue Jean-Claude Mary »
« L'arrivée en gare sud en provenance de l'ouest de Poissy qui est reportée de l'avenue Maurice Berteaux à la rue Jean-Claude Mary va générer un trafic bus qui semble difficilement compatible avec le gabarit de cette rue et des rues affluentes à moins d'envisager des adaptations importantes de voirie. Quels sont les aménagements de voirie envisagés ? »

Quelques-uns suggèrent des évolutions du **plan de circulation.**

« Il serait à mon avis judicieux de laisser ouvert aux voitures particulières un itinéraire parking de la rue Jean-Claude Mary vers l'avenue Maurice Berteaux vers le centre-ville »
« Sur le parvis sud, il ne faut plus aucune voiture, même en passage. C'est trop dangereux »

Un participant pointe des risques d'insécurité du fait de la **cohabitation entre piétons et cyclistes** rue Jean-Claude Mary.

« Inconvénient : la cohabitation piétons-cyclistes rue Jean-Claude Mary »

Un autre alerte sur l'existence d'une **entrée de parking** au carrefour du boulevard Victor Hugo et de l'avenue Maurice Berteaux.

« Attention résidences nouvelles à l'angle Hugo/Berteaux : entrée parking »

Île-de-France Mobilités indique que la mise à sens unique de l'avenue Maurice Berteaux et le changement de sens rue Jean-Claude Mary visent à diminuer les flux de transit pour apaiser le parvis sud de la gare de Poissy. Les accès au dépose-minute, au parking des Lys et des riverains sont maintenus. Les cyclistes bénéficieront quant à eux de l'apaisement du trafic dans le secteur.
Les impacts des modifications du plan de circulation seront étudiés dans les phases ultérieures d'études. Elles pourront être ajustées en conséquence.

> Le dépose-minute

Certains estiment que la **localisation du dépose-minute** dans le scénario socle est trop éloignée de la gare, ou risque de générer des **embouteillages**.

« Le dépose-minute au Sud de plus en plus loin de la gare : impossible pour une personne âgée avec une valise, même à roulettes »
« Pourquoi pas de dépose-minute voyageur mieux situé ? »
« Le dépose-minute et le parking de taxi dans la rue Jean-Claude Mary posent un gros problème de circulation pour les habitants. À cet endroit, risques de bouchons permanents du matin jusqu'au soir. »
« Difficultés pour nous de circuler dans notre quartier. Par contre, vu l'avenue Maurice Berteaux, il y a suffisamment de place pour le dépose-minute et le parking de taxi »

Un participant souhaite connaître le **nombre de places prévues dans le dépose-minute.**

« Vous ne précisez pas le nombre de place à ce dépose-minute... S'il s'agit d'une place unique, cela sera infernal (déjà à l'heure actuelle, c'est ubuesque aux heures de pointe !) »

Île-de-France Mobilités indique que deux dépose-minutes sont prévus : l'un à proximité de l'entrée nord du bâtiment voyageurs ; l'autre au niveau de la rue Jean-Claude Mary.

> La signalétique sur le parvis sud

Plusieurs participants suggèrent de porter un soin particulier **à la signalétique et à l'information voyageurs** sur le parvis sud.

« Le parvis devrait être remis à neuf intégralement avec ajout d'écrans indiquant l'horaire des RER et bus comme cela est fait par exemple sur le parvis de la gare St-Lazare, l'égalisation des trottoirs entre les arcades et la rue devrait être réalisée avenue Maurice Berteaux »
« Si projet focalisé sur les scénarios 1 et 2, il faut un panneau qui précise où est la gare Sud et où est la gare nord »

Île-de-France Mobilités indique que le parvis sud sera étendu au-delà de l'avenue Maurice Berteaux, jusqu'à la rue Jean-Claude Mary. Cet aménagement augmentera la visibilité de la gare de Poissy depuis les rues adjacentes. Un travail d'amélioration de la signalétique sera par ailleurs réalisé sur l'ensemble du pôle, y compris sur le parvis sud.

> Les taxis

Plusieurs participants jugent que l'emprise réservée aux taxis est trop importante au regard de leur présence réelle.

« Aménagement des taxis peu lisible »
« Une surface importante est bloquée pour les taxis »
« Vous faites la part belle aux taxis : merci pour eux, on ne les voit que rarement devant la gare »
« L'utilité d'une deuxième station de taxi (côté nord) n'est pas évidente »

> La démolition du restaurant *Chiquito*

Quelques participants notent **la démolition du restaurant *Chiquito***.

« A parlé de la destruction du Chiquito, ça ne me dérange pas : de toute façon ils ont vendu »
« Disparition d'emplois ? »
« Inconvénient : démolition du restaurant Chiquito »

Île-de-France Mobilités indique que l'acquisition de la parcelle où est situé le restaurant *Chiquito* permettrait de créer un véritable parvis avec des aires de dépose-minute et de dépose-taxi, voire la création d'espaces de commerces et de services. Cette perspective reste à travailler dans le cadre de la poursuite des études.

3.1.4. Un scénario perçu par certains comme trop peu ambitieux

Certains participants estiment que **le scénario socle ne va pas assez loin**.

« Il faut néanmoins être plus ambitieux que le scénario socle »
« Scénario socle : non, aucun changement pour les Carriérois, toujours la même galère »
« Le scénario socle quant à lui est trop minimal pour répondre aux défis de demain ! »
« Ces aménagements sont insuffisants du fait de l'isolement et de la saturation de la gare (tribunal, hôtel…) »
« Les difficultés liées à l'existence de deux gares routières demeurent »

D'autres proposent de compléter le scénario socle avec l'aménagement du carrefour RD30 – RD190, et l'application de mesures de propreté et de sécurité.

« L'aménagement du carrefour RD30 - RD190 manque dans le scénario socle »
« Projet intéressant mais rien n'est prévu pour l'hygiène et la sécurité aux abords de la gare »
« Sur le socle : Quelle part à la sécurité (vidéo surveillance, gardiennage) et au respect des règles (achat ticket) ? »

Grand Paris Seine & Oise estime que le scénario socle *« ne permet pas de traiter certains des dysfonctionnements importants constatés […] »* tels que *« les difficultés d'accès des bus à la gare routière nord et la complexité et l'insécurité des traversées piétonnes sur l'ensemble du secteur au nord de la voie ferrée ».*

Le Département des Yvelines estime que le scénario socle *« visant à améliorer l'existant avec des aménagements indispensables pour préparer l'arrivée du RER E ne permet pas une amélioration significative du fonctionnement du pôle et ne correspond donc pas aux ambitions et aux enjeux de la politique départementale ».*

Île-de-France Mobilités indique que les trois scénarios proposés apportent chacun des solutions pour les usagers des transports en commun, et présentent à la fois des avantages et des inconvénients. Le processus de concertation permettra à Île-de-France Mobilités d'évaluer les avantages et inconvénients de chacun des scénarios en termes de transports, de circulations, d'impacts sur les riverains, etc. et de motiver un avis.

3.2. Le scénario intermédiaire

3.2.1. Un scénario soutenu pour son efficacité, pour le réaménagement des carrefours et pour l'extension du parking d'intérêt régional (PIR)

Certains participants mettent en avant **l'efficacité du scénario intermédiaire** au regard de son coût.

> *« Le scénario intermédiaire me paraît être celui possédant le meilleur retour sur investissement »*
> *« Je choisis le projet intermédiaire en raison [...] du coût intermédiaire »*
> *« Le scénario intermédiaire est un bon équilibre financier pour une mise en œuvre dès 2019 (mise en service et retour d'expérience en 2021) »*

De nombreux participants voient dans le scénario intermédiaire une opportunité de **réaménager les carrefours autour de la gare de Poissy**, et ainsi améliorer la sécurité des vélos et des piétons, mais aussi fluidifier la circulation des bus.

> *« Choix du scénario intermédiaire. Raison : point n°10 [modification du carrefour RD30/RD190] pour améliorer le passage des vélos et piétons »*
> *« À mes yeux, une choses importante : le réaménagement du carrefour rond-point Peugeot »*
> *« Le réaménagement du carrefour RD190 - RD30 est indispensable au bon fonctionnement de la gare »*
> *« La modification du carrefour pour permettre les traversées piétonnes et la circulation des bus vers la gare routière nord avec création possible de couloirs de bus (...) est une bonne chose »*

À l'inverse, pour quelques-uns, le réaménagement du carrefour **pourrait empirer la situation pour les automobilistes.**

> *« Le carrefour "10" va devenir un enfer aux heures de pointes et pour aller sur Carrières-sous-Poissy ça ne sera pas facile ! »*
> *« Carrefour Bd Gambetta (RD190)/Rue Maxime Laubeuf (RD30)/Rue du Pont ancien (RD30) (...) il est à craindre que l'on crée à cet endroit un point noir de circulation routière »*

Île-de-France Mobilités indique que le plan de circulation fera l'objet d'études complémentaires. La poursuite des études sur le réaménagement du carrefour RD30/RD190 permettra de rechercher la solution optimale pour permettre un bon écoulement du trafic automobile tout en offrant confort et sécurité aux piétons et cyclistes (rond-point à feux, carrefour en croix...).

Plusieurs participants saluent l'**extension du Parking d'Intérêt Régional** prévue par le scénario intermédiaire.

> *« Concernant le scénario intermédiaire, l'extension du parking est une bonne initiative »*
> *« L'extension du parking peut se justifier, notamment s'il ne peut pas absorber les 30 % d'usagers en plus »*

À l'inverse, quelques-uns jugent l'extension prévue insuffisante.

> *« Stationnement : l'extension du PIR est plus proposée pour compenser les pertes de nombre de places de stationnement, dans les scénarios intermédiaire et maximal, que pour apporter une offre nouvelle »*
> *« Dans le scénario intermédiaire, l'extension du parking est dérisoire »*

Certains participants suggèrent d'**aller plus loin que l'extension du PIR** (accessibilité, tarifs, labellisation en parking-relais, location de voitures, bornes de recharge électrique).

> *« Le scénario intermédiaire prévoit l'extension du PIR, celle-ci doit intégrer la création d'emplacement pour la recharge de véhicules électriques »*
> *« Ce PIR doit devenir un parking relais labellisé par le STIF, permettant l'usage du pass Navigo pour le paiement de tous les services »*
> *« Il serait idéal de le rendre gratuit (si abonnement transport) ou baisser les tarifs »*
> *« Pourrait-on également imaginer avec cette extension de parking un rapprochement des sociétés de location de véhicule (exemple Sixt) dans la gare/Parking réaménagés ? »*
> *« Extension du Parking très bien mais (...) il va falloir peut-être repenser l'accessibilité de ce parking pour faciliter la circulation des voitures et sécuriser la circulation des piétons et vélos »*

Le Département des Yvelines souhaite que soit étudié lors des études ultérieures, le juste dimensionnement du parc relais pour répondre aux besoins à l'horizon 2025.

Île-de-France Mobilités indique que la jauge actuelle du Parking d'Intérêt Régional (PIR) est de 900 places. Du fait de sa conception et de son emplacement, seul le côté est du parking peut accueillir une extension d'environ 120 places. Au total, 1 100 places seraient labellisées en parking relais (P+R).
Par ailleurs, il n'y a pas de lien entre l'extension du PIR et la destruction du parking côté Seine (parking Déliance de 50 places), rue du Pont Ancien. Le regroupement des gares routières au Nord ne suppose pas automatiquement une suppression de ce parking.

Enfin, quelques participants saluent la proposition de créer un **couloir de bus rue du Pont Ancien.**

> *« La voie de bus du Pont Ancien est une bonne idée car on "isole" la circulation des transports en commun »*
> *« Le scénario intermédiaire me semble répondre aux problématiques d'accès actuels pour les bus en gare nord qui sont dans les bouchons. Donc une voie dédiée aux bus est indispensable »*

3.2.2. Des craintes suscitées par la création d'un couloir de bus rue du Pont Ancien

De nombreux riverains craignent les **impacts de la création du couloir de bus rue du Pont Ancien sur leur cadre de vie** (nuisances sonores et vibratiles, pollution, insécurité).

> *« Habitant rue du Pont Ancien (...), le scénario intermédiaire est clairement une mise à mort de notre cadre de vie »*
> *« Outre les nuisances liées à la pollution, le bruit et les vibrations, [le couloir de bus] s'avère dangereux pour nous et nos enfants »*
> *« Pollution des bus et nuisance sonore qui donnent directement sur les fenêtres du bâtiment »*
> *« Une voie pour les bus devant chez nous va (...) nous apporter de l'insécurité. (...) Venez observer en pleine heure de pointe le passage des bus au feu de la rue du port et de la rue du pont ancien, et vous serez étonnés de leur vitesse exagérée, de l'utilisation intempestive du klaxon et du nombre de feux rouges grillés... »*
> *« Transformer la rue du Pont Ancien en couloir de bus serait trop dangereux pour les piétons (notamment les enfants) »*

Le conseil syndical de la résidence du Port craint que la création d'un couloir de bus n'engendre *« des problèmes de bruit, des vibrations »*. Il estime par ailleurs que *« ce couloir de bus [...] va représenter un grand danger pour nos enfants en bas âge lorsqu'ils sortiront du bâtiment ».*

À l'inverse, plusieurs **résidents de l'immeuble du Pont Ancien soutiennent le scénario intermédiaire** qui permet de *« respecter l'intégrité de [leur] immeuble et de la communauté ».*

Quelques-uns demandent que des **protections phoniques** soient installées.

> *« Si cela venait à arriver, nous demandons à ce qu'un compromis soit trouvé afin de créer une zone "tampon" entre la gare routière et nos entrées : une grille avec de la verdure pourrait être mise en place par exemple, quelque chose d'esthétique et sécurisé qui nous protège des nuisances (...) et d'éventuelles intrusions »*
> *« Si la rue du Pont Ancien est transformée en couloir de bus, nécessité de construire un mur antibruit du côté de l'immeuble du 2 au 10 rue du Pont Ancien ou de renforcer l'isolation de la façade et des fenêtres contre le bruit généré par le passage des bus si près des fenêtres »*

Certains riverains s'inquiètent de l'impact du couloir de bus sur le **stationnement et les accès aux résidences.**

> *« La création d'un couloir de bus au pied de notre bâtiment va (...) entraver l'accès à notre résidence. De plus, [la rue du Pont Ancien] nous est nécessaire pour stationner quand nous devons décharger nos courses à proximité de nos entrées »*
> *« Plus aucune possibilité de se garer devant la résidence pour décharger des courses ou autres »*
> *« Comment se fera l'accès des riverains au parking privé du 12-14 [rue du Pont Ancien] ? »*

D'autres participants estiment que cet aménagement **gênerait la circulation rue du Port.**

> *« L'idée de faire un couloir de bus rue du Pont Ancien n'est pas inintéressante mais quel sera l'impact sur la circulation rue du Port ? »*
> *« Scénario intermédiaire : Le point 9 [couloir de bus] me paraît gênant, car, habituellement, il permet aux voitures d'aller vers l'extérieur de la ville et de désengorger la circulation »*
> *« Nous prenons régulièrement la voiture et passons par la rue du Pont Ancien qui est souvent saturée. Nous avons peur que cela empire même si les deux autres rues voisines sont à double sens »*

Île-de-France Mobilités indique que la création d'un couloir de bus en entrée et en sortie de la gare routière nord vise à fiabiliser les temps de parcours des bus aujourd'hui fortement pénalisés par les conditions de circulation. L'insertion fine de ces aménagements n'a pas encore été étudiée. Les prochaines phases d'étude prendront en compte des mesures pour assurer la sécurité et le cadre de vie des riverains de cet axe. Enfin, quel que soit l'aménagement retenu, les accès riverains seront maintenus.

3.2.3. Des craintes liées à la modification du sens de circulation rues du Port et du Bac

Plusieurs participants craignent que la mise à double sens des rues du Port et du Bac **aggrave la congestion automobile** actuelle et gêne **l'accès au Parking d'Intérêt Régional**.

> *« Je m'inquiète du passage à double sens des rues du Port et du Bac et de ses conséquences pour la circulation »*
> *« L'accès au PIR déjà compliqué aux heures de pointe ne sera pas facilité avec des véhicules circulant dans les 2 sens causant ainsi un point de congestion »*
> *« Modifier les sens de circulation de la rue du Port et de la rue du Bac en les mettant dans les 2 sens est impossible : deux camions ne passeraient pas dans la rue du Bac et l'accès au parking de la gare serait saturé »*

« La rue du Port est régulièrement saturée aux heures de pointes (cela est indiqué dans l'étude) et il est évident que la mettre en double sens rendra le trafic encore plus dense »
« Dans les scénarios intermédiaire et maximal où passera le flux actuel de circulation au nord des voies ferrées puisque la RD30 disparaît en partie ? »
« La mise en double sens de la rue du Port et de la rue du Bac va diminuer la largeur des voies : (...) il n'en restera plus que deux. Ceci va créer un détour et (...) intensifier le trafic dans cette zone qui est déjà saturée aux heures de pointe »

Certains s'interrogent sur les **nouveaux itinéraires de circulation** à définir.

« La mise en double sens de la rue du Bac me semble problématique, comment rejoint-on la RD190 si on veut aller à Carrières ? »
« Le problème de Poissy est (...) un itinéraire poids lourds chargé, utilisant la rue du Port dans le sens sud-nord (et non sud comme figuré sur le scénario socle). Comment est modifié le sens de circulation des véhicules sur cette rue (point 9 du scénario intermédiaire) ? »
« Y a-t-il un élargissement [des] rues [du Port et du Bac] ? »
« Les usagers de la route très nombreux qui viennent depuis la place de l'Europe, tournent sur la droite avant le pont pour passer dessous et ensuite aller rue du Port pour partir vers le centre-ville ou l'A13, comment feront-ils ? (...) La question se pose également pour les très nombreux automobilistes qui venant du centre-ville passent rue du Pont Ancien pour aller vers le pont et Carrières... Quelle voie emprunteront-ils ? »

De nombreux riverains de la rue du Port s'inquiètent des **impacts de la modification des sens de circulation sur leur cadre de vie** (nuisances sonores, pollution, accès).

« Le bruit et la pollution liés aux voitures sont déjà très importants. Cette rue à double sens deviendrait invivable »
« Résidant (...) rue du Bac, je peux constater quotidiennement un fort trafic routier dans cette rue qui, si le double sens couplé avec le passage des bus était mis en œuvre, occasionnerait des nuisances encore plus importantes pour les riverains »
« Problème de circulation à double sens rue du Bac, très dangereuse à traverser pour les piétons »
« Habitant entre la rue du Port et la rue du Bac, nous ne pourrons plus sortir avec la voiture de notre résidence si la rue du Port est mise en double sens »
« Le plan semble ignorer la résidence rue du Bac situé à côté du parking Vinci : quid de notre accès avec la double circulation ? »

Le conseil syndical de la résidence du Port considère que la modification des sens de circulation *« va poser des problèmes d'accès à notre parking collectif, augmenter fortement les nuisances sonores ainsi que la pollution générée par ces véhicules immobilisés dans les embouteillages quotidiens »*.

Quelques participants déplorent la **suppression du parking rue du Pont Ancien.**

« Disparition d'un parking le long de la rue du Pont Ancien, est-il prévu d'autres places de stationnement ? »
« Suppression du parking rue du Pont Ancien, qui sert actuellement de dépose-minute et qui permet d'avoir une zone tampon entre la résidence et les bus. »
« Le parking public devant le bâtiment rue du Pont Ancien est pratique pour les riverains et sécurisant. »

Quelques participants suggèrent des **aménagements pour limiter ces impacts.**

> *« Rue du Bac sens unique avec feu. Rue Maxime Le Bœuf en double sens »*
> *« Le mieux serait donc de laisser un seul sens de circulation comme à l'heure actuelle, et rajouter pourquoi pas des ralentisseurs afin de limiter la vitesse pour les personnes entrant et sortant du parking de la gare »*

Grand Paris Seine & Oise suggère que deux alternatives au plan de circulation au nord de la voie ferrée soient étudiées dans les phases ultérieures d'études. La première consiste *« en sus de la réservation aux bus de la partie ouest de la rue du Pont Ancien, à mettre l'extrémité est de la rue du Pont Ancien et la rue du Bac à sens unique dans le sens sud-est/nord-ouest afin d'atténuer l'effet de coupure entre le parc-relais et la gare que constitue la rue du Pont Ancien (en sus de la réservation aux voies bus de la partie ouest de la rue du Pont Ancien). Les flux de la RD30 ouest vers la RD190 nord emprunteraient alors la rue Laubeuf qui sera aménagée en double sens »*. La seconde alternative *« consiste à faire passer l'ensemble des flux sur la rue du Pont Ancien, qui serait aménagée à double sens afin de pacifier et de mettre en valeur les bords de Seine déchargés d'une partie importante du trafic »*.

Île-de-France Mobilités indique que la mise à double sens de la rue du Port et de la rue du Bac pourrait nécessiter un élargissement sans avoir besoin cependant cependant d'acquérir du foncier privé. Ces éléments devront être confirmés dans la suite des études. D'autres hypothèses de réorganisation de la circulation entre la gare et la Seine pourront être étudiées par la suite afin de limiter les impacts négatifs sur le cadre de vie des riverains et pour les automobilistes tout en respectant les objectifs du projet.

3.3. Le scénario maximal

3.3.1. Un scénario qui répond à l'évolution du flux de voyageurs

Pour de nombreux participants, le scénario maximal est le plus à même de **répondre à la hausse à venir du flux de voyageurs**, qu'ils attribuent aussi bien à la construction de nouveaux logements à Poissy et Carrières-sous-Poissy, qu'à la mise en service de nouveaux transports en commun à l'horizon 2024.

> *« Le scénario 3 me semble plus compatible avec une augmentation du flux de voyageurs »*
> *« Je suis favorable au projet maximal. Il serait regrettable au vu de l'évolution du nombre de passagers (+30 % d'ici 2024 au minimum) de choisir des projets minimalistes (scénarios socle et intermédiaire) »*
> *« Le scénario maximal me semble le plus adapté pour absorber le flot des voyageurs qui ne cesse et ne cessera d'augmenter vu le nombre de constructions ! »*
> *« Je souhaite voir le scénario maximal se réaliser car au vu de la hausse de la densité de population sur le secteur Poissy/Carrières-Sous-Poissy et les interconnexions futures, il me semble important de disposer d'une gare à la hauteur de sa fréquentation actuelle et à venir »*
> *« J'opte pour (...) le scénario maximal qui me semble le plus approprié compte tenu de l'arrivée de la ligne E et du Tram 13 »*

Dans ce contexte, un participant estime même que le scénario maximal n'est **pas assez ambitieux.**

> *« Les aménagements proposés semblent insuffisants pour combler l'augmentation des flux de voyageurs (+30 %) »*

3.3.2. Un scénario qui permet l'aménagement d'une gare routière unique

De nombreux participants expriment leur préférence pour le scénario maximal en raison de la création d'une gare routière unique. Quelques-uns rappellent au contraire l'intérêt de disposer d'une gare routière au Sud. Enfin, plusieurs participants s'intéressent au devenir du site de la gare routière sud au cas où le scénario maximal serait retenu.

> Les opportunités de l'aménagement d'une gare routière unique

Plusieurs participants **soutiennent le scénario maximal** parce qu'il propose une gare routière unique.

« Nous préférons le scénario maximal, surtout pour la gare unique »
« Je pense que le scénario maximal est le plus rationnel : une gare routière unique »
« L'aménagement maximal me paraît le plus intéressant car une seule gare routière serait un gros plus »
« Sur le projet lui-même, surtout si Eole doit "manger" une partie de la gare sud, il faut d'emblée s'orienter vers le scénario maximum, surtout le regroupement au nord des gares routières »

Beaucoup de participants voient dans la gare routière unique un moyen d'**améliorer les correspondances** entre les bus et avec les trains, ainsi que la **lisibilité des cheminements piétonniers.**

« Réunir les deux gares routières est indispensable pour tous ceux qui ont des correspondances entre les deux gares routières : le timing est des fois trop juste »
« Le scénario maximal serait génial car nous perdons du temps d'aller de la gare nord à la gare sud »
« Une gare unique faciliterait la vie de tous les usagers et serait beaucoup plus efficace, beaucoup plus fluide »
« Ce système de double gare est aujourd'hui illisible »
« Le scénario maximal me semble la meilleure solution pour faciliter l'accès à la gare en structurant les flux des différents usagers, en facilitant le changement entre différents lignes de bus »
« Meilleure visibilité des correspondances grâce à une gare routière unique »
« Plus simple pour les chauffeurs et les voyageurs »

Pour certains, la fusion des deux gares routières permet l'aménagement d'une **gare fonctionnelle et sécurisée.**

« Cela sera infiniment plus rationnel et plus pratique pour les voyageurs »
« Je suis pour le scénario maximal afin d'avoir une gare accueillante, fonctionnelle et pratique »
« Une seule gare routière c'est mieux : gare sud dangereuse »
« Une seule gare routière, (...) plus sécurisée »
« Si on réunifie, il faut prévoir une grande entrée côté nord. Aujourd'hui c'est la galère »

Pour d'autres, la réalisation d'une gare unique doit s'accompagner d'un **agrandissement du bâtiment gare actuel et d'une amélioration de certains cheminements.**

« Dans le scénario maximal en sortant de la gare pour rejoindre la gare routière unique prévoir assez de « tourniquets », les deux actuels sont insuffisants »
« Il est préférable de regrouper la gare routière en un lieu unique en agrandissant l'actuelle gare routière nord et en agrandissant aussi la gare SNCF actuellement trop étriquée (agrandir le hall et transférer les commerces en prenant sur l'espace de l'actuelle gare routière sud amenée à disparaître) »

« Quel dommage de ne pas pouvoir agrandir et rénover le bâtiment de la gare même »
« Une gare routière unique serait souhaitable avec acheminement souterrain »
« Il faudrait prévoir un passage couvert, suspendu, avec tapis roulant de la gare routière jusqu'au trottoir du forum Armand Peugeot (comme à Paris Expo/Porte de Versailles) »

Pour un participant, la gare routière unique permet de **réduire les nuisances actuelles.**

« Les nuisances sonores dues aux emplacements des deux gares actuelles seront moins fortes »

Le Département des Yvelines estime que « *seul le scénario maximal présente un schéma d'aménagement en adéquation avec les ambitions du Département pour ce futur grand pôle de correspondances. Ce dernier offre une amélioration notable des fonctionnalités des gares routières en les regroupant au nord du faisceau ferré, dans le cadre d'une restructuration profonde du pôle gare en vue de sa mutation urbaine* ».

Île-de-France Mobilités indique que le rassemblement des deux gares rendrait plus confortables et plus qualitatives les circulations piétonnes et cyclables sur l'ensemble du pôle gare de Poissy, notamment pour la grande part de voyageurs faisant une correspondance bus-bus à Poissy. Par ailleurs, le projet de prolongement de la ligne E porté par SNCF prévoit l'installation d'appareils de validation des billets ainsi que l'agrandissement du hall.

> Les opportunités du maintien d'une gare routière sud

À l'inverse, beaucoup de participants souhaitent le **maintien de la gare sud** dont ils apprécient l'accessibilité depuis le centre-ville ou PSA.

« De nombreuses personnes viennent à la gare à pied pour prendre le bus 24 par exemple. La conservation de la gare routière sud est importante ! »
« La gare routière sud a un accès rapide à pied alors que la nord non »
« Sans Pass Navigo, on ne peut traverser la gare et est contraint à un grand détour par la route (si on veut juste prendre un bus) »
« La gare nord est trop loin »
« La suppression de la gare sud (...) oblige les habitants de la quasi-totalité de Poissy à traverser la gare pour rejoindre la gare nord »
« Pour les salariés PSA, l'accès aux gares parait plus long et moins pratique »

Certains voient dans le maintien de deux gares routières un moyen de **disperser les flux de voyageurs et donc de limiter la saturation du pôle gare.**

« Je préfère conserver gare nord et gare sud car il y aurait trop de monde au même endroit »
« Conserver 2 gares routières pour ne pas mettre tous les bus et tous les passagers au même endroit »
« La séparation de la gare routière permet une meilleure dispersion des voyageurs »
« Concentrer tous les bus au même endroit va créer un flux humain trop important et invivable en heures de pointe »

D'autres participants craignent que **la circulation des bus soit difficile** s'ils sont regroupés en un seul point.

« Une gare routière unique nous paraît compromettre la fluidité des bus à cet arrêt »
« Le scénario maximal (...) serait un piège pour la circulation des bus partant actuellement de la gare sud. Embouteillages garantis sous les ponts ferroviaires »

Quelques participants considèrent que la **correspondance entre la gare routière unique et le Tram 13 express serait peu pratique.**

> *« Je trouve regrettable dans ce scénario de ne pas conserver la gare routière sud, car elle est plus facile d'accès que la gare nord depuis la prochaine ligne de tramway »*
> *« Gare Routière sud. La gare sud ne doit surtout pas être supprimée, ce serait une aberration compte tenue de l'arrivée probable du Tram 13 au rond-point de l'Europe et de la nécessaire intermodalité entre les différents moyens de transport avec une « rupture de charge » piétonne la moins longue possible entre eux ceux-ci »*

Certains s'interrogent sur **l'utilité du souterrain prévu dans le cadre du projet Eole**, si la gare routière sud venait à disparaître.

> *« Le tunnel prévu actuellement pour desservir la gare sud serait construit pour rien alors qu'il serait plus utile pour les bus de la gare nord »*
> *« La création d'un souterrain depuis le quai 1 vers la gare sud devient inutile »*

Un participant s'interroge sur le **devenir des espaces fleuris** en gare nord.

> *« L'emprise est beaucoup plus importante. Que vont devenir les espaces fleuris de la ville qui atténuent le côté urbain ? »*

Enfin, pour quelques participants, la situation actuelle de **cohabitation des deux gares routières n'est pas problématique** et ne justifie donc pas la réalisation d'une gare routière unique.

> *« Pas prêt à payer pour changer de place une installation qui fonctionne bien : Gare nord/Garesud »*
> *« La gare routière sud à son emplacement actuel me convient pleinement »*
> *« Pourquoi agrandir la gare routière nord quand 60 à 70 % du flux de personnes entre au Sud ! La gare routière nord fonctionne très bien »*

Île-de-France Mobilités indique que l'entrée sud de la gare de Poissy reste l'entrée principale en termes de flux globaux, où les piétons sont majoritaires. Le regroupement des deux gares routières au Nord induirait une hausse du flux du côté nord de la gare. En cas de démolition de la gare routière sud, le passage souterrain permettrait d'évacuer les quais dans des temps compatibles avec la fréquence de passage du RER E (Eole). De plus, tous les usagers n'utilisent pas le bus et ont un intérêt à sortir rapidement côté centre-ville. En cas de réalisation du tracé urbain du Tram 13 express, la correspondance depuis la station de tramway avec les lignes urbaines sera allongée. Une étude comparative poussée pourra être réalisée au stade des études de schéma de principe sur cette problématique. À noter que le projet de tramway et le réaménagement de la gare sont étudiés en parallèle, et que la suppression de la gare sud est compatible avec l'hypothèse d'arrivée du tramway.

> Des interrogations sur le devenir du site de la gare routière sud

Quelques participants interrogent le porteur du projet sur **le devenir de la gare sud** et sur les usages prévus.

> *« Gare routière sud libérée pour d'autres usages : lesquels ? »*
> *« Y a-t-il réellement un intérêt à supprimer la gare sud ? Surtout pour une utilisation "pour d'autres usages" (lesquels ?) »*

Le conseil syndical de la résidence du Port demande des précisions sur les aménagements prévus en gare sud : *« que faut-il comprendre par le Point 13 : de quels autres usages s'agit-il ? »*.

Plusieurs participants suggèrent d'**utiliser le site de la gare sud pour créer du stationnement ou un espace ouvert sur le centre-ville**. D'autres souhaitent que les futurs usages ne génèrent pas de **trafic routier supplémentaire.**

« Manque de places de parkings (pourquoi ne pas utiliser l'espace libéré par la gare Sud ?) »
« Zone 13 [gare routière sud] serait un parking à plusieurs étages à construire »
« La gare routière sud libérée pourrait ouvrir une opportunité pour instaurer une vrai zone d'attente et de dépose-minute pour les voyageurs arrivant/partant en voiture avec "chauffeur" »
« Le déplacement de la gare routière sud permet également de libérer de la place côté centre-ville de Poissy et propose une circulation apaisée »
« L'ancienne gare routière pourra être facilement réutilisée, bureaux, parc, ou magasins… »
« Quartier déjà saturé, si 13 ne pas ajouter d'autres usagers sauf espace d'air et verdure »
« Libérer la gare routière sud et ne pas remplacer par quelque chose qui génère du trafic »

Grand Paris Seine & Oise déclare que *« les possibilités de réutilisation de l'emprise libérée sur le site de la gare routière sud dans le scénario maximal devront être approfondies afin de mesurer l'apport réel de cette libération foncière, compte-tenu du caractère enclavé du terrain ».*

Île-de-France Mobilités indique que le devenir de la gare routière sud sera défini conjointement par la Ville de Poissy, Grand Paris Seine & Oise et Île-de-France Mobilités.

3.3.3. Un scénario qui nécessite la démolition d'un immeuble rue du Pont Ancien

De nombreux participants s'opposent à la **démolition d'un immeuble rue du Pont Ancien** dans le cadre du scénario maximal.

« Je préfère les scénarios socle et intermédiaire car (…) ils n'impliquent pas la délocalisation des résidents du 7, 9, 11 et 13 rue du Pont Ancien »
« Je refuse le scénario maximal, car j'habite 11 rue du Pont Ancien. J'y ai construit ma vie familiale et professionnelle (…)
« Ne pas démolir le bâtiment de la rue du Pont Ancien »
« Surtout pas pour le maximal, qui nécessite la démolition d'un immeuble »
« Démolition d'un immeuble, chose que je trouve inadmissible.
« Scénario maximal à exclure »
« Est-elle vraiment justifiée, sachant que cette démolition a pour objectif de déplacer d'une petite centaine de mètres une gare routière déjà existante pour un gain de seulement 3 postes à quai standards supplémentaires ? »

Parmi eux, plusieurs soulignent la **récente rénovation du bâtiment** de l'immeuble concerné.

« Notre bâtiment (pourtant récemment rénové) serait amené à être détruit »
« Ce bâtiment vient d'être rénové. Une destruction impliquerait donc un gâchis d'argent public (des millions d'euros) »

Le conseil syndical de la résidence du Port souligne que *« le scénario maximal prévoit la suppression d'une résidence de logements sociaux qui vient d'être entièrement remise à neuf (isolation extérieure, parking collectif, etc.) »* et estime *« scandaleux de gaspiller ainsi l'argent public ».*

La Soval indique qu'il s'agit d'un *« immeuble acheté récemment et dans lequel la société a investi (réhabilitation énergétique, rénovation des espaces extérieurs) »*, et précise que *« si la concertation donnait un avis favorable au troisième scénario, c'est au nouveau propriétaire qu'il appartiendrait d'accompagner le relogement, en lien avec la Soval ».*

Grand Paris Seine & Oise souhaite que l'un des objectifs des études en phase schéma de principe soit de *« mesurer les gains apportés par le scénario maximal au regard des effets négatifs induits (dépenses publiques supplémentaires, destruction d'un immeuble de logement collectif nécessitant le relogement de ses habitants) »*.

Île-de-France Mobilités indique qu'une telle hypothèse reste à confirmer. L'ensemble de la procédure de relogement et de démolition est encadrée par la loi. L'objectif est que les riverains soient informés en permanence. Si le scénario maximal était choisi, les riverains seraient accompagnés pour le relogement. Par ailleurs, la prise de décision en faveur d'un scénario par les élus au conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France se fera sur la base d'un projet dont les avantages auront bien été qualifiés et en connaissance de cause des impacts riverains du projet.

3.3.4. Un scénario qui améliore les conditions de circulation routière

Pour plusieurs participants, le scénario maximal permettra **d'améliorer les conditions de circulation routière aux abords de la gare.**

« Le scénario maximal (...) permettra une meilleure circulation des flux dans et autour de la gare que ce soit les usagers, les bus, les automobilistes »
« Meilleure possibilité de circulation (dépose et prise de voyageurs) en direction du carrefour RD190 et avec le passage du Tram 13 »
« Scénario 3 pour une circulation plus fluide aux abords de la gare »

Certains participants estiment que **la circulation sera améliorée en particulier sur le rond-point de l'Europe, l'avenue Maurice Berteaux et le nord de la gare.**

« Il y aurait moins de problèmes de circulation pour aller au rond-point du boulevard de l'Europe vu que les bus passeraient de l'autre côté »
« Scénario maximal qui pourrait permettre de libérer l'avenue Maurice Berteaux de la circulation des bus »
« Merci vivement pour les aménagements prévus côté Nord très délaissés jusqu'ici »

Enfin, un participant suggère de détourner **la circulation automobile sur les quais de Seine.**

« Mais pourrions-nous aller plus loin dans le désencombrement routier (...) ? Les automobilistes usagers du PIR (...) apprécieraient de sortir du PIR et reprendre le pont, non pas comme actuellement en passant devant les gares routières, mais via les quais de Seine (rue du Port ou du Bac) (...) Cette sortie du PIR par la rue du Bac et rue du Port supposerait de créer un accès du quai (Rue du port) au pont vers Carrières »

3.3.5. Des craintes d'un impact négatif sur la fluidité du trafic routier aux abords de la gare

De nombreux participants craignent que le scénario maximal favorise **une congestion automobile du pôle gare.**

« La réunion des deux gares routières en une seule unique risque de poser des problèmes de circulation automobile »
« Dans le scénario maximal, la gare routière unique empiète sur les routes vers Cour du 14 juillet devant Pont Ancien : que font les voitures sur ces routes (et vers centre-ville) ? »

Quelques participants s'interrogent sur le **plan de circulation** aux abords de la gare, dans le cadre du scénario maximal.

> *« Vous proposez des scénarios limités au strict quartier de la gare. Il n'y a pas de plan global de circulation »*
> *« Comment arriverons-nous de Carrières-sous-Poissy si le sens de circulation est modifié dans le scenario 3 ? »*
> *« Les scénarios intermédiaire et maximal ne rendent pas compte d'une manière explicite de la façon dont les modifications de l'espace urbain (...) vont affecter le grand trafic véhiculaire de la RD190 qui veut joindre la D153 ou la D30 à partir de l'issue du pont de Carrières, ou qui retourne aux communes après le pont de Carrières en provenant de la D153 ou la D30 »*

Un participant s'étonne que les projets de scénarios ne prennent pas en compte **les études de trafic.**

> *« L'étude du trafic de la circulation routière n'est pas intégrée (...) les impacts sur le trafic ne sont pas connus à ce jour »*

Île-de-France Mobilités indique que les impacts sur la circulation seront similaires au scénario intermédiaire. Le regroupement des gares routières au nord engendrera un flux de bus plus important sur la RD30, la rue du Pont Ancien et au carrefour RD30/RD190. Toutefois, la restructuration du carrefour RD30/RD190 permettra des mouvements de tourne-à-gauche pour les bus en provenance de la place de l'Europe et sécurisera l'ensemble des traversées piétonnes.

3.3.6. Un scénario qui répond de manière insuffisante aux besoins de stationnement

Pour quelques participants, **l'espace dédié au stationnement des voitures** à proximité de la gare de Poissy est insuffisant.

> *« L'aménagement maximal me paraît le plus intéressant [...] De plus, le projet ne prévoit pas assez de stationnement »*
> *« Il faudrait aussi penser à agrandir un parking ou à en créer un autre, peut-être dans la gare routière sud, en regroupant les deux gares et en ayant une gare routière unique »*

Un participant suggère d'instaurer **un système de navette entre des parkings aux abords de Poissy et la gare.**

> *« [Le scénario maximal] devrait aussi inclure des parkings automobiles aux abords de Poissy et Carrières avec des navettes entre les parkings et la gare de Poissy »*

Grand Paris Seine & Oise souhaite que *« l'aménagement de parking-relais déportés, reliés à la gare par des transports en commun ou des cheminements doux efficaces »* soit étudié dans le schéma de principe. Cette solution pourrait ainsi *« combiner une desserte à grande échelle de la gare de Poissy et le désengorgement des axes d'accès à la gare qui sont soumis à un trafic particulièrement important ».*

Île-de-France Mobilités rappelle que la jauge du Parking d'Intérêt Régional (PIR) est de 900 places. Dans tous les scénarios, il est prévu que ce parking soit rénové et mis aux normes les plus récentes. Du fait de sa conception et de son emplacement, le seul côté du parking pouvant accueillir une extension est celui du pont de Poissy, soit environ 120 places supplémentaires. Par ailleurs, le regroupement des gares routières au nord ne suppose pas automatiquement une suppression du parking rue du Pont Ancien.

3.3.7. Un scénario au coût élevé

Certains participants pointent **le coût élevé du scénario maximal, notamment au regard du foncier gagné.**

> *« Scénario maximal : non, trop cher »*
> *« Il y a d'ailleurs une différence de dix millions d'euros entre le projet socle et le projet maximal (presque le double), une telle différence de coût est-elle vraiment justifiée ? »*
> *« Le coût me paraît très important pour ces travaux »*
> *« Je souhaite connaître la raison justifiant l'écart de 5,5 millions d'euros entre le scénario intermédiaire et le scénario maximal dans la mesure où la différence de superficie entre ces deux scénarios est de 380 m² »*

Quelques-uns suggèrent de réduire le coût de ce scénario en **valorisant le foncier de la gare routière sud.**

> *« [Le coût] ne pourrait-il pas être réduit par une valorisation foncière de la zone "13" ? »*
> *« Je propose donc une diminution du coût de ce projet sur ce scénario par revente du foncier du point 13 »*

Île-de-France Mobilités précise que la différence de coût entre le scénario intermédiaire et le scénario maximal n'est pas uniquement liée aux gains de surface. Les écarts de chiffrage prennent en compte l'achat de l'immeuble et les travaux d'extension de la gare routière. Par ailleurs, avoir deux sites pour les gares routières induit un dédoublement d'un certain nombre d'aménagements, tels que les locaux de Transdev CSO.

3.3.8. Des craintes d'un impact du scénario maximal sur les espaces naturels au nord de la gare routière

Plusieurs participants s'interrogent sur la prise en compte au sein du projet des **espaces verts** au nord de la gare routière et de la **valorisation de la Seine.**

> *« Dans le scénario maximal (...) des arbres vont disparaître ? »*
> *« Quid suppression arbres à cause de l'extension du parking 8 ? »*
> *« Je suis contre le scénario maximal qui risque de porter atteinte à l'environnement fluvial du quartier »*
> *« J'aimerais que la Seine soit préservée et les bords de Seine mieux aménagés »*
> *« Le côté nord, plus calme avec la Seine, serait à préserver »*

3.4. Des craintes d'impacts sur le cadre de vie des riverains, communes aux scénarios intermédiaire et maximal

Plusieurs riverains, en majorité de la résidence du Port, expriment leur opposition aux scénarios intermédiaire et maximal du fait de leur **impact sur le cadre de vie** (accès, pollution, nuisances sonores et circulation routière) lors de travaux et après la mise en service.

« Copropriétaires de la résidence du Port, nous avons de grandes inquiétudes sur les conséquences de ce projet (…) elles concernent la réfection du parking de notre résidence et le nouveau sens de circulation proposé dans les projets 1 et 2 (…), l'acquisition foncière partielle évoquée rue du Port et rue du Bac, mais aussi la circulation autour de la résidence »
« Nous pensons (…) que notre résidence [du Port] (…) sera transformée en rond-point géant autour duquel se déploiera une route à double-voie »
« Les abords de la Seine ne risquent-ils pas d'être beaucoup plus encombrés et bruyants ? »
« Des travaux pendant des mois parce qu'on va détruire le bâtiment en face »
« Je crains de subir les impacts cumulés des travaux du tram et du réaménagement de la gare »

Le conseil syndical de la résidence du Port craint que *« les scénarios intermédiaire et maximal génèrent de nombreuses nuisances pour [les] résidents et les automobilistes qui rempruntent les voies à proximité de la Seine au quotidien »*.

Plusieurs participants redoutent les **incidences du projet sur la circulation routière.**

« Quel que soit le projet retenu, une réorganisation des sens de circulation autour de la gare n'améliore pas les conditions de circulation des automobilistes »
« Tous les réaménagements envisagés impactent fortement mon trajet pour rejoindre l'autoroute, qui passe par la gare, comme beaucoup de personnes le matin et le soir vu la densité de circulation. (…) Les différents scénarios ne semblent que compliquer les accès donc générer plus de bouchons »

Grand Paris Seine & Oise indique que des études plus poussées en phase schéma de principe permettront *« d'analyser les avantages et inconvénients respectifs »* des scénarios intermédiaire et maximal, afin de *« les départager ou éventuellement de privilégier une solution intermédiaire »*.

Île-de-France Mobilités indique que la concertation a permis de prendre la mesure des impacts liés à la modification des sens de circulation sur le quartier entre la Seine et la gare de Poissy. Ce constat sera pris en compte pour la poursuite des études.

4. DES DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

4.1. Le calendrier du projet

Certains participants suggèrent de **phaser le projet en trois temps**, en passant du scénario socle au scénario intermédiaire, puis au scénario maximal. D'autres préfèrent que le **scénario maximal soit privilégié** afin d'éviter un chantier trop long.

« L'objectif étant 2024, trois étapes semblent raisonnables »
« Vous indiquez que le projet sera mis en service en même temps qu'Eole, à l'horizon 2024. Il me semble indispensable de phaser la livraison des différents aménagements afin d'en obtenir certains avant 2024 et ce pour plusieurs raisons : éviter l'effet "big bang" en n'ayant pas l'ensemble du site en travaux mais plutôt plusieurs sites étalés dans le temps, tempérer la grogne inévitable des habitants face aux nuisances occasionnées par les travaux »
« Je choisis le scénario maximal. Même si c'est plus cher, il vaut mieux tout faire du premier coup car, avec le temps, on sera amené à faire le reste et au total, cela coûtera plus cher »
« Je suis pour le scénario maximal. Je préfère subir les travaux une seule fois »
« Tant qu'à se lancer dans des travaux, autant soutenir le projet le plus ambitieux : scénario maximal, qui (...) évitera aussi de se relancer dans des travaux ultérieurs »

Quelques participants demandent des **précisions sur le calendrier** du projet.

« 2024 c'est bien loin pour avoir de meilleures conditions de transports !! »
« Début des travaux ? Au plus tôt le ? »

Île-de-France Mobilités indique que le calendrier doit être cohérent avec ceux des projets Eole et Tram 13 express. L'objectif vise a minima à la mise en œuvre du scénario socle pour la mise en service du projet Eole, soit en 2024. Dans ce contexte, la tenue de l'enquête publique du projet de pôle devrait intervenir avant 2020. Par ailleurs, plusieurs phasages sont prévus pour la mise en œuvre du réaménagement de la gare de Poissy :
• Mise en œuvre successive de tous les scénarios, soit à court terme (horizon 2022-2024) la réalisation du scénario socle, à moyen terme la réalisation du scénario intermédiaire, à long terme la réalisation du scénario maximal.
• Mise en œuvre du scénario maximal, soit à court terme (horizon 2022-2024) la réalisation du scénario intermédiaire et à long terme la réalisation du scénario maximal.

4.2. La prise de décision pour la suite du projet

Quelques participants s'interrogent sur **la place de la concertation dans la prise de décision sur le projet.**

« De toute façon le papier ne sera pas retenu, notre avis ne compte pas ! »
« De l'avis de nombreuses personnes interrogées, la concertation apparaît comme un faux-semblant de consultation »
« La décision en faveur du scénario 3 est déjà prise »

Île-de-France Mobilités rappelle le processus de décision et les différentes phases du projet. Sur le projet de réaménagement de la gare, Île-de-France Mobilités a mené des études de faisabilité et organisé la concertation préalable qui donne lieu au présent bilan de la concertation. Le maître d'ouvrage et ses partenaires (Ville, Conseil départemental des Yvelines, GPS&O, État, Région) définiront sur cette base les suites qui seront données au projet (choix d'un scénario, poursuite des études...). Grand Paris Seine & Oise sera maître d'ouvrage de la suite des études du projet, en association étroite avec le Syndicat des transports d'Île-de-France, le Département des Yvelines et la commune de Poissy.

4.3. la concertation passée et à venir

4.3.1. Les outils de la concertation

Plusieurs participants regrettent un **manque de clarté des outils d'information sur le projet.**

« Le prospectus présentant les 3 scénarios (...) n'est pas complet car il ne présente pas les aspects négatifs de ce projet (...) il n'est pas précisé en légende que le logement rue du Pont Ancien est habité (...) La communication devrait donc être plus transparente »
« Impossible de comprendre les trois scénarios proposés : surchargé, brouillon, compliqué à se projeter »
« Sur le projet maximal, un bâtiment est entièrement rasé (...) et d'autres bâtiments n'apparaissent même pas (...) Il s'agit sans doute d'un oubli »
« Le site sur la toile est poussif (dépense minimale ?) et peu interactif »
« Je déplore le manque d'informations concernant la destruction de notre bâtiment en cas de scénario maximal »

Île-de-France Mobilités indique que le dépliant d'information n'était pas le seul outil d'information sur le projet. Suite à la demande des riverains, le visuel représentant les impacts du scénario maximal a été modifié pour le préciser. Par ailleurs, des réunions de proximité (une rencontre en gare et deux ateliers-balades) ont permis d'aborder le sujet de la démolition de l'immeuble du Pont Ancien qui peut concerner le scénario maximal.
Le site internet de la concertation permettait de déposer des avis, de poser des questions et d'obtenir des informations sur le projet.

4.3.2. La concertation avec les riverains (immeuble de la rue du Pont Ancien, résidence du Port)

Plusieurs riverains de la rue du Pont Ancien s'interrogent sur le poids que peut avoir leur avis vis-à-vis des usagers de la gare.

« Les usagers n'habitant pas à proximité immédiate de la gare choisiront naturellement le troisième scenario, sans se préoccuper de la démolition de l'immeuble »
« Quel est le poids des 40 familles de l'immeuble par rapport à l'ensemble des usagers de la gare ? »

Quelques riverains sollicitent une **rencontre avec les porteurs du projet.**

« Nous demandons que les copropriétaires de notre résidence [du Port] soient reçus et entendus à ce sujet »

Un participant recommande la **présence d'un tiers neutre** afin de traiter les sujets liés au relogement des résidents rue du Pont Ancien.

> *« Lors des réunions d'informations (...) je constate (...) que toutes les personnes qui sont inquiètes sont présentes (...) Pourquoi, dès ces toutes premières réunions, ne pas impliquer un "acteur neutre" qui aurait pour mission de leur faire prendre conscience que leur intérêt particulier ne saurait faire échec à l'intérêt collectif en leur donnant dès à présent la liste des garanties reconnues par la loi ? »*

Un autre souhaite avoir des informations sur les prochaines étapes de la concertation.

> *« Des rencontres pourront-elles avoir lieu avant l'enquête publique ? »*

Île-de-France Mobilités précise que, sur la base des enseignements de la concertation, elle assurera une concertation continue pour affiner le projet, en y associant les collectivités et les autres acteurs du projet.

4.4. Le coût et le financement du projet

Plusieurs participants souhaitent savoir quelles seront les **incidences du projet de réaménagement de la gare de Poissy sur les impôts locaux.**

> *« Scénario socle : svp moins d'impôts »*
> *« Quelles conséquences pour les contribuables ? Impôts locaux ? »*
> *« La formule maximale va coûter trop cher pour la commune qui est déjà en déficit. Un chantier de 23 millions d'euros c'est beaucoup pour une ville qui est déjà en difficulté »*

Enfin, un participant note que *« la question du retour sur investissement (...) n'est pas abordée ».*

Île-de-France Mobilités précise que le projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 et les études préliminaires sont financées par l'État, la Région, le Conseil départemental des Yvelines et Grand Paris Seine & Oise. L'estimation du coût du projet, réalisée en amont des études, est située dans une fourchette allant de 13,5 à 23,5 millions d'euros selon le scénario retenu.

Partie 3

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

Sur l'opportunité du projet :

- Un projet soutenu.
- Des objectifs partagés d'amélioration de l'intermodalité et des accès à la gare.
- Des attentes d'améliorations immédiates en gare de Poissy.
- Quelques propositions d'alternatives.

Sur l'intermodalité :

- Une attente forte d'amélioration de l'offre de bus et du fonctionnement des gares routières.
- La demande de sécuriser et faciliter les cheminements pour les piétons, les personnes à mobilités réduites et les cyclistes.
- Le souhait de davantage de stationnements sécurisés pour les cyclistes.
- La demande de se coordonner avec les projets connexes : la passerelle piétons-cycles sur la Seine, le Tram 13 express, Eole.
- Les craintes d'impacts supplémentaires sur la circulation routière à Poissy.

Sur les scénarios de réaménagement de la gare de Poissy :

- Un scénario socle soutenu pour son coût moindre et ses impacts faibles sur les riverains, mais perçu comme n'étant pas assez ambitieux.
- Un scénario intermédiaire soutenu pour son efficacité, mais des craintes liées à la création du couloir de bus rue du Pont Ancien et à la modification du sens de circulation des rues du Port et du Bac.
- Un scénario maximal soutenu pour sa capacité à répondre à la hausse du flux de voyageurs, la création d'une gare routière unique perçue comme plus pratique et sécurisée et l'amélioration des conditions de circulation routière.
- La crainte des impacts négatifs sur la fluidité du trafic, le foncier riverain (notamment la démolition d'un immeuble, rue du Pont Ancien) le cadre de vie, le stationnement et un coût élevé.
- Plusieurs demandes de maintien d'une gare routière sud, principalement pour des raisons d'accessibilité.
- Des suggestions pour l'utilisation du site de la gare routière sud si le scénario maximal est retenu.
- De nombreuses interrogations et inquiétudes des riverains du quartier situé entre la Seine et la gare quant à l'impact des scénarios proposés sur leur cadre de vie (nuisances sonores et vibratiles, pollution, accès aux logements et aux stationnements, report de circulation routière).

Sur la mise en œuvre du projet :

- Des demandes de phaser le projet, mais aussi d'aller directement au scénario le plus ambitieux pour ne pas perdre de temps, ni d'argent.
- Une attente de la prise en compte des avis exprimés pendant la concertation pour la décision à venir.
- Une attente de poursuite de la concertation, notamment avec les riverains impactés par le projet.

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.

GARE DE POISSY

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

ANNEXES DU BILAN DE LA CONCERTATION

PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
îledeFrance
Yvelines Le Département
îledeFrance mobilités

Sommaire

LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES PUBLIQUES 3

Compte-rendu Rencontres voyageurs / 22 juin 2017 4
Compte-rendu Atelier balade midi / 28 juin 2017 7
Compte-rendu Atelier balade soir / 28 juin 2017 14
Compte-rendu Rencontre PSA / 29 juin 2017 22

LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES AVEC LES HABITANTS DE LA RÉSIDENCE DU PORT ET LES LOCATAIRES DE L'IMMEUBLE AU 7-13 RUE DU PONT ANCIEN (CR SOVAL) 24

Compte-rendu Rencontre Soval / 19 juin 2017 25
Compte-rendu Rencontre Résidence Port / 5 juillet 2017 32

LES OUTILS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION 35

Affiche 36
Panneau 37
Dépliant 38

LES CONTRIBUTIONS ET AVIS REÇUS 39

LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE DU DOCP / MODALITÉS DE LA CONCERTATION 91

COURRIERS 94

Courrier d'avis de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise sur la concertation préalable du pôle de Poissy, à l'attention d'Ile-de-France Mobilités 95
Courrier d'avis du Département des Yvelines sur la concertation préalable du pôle de Poissy, à l'attention d'Ile-de-France Mobilités 98
Courrier sur le pilotage des études co-signé par la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et le Département des Yvelines 100

LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES PUBLIQUES

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

RENCONTRES VOYAGEURS
A la gare de Poissy
Le 22 juin 2017, de 7h à 10 h

Objectifs

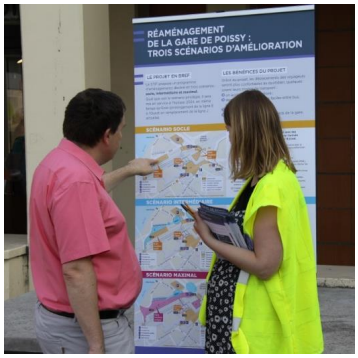
Les rencontres voyageurs ciblent les voyageurs de la gare de Poissy ainsi que ses riverains.

Elles ont pour objectif :
- d'informer sur le projet et sur les rendez-vous de la concertation ;
- d'encourager les voyageurs et les riverains à donner leur avis sur le projet ;
- de répondre en direct aux questions des usagers de la gare ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer *via* les différents outils d'expression (dépôt d'avis dans l'urne, formulaire du site Internet, coupon T…).

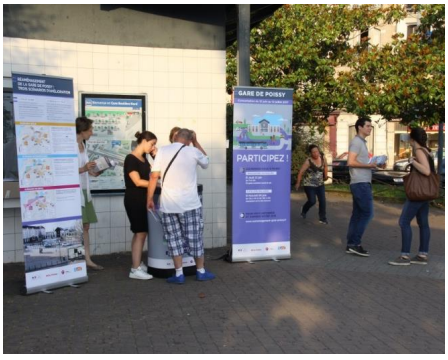
Organisation

Lieux: Gare de Poissy (gare routière nord et parvis sud)
Horaires : de 7h à 10h.
Dispositif :
- Deux stands aux couleurs du projet : l'un en gare routière nord, l'autre sur le parvis sud
- Les outils d'information présentés à chaque stand :
  - Deux panneaux d'exposition
  - Des exemplaires du dépliant contenant un coupon T
- Des outils d'expression :
  - Une urne de recueil des avis
  - Des feuilles pour déposer son avis

- Le tractage du dépliant sur la passerelle du PIR et en gare routière sud



Stand parvis sud



Stand gare routière nord

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Méthode

- Deux stands, repérables par les panneaux d'exposition disposés à proximité, étaient installés sur le parvis sud (entrée principale de la gare) et en gare routière nord. Les dépliants de présentation du projet étaient distribués aux passants, qui étaient incités à laisser leur avis (fiche avis, coupon T, site internet).
- Lorsqu'un dialogue était engagé, le membre de l'équipe projet invitait le participant à rédiger son avis sur une fiche dédiée, ou transcrivait en quelques mots les principales idées émises par son interlocuteur sur une fiche de recueil d'avis, qu'il déposait ensuite dans l'urne ;
- Aux côtés des équipes du STIF, des représentants de SNCF Réseau (Eole), de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine et Oise et du conseil départemental des Yvelines étaient présents.

Les échanges consignés ont vocation à nourrir le bilan de la concertation.

Fréquentation

Au cours de la rencontre, près de 950 dépliants ont été distribués, 29 fiches avis et 9 cartes T ont été recueillies, soit en tout 38 avis tous exploitables.

Contenu des échanges

Les thématiques suivantes ont été abordées :

- **Le projet de RER Eole** et la suppression de trains directs entre Poissy et Saint-Lazare
- **La qualité du service** : les usagers ont déploré le manque de fiabilité de la ligne, la vétusté de la gare, l'absence de synchronisation entre les trains et les bus.
- **Les avantages et inconvénients des scenarios intermédiaire et maximal** : les usagers réguliers de la gare sont globalement plutôt favorables à la fusion des deux gares routières nord et sud, qui améliorerait la lisibilité des bus et faciliterait les manœuvres pour les conducteurs, tandis que les riverains de la gare nord sont plutôt favorables au maintien de l'emprise actuelle et au scenario intermédiaire. Les arguments exprimés contre le scenario maximal sont :
  - la démolition de l'immeuble rue du Pont ancien qu'entraine la fusion des deux gares routières,
  - la distance, plus importante, depuis la station de Tram 13 express vers la gare nord par rapport à la gare sud,
  - les nuisances sonores induites par l'agrandissement de la gare nord,
  - le devenir du restaurant Chiquito.

  Par ailleurs, des usagers s'interrogent sur le devenir de l'emprise de la gare routière sud en cas de fusion des deux gares au nord.

- **Les services en gares routières** : les usagers souhaitent un affichage des horaires de bus plus lisible, une présence humaine renforcée en gare (contrôleurs supplémentaires) et particulièrement en gare nord, avec l'installation d'un bureau d'accueil et d'information.
- **Les équipements pour les cyclistes** : les usagers déplorent le manque d'attache-vélos.
- **Les taxis** : les participants souhaitent que la station taxis soit davantage visible depuis la gare
- **La modification des sens de circulation aux abords de la gare** : les riverains craignent que la modification des sens de circulation n'aggrave les difficultés de circulation. Certains alertent sur la présence d'une sortie de parking d'une nouvelle résidence, à l'angle des rue Victor Hugo et Maurice Berteaux.
- **Le financement du projet :** les pisciacais ont souhaité savoir qui finance le projet de réaménagement, et plus particulièrement, si ce projet aurait des incidences sur les impôts locaux.
- **Le phasage du projet** et sa date de réalisation

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Conclusion :

Cette première rencontre voyageurs a permis d'informer les usagers de la gare de Poissy et les riverains à propos du projet et de la concertation en cours. Les équipes projet ont pu répondre aux questions des participants, dont une partie avait déjà reçu le dépliant dans leur boite aux lettres.

Le dispositif a été bien reçu et plusieurs personnes ont proposé de distribuer des plaquettes dans leur entourage. Du fait de la suppression d'un train de la ligne J le matin de la rencontre, les avis et questions sur le projet Eole et sur la qualité du service ferroviaire ont été nombreux.

Cette rencontre fait état d'un positionnement tranché selon que les participants habitent à proximité de la gare ou non : les riverains de la gare sont avant tout opposés au scénario maximal du fait de ses impacts sur leur cadre de vie (démolition de l'immeuble rue du Pont ancien, crainte d'embouteillages du fait des modifications de sens de circulation) et privilégient le scenario intermédiaire. Quant aux usagers de la gare n'habitant pas à proximité, ils sont favorables au scenario maximal, perçu comme plus efficace. Le scenario socle n'a été que très peu évoqué dans les échanges.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

ATELIER BALADE

A la gare de Poissy

Le 28 juin 2017, de 12h à 14h

La rencontre a duré 2h15 et a accueilli 15 participants.

Après avoir effectué une visite de la gare durant une demi-heure, les participants se sont réunis dans une salle à proximité de la gare pour visionner le film de présentation du projet, travailler en sous-groupes et formuler leurs avis, suggestions et questionnements sur le projet.

Résumé synthétique des échanges :

Les participants ont rappelé à plusieurs reprises la situation actuelle de **saturation des deux gares routières**, **l'importance du trafic routier à Poissy,** et ont fait part de leurs craintes de voir la circulation automobile se détériorer avec le projet de réaménagement de la gare de Poissy. Au cours de l'atelier-balade, les participants ont exprimé leurs attentes quant à **l'amélioration des cheminements pour les piétons et les cyclistes** vers la gare, notamment depuis l'éventuelle **station du Tram 13 express**. Les participants ont manifesté leur intérêt pour le **regroupement des deux gares routières**, tout en soulignant les impacts de ce scenario sur les **immeubles d'habitation** situés rue du Pont Ancien.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- **Thomas GREFFIER**, chef de projet, PFP, DPI, STIF
- **Laure EHRET**, chargée de mission, pôle concertation, DPI, STIF

Animation de la réunion

- **Marion SIVY**, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant sur le réaménagement de la gare de Poissy
- L'exposition sur le réaménagement de la gare de Poissy

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Déroulement de l'atelier

1. **Visite de la gare**
2. **Présentation du déroulement de la réunion**
3. **Projection du film de présentation du projet**
4. **Travail en sous-groupes et mise en commun**
5. **Questions / réponses**

1. Visite de la gare

Thomas Greffier, STIF, guide le groupe autour de la gare pour expliquer le diagnostic des porteurs de projet et les différents scénarios proposés.

2. Présentation du déroulement de l'atelier

Marion SIVY, C&S Conseils, présente le déroulement de l'atelier qui sera organisé en deux temps :

- Diagnostic du fonctionnement actuel de la gare de Poissy
- Avantages et inconvénients des trois scénarios présentés par le STIF

3. Projection du film de présentation du projet

Cf. Film sur le site Internet

4. Travail en sous-groupes et mise en commun

Les participants répartis en 3 sous-groupes ont travaillé sur le diagnostic puis sur les avantages et inconvénients de chacun des trois scénarios proposés avant une mise en commun par les rapporteurs désignés à chaque table. Certains participants ont également formulé des remarques sur des cartes mises à disposition, lesquelles figurent en annexe de ce compte-rendu.

1. Diagnostic du fonctionnement actuel de la gare de Poissy

Les participants ont été invités à s'exprimer sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas actuellement en gare de Poissy.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Table 1	
Ce qui fonctionne	**Ce qui ne fonctionne pas**
. Le parking rue du Pont Ancien qui sert aujourd'hui de dépose-minute est une zone tampon entre les bâtiments et les bus. . Les quais de Seine sont un espace convivial. . Les double-sens cyclables au niveau des rues Victor Hugo et Jean-Claude Mary permettent un accès direct pour les vélos à la gare de Poissy. . La présence de la halte fluviale qui génère un flux de touristes dans Poissy : cela permet de valoriser le patrimoine local et de dynamiser les commerces locaux.	. Les passages sous les deux ponts ferroviaires sont peu agréables pour les piétons car étroits et sombres. Pour les cyclistes, il n'y a pas de pistes cyclables. . La place de l'Europe est saturée par la circulation automobile aux heures de pointe, où il est difficile, voire dangereux, de traverser pour les piétons. Pour les cyclistes, l'absence d'aménagement rend difficile l'accès à la gare de Poissy. . La gare routière sud est petite et pas assez fonctionnelle. En heure de pointe, elle est saturée et dangereuse pour les piétons. . De façon plus globale, la gare de Poissy est trop petite et rapidement saturée. . En sortie nord, la sortie du parking n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite. . L'accès au centre-ville pour les riverains situés au nord de la gare est difficile et nécessite un titre de transport. . La saturation de la gare routière nord en sortie entraine des congestions automobiles sur les bords de Seine. . Au niveau de la halte fluviale, les bus de touristes stationnent sans éteindre le moteur, ce qui génère des nuisances pour les riverains.
Suggestions d'amélioration : . Favoriser les accès des piétons et des cyclistes à la gare	
Table 2	
Ce qui fonctionne	**Ce qui ne fonctionne pas**
. Le parvis actuel de la gare permet de diluer les sorties massives de voyageurs et d'éviter de créer des attroupements rue Maurice Berteaux.	. La gare routière nord est saturée et exiguë . En gare routière sud, le bâtiment d'information des voyageurs gêne le passage. Les trottoirs y sont trop étroits. . La circulation routière aux alentours de la gare rend difficile les déplacements des piétons, et plus particulièrement sur la RD190 où l'accès à PSA est compliqué. . Comment se fera la correspondance entre le Tram 13 express et la gare de Poissy ? . Quel impact des modifications des sens de circulation sur la circulation des poids lourds à Poissy, notamment rue du Port et rue du Bac ?

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Suggestions d'amélioration : . Créer une sortie SNCF depuis le quai en direction de Peugeot.	
Table 3	
Ce qui fonctionne	**Ce qui ne fonctionne pas**
. La présence d'un important garage à vélos face à la gare (rue Jean-Claude Mary), mais qui reste méconnu	. La cohabitation de deux gares routières, avec une liaison piétonne longue et dangereuse, une signalétique et une information des voyageurs peu visibles. . La gare sud est dangereuse pour les piétons et en heure de pointe, les bus rencontrent des difficultés pour en sortir. . Depuis la gare de Poissy, il est difficile d'accéder aux sites PSA (forum Armand Peugeot ou centre de production). . La gare de Poissy est actuellement très minérale. . Malgré les aménagements, il est difficile et dangereux d'accéder en vélo à la gare. . Le dépose-minute côté sud est trop petit et saturé.
Suggestions d'amélioration : . Communiquer davantage sur l'existence du garage à vélos. . Installer des toilettes et une table à langer dans la gare. . Améliorer la signalétique en sortie de gare, à destination des touristes. . Fusionner les deux gares routières ou fusionner des lignes de bus afin de gagner de l'espace et permettre le maintien des deux gares routières sans démolir l'immeuble. . Prévoir des feux qui se déclenchent lors du passage des bus. . Prévoir une passerelle depuis les quais de la gare de Poissy pour accéder à PSA. . Créer des aménagements végétaux et / ou des fresques murales. . Prévoir un bus en site propre sur la RD 190 (au moins sur certaines heures). . Agrandir le dépose-minute. . Installer un service Véligo gardienné.	

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

2. Restitution des groupes : avantages et inconvénients des trois scenarios

Les participants ont été invités à s'exprimer sur les avantages et les inconvénients de chaque scénario proposé par le STIF.

Table 1

	Avantages	Inconvénients
Scénario socle	. Le réaménagement et l'extension du parvis sud. . La mise aux normes de l'accès sud.	. La cohabitation piétons-cyclistes rue Jean-Claude Mary. . La sortie des bus inchangée et qui converge vers la Place de l'Europe.
Scénario intermédiaire	. L'agrandissement du parking d'intérêt régional (PIR). . L'aménagement du carrefour entre la gare et le forum Armand Peugeot.	. La crainte que la création d'un couloir de bus au pied de la résidence du Port n'empiète sur la parcelle de la résidence, soit générateur de nuisances (bruit, trafic routier) et rende difficile la sortie du parking rue du Port. . La suppression du parking rue du Pont Ancien, qui sert actuellement de dépose-minute et qui permet d'avoir une zone tampon entre la résidence et les bus. . Quel aménagement du carrefour au niveau du forum Armand Peugeot ? Quel sens de circulation des bus ?
Scénario maximal	. Le regroupement des deux gares routières, qui permet de simplifier les cheminements au niveau de l'actuelle emprise de la gare routière sud et de la gare nord. . L'aménagement du souterrain permettant de relier la gare nord au parvis sud, et qui devrait être réalisé pour tous les scénarios.	. La rue Jean-Claude Mary demeurera un nœud pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes qui se rendent à la gare de Poissy. . Comment sera aménagée la zone des bus pour les piétons ? . Quel sera l'aménagement de la partie est de la gare routière sud ? Les arbres seront-ils préservés ? . Quelle liaison entre la future passerelle piétonne sur le vieux pont de Poissy et la gare ? . Quelle correspondance entre la station du Tram 13 express et la gare ? Comment les Carriérois rejoindront-ils le Tram 13 express ?

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Table 2		
	Avantages	**Inconvénients**
Scénario socle	. Sécurisation des espaces au niveau de la sortie de la gare sud et de la station du Tram 13 express. . Réaménagement du parvis sud, à condition que la répartition entre les terminus et les passages de lignes soit bien pensée. . Sauvegarde de l'immeuble locatif côté nord.	. Ces aménagements sont jugés insuffisants du fait de l'isolement et de la saturation de la gare (tribunal, hôtel…). . La circulation des automobiles et des camions restera importante.
Scénario intermédiaire	. Aménagement et agrandissement de la gare routière nord. . Agrandissement du parking d'intérêt régional (PIR).	. Comment la circulation va-t-elle s'organiser pour les voitures ? pour les piétons ?
Scénario maximal	. La fusion des deux gares routières qui permet la création d'une vraie gare de transport. . Le souterrain qui permet de relier la gare nord au parvis sud.	. La démolition de l'immeuble : il faut prévoir les conditions pour que les habitants soient pris en charge au mieux. . La circulation routière demeurera problématique. . Quelle liaison pour les piétons entre la station de Tram 13 express et la gare de Poissy ?
Table 3		
Scénario socle	. Le parking Véligo pour les cyclistes. . Les aménagements piétons entre la station de Tram 13 express et la gare . La passerelle au-dessus de la RD 190	. Les difficultés liées à l'existence de deux gares routières demeurent.
Scénario intermédiaire	. Augmentation de l'offre de stationnement dans le parking d'intérêt régional (PIR). . Aménagement du rond-point sur la RD 190	. Les difficultés liées à l'existence de deux gares routières demeurent. . Avec les modifications des sens de circulation, la sortie de Poissy pour les automobilistes devient compliquée.
Scénario maximal	. Il permet d'unifier les deux gares routières	. Démolition de l'immeuble locatif au nord de la gare

5. Questions-réponses

Une habitante note que l'écart de coût entre chacun des trois scénarios est d'environ 5 millions d'euros. Elle pressent que le prix du scenario maximal, du fait de l'envergure des travaux, est sous-estimé

Un participant souhaite savoir comment le réaménagement du pôle peut apaiser la circulation automobile dans le secteur.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

La circulation de transit dans Poissy :
Thomas GREFFIER, STIF, rappelle que, du fait de la configuration des routes dans le secteur, beaucoup d'automobiles circulent dans Poissy sans s'y arrêter.

La couverture de la gare routière :
Thomas GREFFIER, STIF, en réponse à une suggestion faite lors de la balade sur site, indique que les gares routières couvertes existantes sont aujourd'hui mal fréquentées et coûteuses en termes d'entretien. De plus, la gare de Poissy étant dans le périmètre de protection des bâtiments historiques, cette option paraît compliquée à mettre en place. La couverture des voies ferrées présente un coût élevé et des conditions de réalisation des travaux difficiles : en effet, il est impossible de couper la circulation des trains sur ce tronçon qui accueille à la fois les RER, des Transiliens et des TER en direction de la Normandie.

La liaison entre la station de Tram 13 express et la gare de Poissy :
Thomas GREFFIER, STIF, indique que la distance entre le tramway et la gare est proche de ce qui existe ailleurs en Île-de-France. Par ailleurs, si suite à l'enquête publique, le tracé passant par Poissy est retenu, de l'espace sera libéré pour les piétons sur la place de l'Europe : les conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes seront différentes de ce qui existe aujourd'hui.
Enfin, le projet de tramway et le réaménagement de la gare sont étudiés en parallèle : les scenarios présentés sont compatibles avec l'hypothèse d'arrivée du tramway.

Les étapes du projet et de la concertation:
Thomas GREFFIER, STIF, rappelle que le STIF en est au démarrage des études et certains éléments ne sont pas encore dessinés, telles que l'aménagement de la RD30, le maintien ou non des parkings autour de la gare, etc.

Laure EHRET, STIF, rappelle que la concertation se clôt le 13 juillet 2017. Un second atelier-balade aura lieu ce jour dans la soirée, puis une rencontre avec les salariés de PSA se déroulera le 29 juin. Le site internet www.reamenagement-gare-poissy.fr permet d'accéder au film diffusé ainsi qu'à plusieurs documents sur le projet. Il est aussi possible de déposer et de lire des avis.
Cette réunion fera l'objet d'un compte-rendu qui sera versé au bilan de la concertation. Ce bilan, qui synthétise l'ensemble des échanges entendus au cours de la concertation, sera présenté en Conseil du STIF en fin d'année 2017.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

ATELIER BALADE
A la gare de Poissy
Le 28 juin 2017, de 18h à 21h

La rencontre a duré 2h45 et a accueilli 20 participants.

Après avoir effectué une visite de la gare durant une demi-heure, les participants se sont réunis à l'espace Robespierre à proximité de la gare pour visionner le film de présentation du projet, travailler en sous-groupes et formuler leurs avis, suggestions et questionnements sur le projet.

Résumé synthétique des échanges :

Les participants ont tous souligné les difficultés liées à la congestion automobile et au trafic de transit dans Poissy ainsi que la dangerosité des gares routières. Ils ont rappelé le principal atout de la gare routière sud, à savoir sa proximité avec le centre-ville et l'éventuelle future station de Tram 13 Express. L'extension du parking d'intérêt régional (PIR) a été saluée, même si elle demeure insuffisante pour certains. Les projets de passerelles et du souterrain ont été favorablement accueillis, bien que certains estiment ces projets inutiles en cas de réalisation du scenario maximal. Les principales inquiétudes exprimées par les participants portent sur les modifications des sens de circulation, la démolition du bâtiment de logements situé rue du Pont ancien, et les nuisances que le projet pourrait apporter aux habitants de la résidence du Port.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- **Thomas GREFFIER**, chef de projet, PFP, DPI, STIF
- **Laure EHRET**, chargée de mission, pôle concertation, DPI, STIF

Animation de la réunion

- **Marion SIVY**, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant sur le réaménagement de la gare de Poissy
- L'exposition sur le réaménagement de la gare de Poissy

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Déroulement de l'atelier

1. **Visite de la gare**
2. **Présentation du déroulement de la réunion**
3. **Projection du film de présentation du projet**
4. **Travail en sous-groupes et mise en commun**
5. **Questions / réponses**

1. Visite de la gare

Thomas Greffier, STIF, guide le groupe autour de la gare pour expliquer le diagnostic des porteurs de projet et les différents scénarios d'aménagement proposés.

2. Présentation du déroulement de L'atelier

Marion SIVY, C&S Conseils, présente le déroulement de l'atelier, en deux temps de travail en sous-groupes :

- Diagnostic du fonctionnement actuel de la gare de Poissy
- Avantages et inconvénients des trois scénarios présentés par le STIF

3. Projection du film de présentation du projet

Cf. Film sur le site Internet

4. Travail en sous-groupes et mise en commun

Les participants répartis en 3 sous-groupes ont travaillé sur le diagnostic actuel de la gare de Poissy, puis sur les avantages et inconvénients de chacun des trois scénarios proposés, avant une mise en commun par les rapporteurs désignés à chaque table. Certains participants ont également formulé des remarques sur des cartes mises à disposition, lesquelles figurent en annexe de ce compte-rendu.

1. Diagnostic du fonctionnement actuel de la gare de Poissy

Les participants ont été invités à s'exprimer sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas actuellement en gare de Poissy.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Table 1	
Ce qui fonctionne	**Ce qui ne fonctionne pas**
. Le parvis de la gare, côté sud . Le parking de la citoyenneté	. La sortie de gare côté nord (vers le parking), qui n'est pas assez grande et non adaptée aux personnes à mobilité réduite. Cela est à prendre en compte dans la perspective de la création de la passerelle piéton-cycle, au-dessus de la Seine. . Les quais, trop étroits, qui ne permettent pas un accès direct aux quais de la ligne J depuis le RER A. . Les ascenseurs sont à réparer. . L'accès depuis le cours du 14 juillet est très difficile. . La différence de niveau entre les Arcades et le trottoir.
Suggestions d'amélioration : . Améliorer les commerces . Permettre la récupération des eaux pluviales . Permettre l'installation de panneaux d'information sur le parvis, notamment à destination des touristes . La traversée piétonne de la RD190 : faire deux passerelles sud et nord, vers le pôle tertiaire et le forum Armand Peugeot et y améliorer la signalétique. . La gare sud : penser à un accès souterrain depuis le quai de la voie 1 vers la gare sud et si possible vers la gare nord (parking) pour faire un ensemble cohérent. . Supprimer le bâtiment d'information des voyageurs en gare sud afin de dégager de l'espace pour les bus. . Parking d'intérêt régional (PIR) : agrandir le parking et l'embellir (mur végétalisé), créer un dépose-minute. . Anticiper le risque qu'avec l'arrivée de la passerelle piétonne sur la Seine, Carrières ne devienne une commune-parking. . Prévoir un arrêt du tram 13 Express au Technoparc, qui accueille de nombreux salariés et étudiants. Cet arrêt permettrait de supprimer l'arrêt des lignes 5 et 54 en gare routière sud et donc de faire de la place.	
Table 2	
Ce qui fonctionne	**Ce qui ne fonctionne pas**
. Le parking public devant le bâtiment rue du Pont ancien, pratique pour les riverains et sécurisant. . La gare routière nord est fonctionnelle . La place Pompidou (parvis sud) est bien aménagée	. Les carrefours sont dangereux pour les piétons et les cyclistes . La gare n'est pas étanche, elle vieillit mal . La gare routière sud est mal aménagée et dangereuse. Les bus y circulent mal.
Table 3	
Ce qui fonctionne	**Ce qui ne fonctionne pas**
. Le parvis de la gare, côté sud . L'accessibilité de la gare sud, vers le centre-ville, PSA, et le Tram 13 Express	. Suppressions et retards des trains et des RER qui entraînent la saturation de la gare et des deux gares routières. . Les travaux de réfection du quai des bus Avenue Maurice Berteaux, réalisés depuis 3 ans, n'ont jamais servi. . Portiques insuffisants en accès nord de la gare. . Signalétique insuffisante dans la gare et ses alentours, notamment pour les touristes venant visiter Poissy (villa Savoye)
Suggestions d'amélioration : . Installer des toilettes en gare nord	

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Thomas GREFFIER, STIF, indique que les différents points d'attention ou d'inquiétude formulés par les participants ont bien été entendus et seront pris en compte dans le bilan de la concertation qui servira à bâtir la décision du STIF". Sur certains points le STIF a souhaité apporter des réponses immédiates lors de l'atelier.

Les réponses du STIF

La passerelle piéton – cycle entre Poissy et Carrières-sous-Poissy :
Thomas GREFFIER, STIF, indique que ce projet de passerelle est pris en compte par le STIF dans son projet de réaménagement de la gare : un agrandissement de la sortie des quais du RER A vers Carrières-sous-Poissy est prévu. L'enjeu est la traversée de la RD30 pour les piétons : en effet, la configuration actuelle du carrefour n'est pas faite pour absorber un flux important de piétons. Si la passerelle était réalisée, il serait nécessaire de modifier le carrefour pour accueillir les piétons et les cyclistes, en toute sécurité.
Par ailleurs, le STIF pourra étudier les conséquences de la création de la passerelle sur le stationnement à Carrières-sous-Poissy.

Sur la coordination des projets à proximité de la gare :
Thomas GREFFIER, STIF, rappelle l'existence de trois projets autour de la gare de Poissy :
- Le projet de prolongement du RER E, Eole, porté par SNCF Réseau et qui traite de l'intérieur de la gare (création d'une sortie supplémentaire, installation d'appareils de validation des billets, d'achat de tickets, agrandissement du hall, création de toilettes…). Le guichet en gare sera maintenu.
- Le Tram 13 express, porté par le STIF, qui a deux variantes de tracé : l'une par la grande ceinture, l'autre par Poissy. C'est ce dernier tracé qui prévoit l'implantation d'une station près de la gare. Le projet de Tram 13 express et de réaménagement de la gare sont administrativement distincts mais sont portés par la même structure. Le réaménagement de la place de l'Europe est traité dans le cadre du projet de Tram 13.
- Le réaménagement de la gare, aujourd'hui en concertation.

Suite à une intervention d'un habitant rappelant que le passage du Tram 13 dans Poissy n'est pas acté, **Thomas GREFFIER** indique que le seul le projet Eole est un prérequis au réaménagement de la gare. Le projet de Tram 13 express figure sur les cartes pour indiquer que les scénarios présentés par le STIF prennent en compte l'hypothèse de son passage.
Laure EHRET, STIF, ajoute que l'enquête publique sur le projet de Tram 13 express aura lieu en fin d'année 2017 et permettra de présenter l'avancée des études, les avantages et inconvénients de chaque variante (urbaine ou grande ceinture).

L'allongement des quais de bus rue Maurice Berteaux :
Thomas GREFFIER, STIF, indique que le STIF et l'exploitant, Transdev, étudient la possibilité de fusionner les lignes qui sont aujourd'hui en terminus, permettant ainsi d'éviter une entrée et une sortie en gare routière. Le STIF étudie donc la possibilité d'allonger les quais rue Maurice Berteaux pour augmenter leur capacité d'accueil (qui est d'un bus aujourd'hui).

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

2. Restitution des groupes : avantages et inconvénients des trois scenarios

Les participants ont été invités à s'exprimer sur les avantages et les inconvénients de chaque scénario proposé par le STIF.

Table 1		
	Avantages	**Inconvénients**
Scénario socle	Aucun	Aucun
Scénario intermédiaire	. Extension du parking d'intérêt régional	. Problème de gabarit rue du Port et rue du Bac . Problème d'accès au Tram 13 express pour les piétons, du fait de trottoirs encombrés.
Scénario maximal	. Amélioration de la gare . Passerelles supplémentaires : suggestion de créer une passerelle côté nord, vers le forum Armand Peugeot. . Accès plus facile pour les voitures sur la RD 190. . Extension du parking d'intérêt régional, même si elle est jugée insuffisante. . Meilleur accès à la gare depuis la passerelle piéton-cycle sur la Seine . Le tourne à gauche vers la gare routière nord.	. Démolition du restaurant Chiquito
Table 2		
	Avantages	**Inconvénients**
Scénario socle	. Conserver la gare routière sud permet des correspondances plus faciles et rapides au Tram 13 express. . Suggestion de supprimer le bâtiment d'information des voyageurs en gare sud pour récupérer de l'espace. . Rénover la gare routière et le parking de la gare qui vieillit mal.	Aucun
Scénario intermédiaire	Aucun	Aucun
Scénario maximal	Aucun	. Démolition d'un immeuble de logements sociaux. . La voie de bus au ras des immeubles pose un problème de sécurité, créera des nuisances sonores et de la pollution. . Quel sera le devenir de la gare routière sud ? . Transformation de la résidence du Port en rond-point . Sortie du parking de la résidence de la rue du Port . Une gare routière unique au nord présente peu d'intérêt puisque la majorité des flux de piétons se trouve sur le parvis sud. . La résidence du Port risque d'être rognée pour créer un double-sens de circulation sur la rue du Port qui est peu large.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Table 3		
	Avantages	**Inconvénients**
Scénario socle	. Préservation / non démolition de l'immeuble de logements sociaux géré par la SOVAL . Bonne accessibilité de la gare routière sud vers le Tram 13 express, le centre-ville de Poissy et PSA . Amélioration de l'accessibilité de la gare routière nord	. Nécessite de reprendre le parvis sud de la gare qui a été récemment refait . L'accessibilité du boulevard Robespierre pour les habitants de Noailles est limitée. . La réalisation du projet de Tram 13 Express n'est pas encore actée.
Scénario intermédiaire	. Préservation / non démolition de l'immeuble de logements sociaux géré par la SOVAL . Bonne accessibilité de la gare routière sud vers le Tram 13 express, le centre-ville de Poissy et PSA . Amélioration de l'accessibilité de la gare routière nord	. Nécessite de reprendre le parvis sud de la gare qui a été récemment refait. . L'accessibilité du boulevard Robespierre pour les habitants de Noailles est limitée. . La réalisation du projet de Tram 13 Express n'est pas encore actée. . Suppression du parking public de la rue du Pont ancien . La mise à double sens de circulation de la rue du Bac et de la rue du Port suppose un élargissement de la voirie qui entrainera des embouteillages.
Scénario maximal	Aucun	. Nécessite de reprendre le parvis sud de la gare qui a été récemment refait. . L'accessibilité du boulevard Robespierre pour les habitants de Noailles est limitée. . La réalisation du projet de Tram 13 Express n'est pas encore actée. . Suppression du parking public de la rue du Pont ancien . La mise à double sens de circulation de la rue du Bac et de la rue du Port. La création d'une passerelle piétonne au niveau de l'actuelle gare sud devient inutile. . La création d'un souterrain depuis le quai 1 vers la gare sud devient inutile. . L'accès piéton à la gare routière par le centre-ville est plus difficile. . Démolition d'un immeuble de 40 logements, dont la façade a été récemment rénovée. . Nuisances sur la rue du Port du fait de la création d'un couloir de bus.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Les réponses du STIF

Les différents scénarios proposés par le STIF :
Thomas GREFFIER, STIF, précise que les trois scénarios proposés apportent chacun des solutions pour les usagers des transports en commun, et présentent à la fois des avantages et des inconvénients. Le processus de concertation permettra au STIF d'évaluer les avantages et inconvénients de chacun des scénarios en termes de transports, de circulation, d'impacts sur les riverains, etc. et de motiver un avis.

La passerelle piétonne au-dessus de la RD190 :
Thomas GREFFIER, STIF, indique que la passerelle entre la gare routière sud et PSA vise à faire traverser en sécurité les piétons au-dessus du boulevard Gambetta, où les voitures roulent à vitesse élevée. Cette passerelle permet d'offrir des conditions de traversées plus sûres pour les personnes souhaitant traverser le boulevard Gambetta. Elle reste utile quel que soit le scénario choisi. La place de l'Europe est aujourd'hui dangereuse pour les piétons et les cyclistes. Les flux piétons auront tendance à augmenter avec l'arrivée de salariés chez PSA et la réalisation du nouveau quartier Rouget de Lisle.

L'extension du parking d'intérêt régional (PIR) :
Thomas GREFFIER, STIF, rappelle que la jauge du parking est de 900 places. Dans tous les scénarios, il est prévu que ce parking soit rénové et mis aux normes les plus récentes. Du fait de sa conception et de son emplacement, le seul côté du parking pouvant accueillir une extension est celui du pont de Poissy, soit environ 120 places supplémentaires. Il précise qu'il n'y a pas de lien entre l'extension du PIR et la destruction du parking côté Seine, rue du Pont ancien. Le regroupement des gares routières au nord ne suppose pas automatiquement une suppression du parking rue du Pont ancien.

Les flux piétons :
Thomas GREFFIER, STIF, indique que l'entrée sud de la gare de Poissy reste l'entrée principale en termes de flux globaux, où les piétons sont majoritaires. Le regroupement des deux gares routières au nord induirait une hausse du flux du côté nord de la gare.

La circulation de transit dans Poissy :
Thomas GREFFIER, STIF, note que, de façon générale, la question de la circulation des camions et du transit dans Poissy est récurrente. Actuellement, Poissy est un lieu de transit du fait du pont sur la Seine. Ce sujet, majeur pour le réaménagement de la gare, sera étudié à l'échelle du bassin de Poissy par l'intercommunalité GPS&O, la Ville de Poissy, le conseil départemental des Yvelines et le STIF.

5. Questions - réponses

Une habitante craint que cette extension ne ramène des circulations supplémentaires.

Une habitante demande que le projet prenne en compte la desserte du futur hôpital ainsi que les lycéens.

Un résident d'un immeuble situé rue du Pont ancien indique que dans le scénario maximal, la suppression de la gare routière sud permet de gagner une surface de 380 m², pour un coût de 5,5 millions d'euros. Il estime par ailleurs que maintenir et réaménager la gare routière sud permettraient d'améliorer la correspondance avec le Tram 13 Express.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Thomas GREFFIER, STIF, indique que la différence de coût entre le scénario intermédiaire et le scénario maximal n'est pas uniquement liée aux gains de surface.

Un habitant indique que la localisation de la passerelle franchissant la RD 190 n'est pas optimale pour les habitants du quartier Noailles, qui devront traverser le boulevard de l'Europe pour l'emprunter. Il suggère de l'implanter à proximité de la station du Tram 13 Express.

Thomas GREFFIER, STIF, indique que la passerelle est positionnée pour créer un cheminement direct depuis la gare. Le STIF est ouvert à d'autres possibilités et note la remarque faite à propos de l'implantation d'une passerelle de l'autre côté du pont ferroviaire.

Un habitant suggère d'étudier les flux piétons qui vont à la gare uniquement pour prendre le bus. Plus globalement, il suggère une étude sur la circulation piétonne aux abords de la gare.

Un résident de l'immeuble situé rue du Pont ancien estime que le quartier entre la gare et la Seine est fortement impacté par le projet, notamment en termes de pollution pour les riverains. Il craint que la modification du plan de circulation routière autour de la gare entraîne une hausse de circulation au nord de la gare.

Une habitante craint subir les impacts cumulés des travaux du tram et du réaménagement de la gare.

Thomas GREFFIER, STIF, indique que le plan de circulation va faire l'objet d'études complémentaires. Il ajoute que le présent atelier a permis de prendre la mesure des impacts des scénarios sur le quartier entre la Seine et la gare. Ce constat sera pris en compte pour la poursuite des études.

Thomas GREFFIER, STIF, explique le processus de décision et les différentes phases du projet. Sur le projet de réaménagement de la gare, le STIF a mené des études de faisabilité et organise aujourd'hui la concertation préalable qui donnera lieu à un bilan de la concertation. Le maître d'ouvrage et ses partenaires (Ville, Conseil départemental des Yvelines, GPS&O, Etat, Région) définiront alors les suites qui seront données au projet (choix d'un scénario, poursuite des études…). Il invite les participants à laisser leur coordonnées afin d'être tenu informé des suites données au projet, en décembre 2017.

Une habitante demande si des rencontres pourront avoir lieu avant l'enquête publique.

Laure EHRET, STIF, indique que le maître d'ouvrage ira à la rencontre des riverains avant le lancement de l'enquête publique, tel que cela se fait sur le projet de Tram 13 Express. Elle rappelle que le site internet du projet et de la concertation permet à de s'informer et de s'exprimer. Les comptes-rendus des ateliers-balades y seront mis en ligne, tout comme le bilan de la concertation, une fois soumis au Conseil du STIF en fin d'année 2017.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

RENCONTRE AVEC LES SALARIÉS DE PSA

Le 29 juin 2017, de 12h à 14 h

Objectifs

Les salariés de PSA ont été rencontrés en tant qu'usagers de la gare de Poissy.

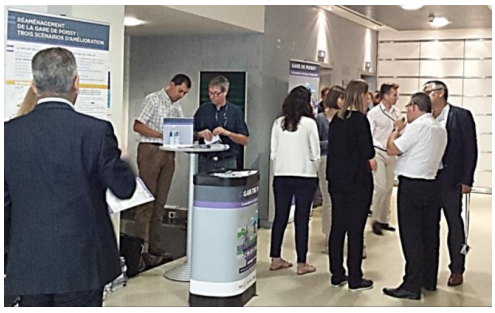
La rencontre avait pour objectif :
- d'informer sur le projet et sur les salariés de PSA à donner leur avis sur le projet ;
- de répondre en direct aux questions des salariés de PSA ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer *via* les différents outils d'expression (dépôt d'avis dans l'urne, formulaire du site Internet, coupon T…).

Les échanges consignés ont vocation à nourrir le bilan de la concertation.

Organisation

Lieux: pôles 1 et 2 de PSA, devant les entrées et sorties des restaurants
Horaires : de 12h à 14h
Dispositif :
- Deux stands aux couleurs du projet : l'un au pôle 1, l'autre au pôle 2
- Les outils d'information présentés à chaque stand :
  - Deux panneaux d'exposition
  - Des exemplaires du dépliant contenant un coupon T
- Des outils d'expression :
  - Une urne de recueil des avis
  - Des feuilles pour déposer son avis
- La projection du film de présentation du projet au pôle 1

Stand pôle 1



Stand pôle 2

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Fréquentation

Au cours de la rencontre, près de 215 dépliants ont été distribués, 17 fiches avis ont été recueillies.

Contenu des échanges

Les thématiques suivantes ont été abordées :

- **Les traversées piétonnes du rond-point de l'Europe :** danger, feux piétons mal coordonnés et longs, arrivée à la gare au milieu des bus
- **La traversée piétonne de la rue Maurice Berthaux :** dangereuse, cheminement pas assez rectiligne
- **La passerelle entre la gare et PSA :** beaucoup de participants insistent pour qu'elle soit réalisée rapidement
- **Les accès aux quais depuis PSA**
- **Le projet de RER Eole** et la suppression de train direct entre Poissy et Saint-Lazare, le devenir de la ligne J
- **La qualité du service** : ponctualité et régularité des trains, fréquence des trains, sécurité en gare, dysfonctionnements des tourniquets d'entrée
- **Le Tram 13 express** : la prise en compte du projet dans celui de réaménagement de la gare, l'impact du projet sur la circulation automobile
- **La mise en place de dépose-minute**
- **Le regroupement des gares routières** : quelques participants estiment que le regroupement faciliterait l'utilisation des gares. Pour d'autres, le maintien de la gare routière sud est important en termes d'accessibilité aux bus.
- **La circulation de transit dans Poissy** : le problème des poids-lourds, le nombre insuffisant de franchissements routiers de la Seine, la hauteur du pont ferroviaire qui créé des accidents avec les poids-lourds qui restent bloqués
- **Le manque de stationnement aux abords de la gare**
- **Le processus de décision et le calendrier du projet** : la date de début des travaux, de mise en service, la prise en compte des avis dans le projet, la date du choix d'un scénario
- **L'impact des travaux sur la circulation automobile à Poissy**

Conclusion

La rencontre avec les salariés de PSA a permis de les informer sur le projet et la concertation en cours. Les équipes projet ont pu répondre aux questions des participants, dont une partie avait déjà pris connaissance du projet par le site Internet.

La majorité des personnes rencontrées ont fait part d'un intérêt positif en faveur du réaménagement de la gare. Les principales préoccupations des salariés de PSA portent sur l'aménagement des traversées du rond-point de l'Europe et la création d'une passerelle sur la RD190. Peu d'avis ont porté sur les gares routières, ce qui a limité la prise de position en faveur d'un scénario.

LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES AVEC LES HABITANTS DE LA RÉSIDENCE DU PORT ET LES LOCATAIRES DE L'IMMEUBLE AU 7-13 RUE DU PONT ANCIEN (CR SOVAL)

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

RÉUNION D'INFORMATION AVEC LES LOCATAIRES DE LA SOVAL

Le 19 juin 2017
Salle Robespierre à 19h30

La réunion a duré 1h30 et a accueilli 18 participants.

Intervenants

Christophe DENIAU, Adjoint au Chef de Division Projets Ferroviaires et Pôles, STIF
Thomas GREFFIER, chargé du projet, STIF
Yann MAUBLANC, Responsable du pôle aménagements multimodaux GPS&O
Patrick MEUNIER, adjoint délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets, Mairie de Poissy.
Marc SANDRINI, directeur de la gestion locative de la Soval

Ouverture de la réunion

Patrick MEUNIER, adjoint délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets, accueille les participants et précise le contexte du projet de refonte du pôle de la gare de Poissy : avec ses 28 lignes de bus puis avec l'arrivée du RER E et du Tram 13 express, Poissy deviendra un carrefour de communication pour les transports collectifs. Pour des raisons de confort et de sécurité, il devient nécessaire de réaménager le pôle. Patrick MEUNIER rappelle que la Ville de Poissy n'est pas le porteur du projet, mais souhaite être présente durant la concertation dont l'objectif est d'informer sur le projet et de permettre l'expression des habitants. C'est pour cette raison qu'avec la Soval, la Ville a souhaité informer les locataires du projet de réaménagement du pôle. Parmi les trois scenarios présentés par le STIF, aucun n'est tranché. Les documents diffusés sont disponibles sur le site internet http://www.reamenagement-gare-poissy.fr/.

Christophe DENIAU, adjoint au Chef de Division Projets Ferroviaires et Pôles présente le STIF, dont le rôle est de décider et piloter les projets de développement et de modernisation des transports en Île-de-France. C'est à ce titre que le STIF a mené les études ayant permis de bâtir les trois scenarios présentés à la concertation et dont l'un peut affecter les locataires présents. La réalisation du projet est prévue pour 2024, soit en même temps que l'arrivée du RER E, projet qui augmentera la fréquentation de la gare.
La démarche de concertation se déroule du 12 juin au 13 juillet 2017.
Le STIF a souhaité une présentation particulière aux habitants potentiellement concernés afin de permettre un niveau d'information très en amont des décisions.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Diffusion du film de présentation

Le film est accessible à l'adresse suivante : https://www.youtube.com/watch?v=1XXk0spOjv8

Présentation du projet

Thomas GREFFIER, chargé du projet, donne des éléments de contexte : la gare de Poissy accueille 33 000 voyageurs par jour. La moitié des voyageurs accède au pôle à pied, un tiers, en bus, et le reste en voiture.
L'arrivée d'Éole entraînera une hausse de 30% de la fréquentation de la gare, avec une répartition similaire à la situation actuelle entre les modes piétons, bus et voiture. Les gares routières et les parvis ne pourront accueillir ces 30% de voyageurs supplémentaires.
Aujourd'hui, le pôle est constitué de deux gares routières dont l'une, au sud, qui fonctionne mal et présente une certaine dangerosité, et une autre, au nord, saturée.

Ces deux gares présentent des problèmes d'accès : l'exploitant Transdev y rencontre des difficultés pour entrer et sortir du fait de la congestion automobile.

Thomas GREFFIER détaille les trois scénarios d'aménagement envisagés par le STIF :
- *le scénario socle,* dont les aménagements visent à améliorer l'accès côté centre-ville, à rendre le côté nord de la gare accessible aux personnes à mobilité réduite (création d'une nouvelle passerelle ou aménagements au sol). Ce scénario prévoit la refonte du bâtiment nord de la gare en créant un nouvel espace pour accueillir des commerces, des services, de la billetterie, ainsi que la création d'une dépose-minute. Les gares routières restent dans la même emprise, mais les arrêts pourront être aménagés.
- *le scénario intermédiaire,* qui en plus du scénario socle, prévoit l'extension de la gare routière nord et l'aménagement d'une voie de bus rue du Pont ancien, modifiant le sens de circulation sur les berges (rue du Port).
- *le scénario maximal,* qui en plus du scénario intermédiaire, vise à faire une seule gare routière au nord du pôle, en utilisant l'ensemble des emprises en fond de gare, du Pont ancien au Pont nouveau. Dans ce scenario, l'impact sur les logements situés rue du Pont ancien est le plus fort. Quant au restaurant, il est concerné dans les trois scenarios prévus par le STIF.

Thomas GREFFIER précise que la concertation aidera à la prise de décision parmi les trois scenarios.

Christophe DENIAU ajoute que la prise de décision interviendra en fin d'année 2017 : il sera proposé aux administrateurs du STIF de valider un ou plusieurs scenarios, alimenté de la concertation avec les habitants et les usagers de la gare, ainsi qu'avec la Ville de Poissy et GPS&O, qui prendra la suite des études. Puis, interviendra une phase d'enquête publique.
Christophe DENIAU précise que le STIF est soumis à des procédures qui encadrent son action.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Échanges avec les participants

Un locataire demande pourquoi la plaquette n'indique pas explicitement la destruction de l'immeuble, dans la mesure où la plupart des personnes ne sont pas au courant de la démolition prévue dans le scénario 3.

Les réponses du STIF
Le STIF indique ne pas avoir voulu occulter une information et que le support s'est voulu synthétique. Le STIF entend la remarque et indique que les supports seront complétés pour les ateliers.
D'autres outils d'information sont prévus :
. Des réunions de proximité sont organisées : une rencontre en gare a lieu jeudi 22 juin, de 7h à 10h, et deux ateliers-balades auront lieu le 28 juin. Elles seront l'occasion d'aborder à nouveau le sujet de la démolition de l'immeuble du Pont ancien qui conditionne le scénario maximal.
. Le site internet de la concertation permet de déposer des avis, de poser des questions et d'obtenir des informations sur le projet.

Un locataire craint que le scénario 3 soit adopté car les usagers utilisant le pôle et habitant loin de la gare souhaiteront que les deux gares soient fusionnées. A l'inverse, les habitants du quartier ne seront pas favorables à la démolition de l'immeuble et préfèreront le scénario intermédiaire.

Un participant indique que les 40 familles de l'immeuble ne sont aujourd'hui pas informées de sa destruction.

Les réponses du STIF
Cette réunion vise à informer les locataires qu'à ce jour rien n'est acté en matière de scénario. Le STIF s'attachera le cas échéant, à ce que les locataires soient correctement accompagnés, en lien avec les autres partenaires du projet.

Un locataire interroge le STIF sur le poids des 40 familles de l'immeuble par rapport à l'ensemble des usagers de la gare.

Les réponses du STIF
Le STIF rappelle les enjeux de transports liés au scénario 3, notamment en termes de gestion des bus qui est aujourd'hui complexe voire dangereuse aux abords de la gare routière sud, trop étroite.
L'ensemble de la procédure est encadrée par la loi. L'objectif est que les riverains soient informés en permanence. Par exemple, il n'est pas exclu qu'un scénario intermédiaire soit d'abord privilégié, avant de mettre en place le scénario maximal, dans un horizon plus lointain. Dans tous les cas, si le scénario 3 était choisi, les riverains seraient accompagnés pour le relogement.

Patrick MEUNIER cite le projet du tram-train qui a suscité deux types de réactions : celle de la majorité, pour qui le projet est excellent, et celle de certains riverains, qui y sont opposés. L'objectif des procédures de concertation et d'enquêtes publiques est de mettre l'intérêt général au cœur du projet, en préservant les riverains. Patrick MEUNIER ajoute que la réactivité et l'attention du STIF, partenaire de la Ville de Poissy sur de nombreux projets, sont appréciées. Cette concertation se situe très en amont du processus et l'accompagnement des habitants sera le maître mot si le troisième scenario était choisi.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Marc SANDRINI, directeur de la gestion locative de la Soval, précise que le troisième scenario n'a pas la faveur de la Soval puisqu'il s'agit d'un immeuble acheté récemment et dans lequel la société a investi (réhabilitation énergétique, rénovation des espaces extérieurs). Si la concertation donnait un avis favorable au troisième scenario, c'est au nouveau propriétaire qu'il appartiendrait d'accompagner le relogement, en lien avec la Soval. Suite au rachat de l'immeuble, le nouveau propriétaire devrait porter la procédure de relogement, puis le projet de démolition.
Si le troisième scénario était choisi, les locataires bénéficieraient du droit au relogement : le nouveau propriétaire, *via* le bailleur ou une association spécialisée, irait rencontrer individuellement chacun des locataires et diligenterait une enquête sociale afin de connaître les besoins en relogement (montant du loyer, surface, territoire de relogement et besoins spécifiques). Le relogement doit se faire à un niveau de loyer identique et le territoire de relogement peut être celui de l'agglomération ou de la commune. Marc SANDRINI assure qu'il y aura un accompagnement entre le déclenchement de la procédure et le congé donné aux locataires. En amont, la Soval ou une association, travaillera avec les locataires. Il rappelle que les locataires ont des droits, et que ces derniers seront respectés. Les locataires seront tenus informés des relogements et des éventuelles difficultés rencontrées. Par ailleurs, l'amicale des locataires sera un relai auprès des locataires qui n'auront pu être rencontrés.

Un locataire souhaite connaître la raison justifiant l'écart de 5,5 millions d'euros entre le scénario intermédiaire et le scenario maximal dans la mesure où la différence de superficie entre ces deux scenarios est de 380m².

Les réponses du STIF
Les écarts de chiffrage prennent en compte l'achat de l'immeuble et les travaux d'extension de la gare routière. Il s'agit de chiffrages valables à plus ou moins 20% : au fur et à mesure des études, le chiffrage s'affinera.
Par ailleurs, avoir deux sites pour les gares routières induit un dédoublement d'un certain nombre d'aménagements, tels que les locaux de Transdev. Dans l'organisation d'une gare routière, avoir deux sites distincts change l'organisation de la gare.

Un locataire précise que la gare routière sud est aujourd'hui proche de l'arrêt du Tram 13 express alors que la gare routière nord en est éloignée. De plus, les rues Maurice Berteaux, Philippe Auguste et Victor Hugo comptent beaucoup de logements : prendre le bus en gare nord ferait faire un détour à ces riverains.
Par ailleurs, le projet Éole prévoit, la création d'un passage souterrain depuis le quai 1 vers la gare routière sud : si la gare routière sud venait à être supprimée, le souterrain deviendrait inutile.

Les réponses du STIF
Ce passage souterrain permettra dans tous les cas d'évacuer les quais dans des temps compatibles avec la fréquence de passage d'Éole. De plus, tous les usagers n'utilisent pas le bus et ont un intérêt à sortir rapidement côté centre-ville.

Un locataire déclare trouver beaucoup d'avantages pour les voyageurs, à laisser une gare routière au sud. Il s'agit notamment de la présence de la brasserie et des arcades et de la proximité de l'arrêt du Tram 13.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Les réponses du STIF
La concertation vise à recueillir ce type d'avis. Le compte-rendu de la présente réunion sera versé au bilan de la concertation. Le scenario 3, au vu de ses conséquences, prévoit un projet ambitieux qui pourra permettre l'implantation de commerces au nord. La gare routière sud est effectivement intéressante pour différentes raisons, mais il est impossible de faire arriver l'ensemble des bus dans cette gare.

Une locataire précise que l'ensemble des habitants apprécient le calme et le cadre de vie du quartier : les locataires ont leur famille, leurs amis dans le quartier, et y ont leurs marques. Si les habitants devaient être relogés, il faudrait se réhabituer à de nouveaux repères. En tant qu'usagère de la gare nord, la locataire confirme la nécessité d'un réaménagement du pôle, pour des raisons de sécurité. Toutefois, elle estime les scenarios socle et intermédiaire cohérents et permettant de respecter l'intégrité de l'immeuble et de la communauté.

Un locataire se dit surpris du projet, vu qu'une assurance garantie emprunt a été souscrite en 2011, et qu'une convention a été passée. Il ajoute que le troisième scénario affecterait 150 personnes, parmi lesquelles, des personnes âgées pour qui le relogement entraînerait un déracinement et un éloignement des transports en commun et des commerces.

Marc SANDRINI, directeur de la gestion locative de la Soval, précise que l'objectif des enquêtes sociales préalables à toute démolition est de prendre en compte les difficultés auxquelles sont confrontés les locataires pour mieux définir les besoins de relogement.

Un locataire déplore la perte de proximité des transports en commun pour les actifs et l'éloignement des commerces pour les personnes âgées. Il cite le projet de la ZAC Rouget de Lisle, qui sera achevée en 2035 et dont les locataires relogés devront subir les nuisances. Il ajoute que, selon lui, le scenario intermédiaire est le meilleur. En effet, la mise à double sens de la rue du Port et la modification de la circulation rue Maurice Berteaux entraîneront des bouchons, gênant l'entrée en gare nord des bus et occasionnant des retards. Il suggère que le comptage des voitures soit réalisé en bas de la rue du général de Gaulle, afin de comptabiliser l'ensemble des véhicules empruntant l'avenue Maurice Berteaux.

Les réponses du STIF
Le STIF entend les préoccupations des habitants de l'immeuble concernant leur cadre de vie.
Le STIF vise un projet qui sert le mieux la collectivité, en tenant compte des riverains : si ces derniers sont impactés, des règles s'appliqueront afin de garantir de bonnes conditions de traitement de leur cas.
Le scénario 3 a fait l'objet d'études poussées de circulation sur la voirie et suppose de réaliser de nouveaux carrefours et de modifier des sens de circulation : le projet est cohérent sur le plan du transport et permettra de fluidifier la circulation.
Par ailleurs, la gare routière au sud a du sens, mais l'arrivée d'Eole et du tram-train entrainera une hausse de 30% de la fréquentation qui conduit à devoir traiter la question des bus. Ce projet de réaménagement va dans le sens de la volonté du STIF qui souhaite promouvoir les transports en commun. Les impacts du scenario 3 seront intégrés dans le choix du STIF.

Un locataire indique que le maintien de la gare routière sud permet un trajet plus fluide lors des correspondances depuis le quai 1 pour les usagers situés l'arrière du RER E.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Les réponses du STIF
Le cheminement serait plus fluide mais les bus risqueraient de partir en retard du fait de la circulation automobile.
Les études réalisées montrent que l'évolution du plan de circulation au niveau des berges et du centre-ville permet de fluidifier le trafic et d'améliorer l'accès des bus à la gare. Et ce, en prenant en compte l'évolution des mobilités. Le porteur du projet est conscient des difficultés de circulation à Poissy, ville qui connait un trafic de transit très important, du fait des difficultés à franchir la Seine. Le scenario regroupant les gares routières est à mettre en regard avec les conséquences sur l'aménagement (démolition de l'immeuble, modification des sens de circulation).

Patrick MEUNIER ajoute que la Ville de Poissy a fait le choix d'offrir des solutions performantes de transports en commun : compte tenu des projets d'infrastructures en faveur des transports en commun, et notamment sur l'axe Achères-Saint-Cyr, les personnes qui prendront leur véhicule seront pénalisées.

Françoise CARCASSES, directrice adjointe des services techniques à la Ville de Poissy, indique que la municipalité est consciente des difficultés de circulation : le projet de pont à Achères porté par le conseil départemental des Yvelines et l'amélioration des transports en commun permettront de désengorger Poissy. Les études présentées résultent d'une collaboration entre le conseil départemental des Yvelines et le STIF. Le rôle de la Ville est de mesurer les avantages et inconvénients de tous les scenarios. Le bilan de la concertation, qui intègre l'ensemble des remarques, sera porté à la connaissance des élus de la Ville.
De plus, les élus du STIF décideront du choix du scenario en connaissance de cause : la concertation se situe en amont de la décision sur le projet, qui fera l'objet d'une enquête publique et qui sera mis en œuvre en 2023-2024. Si la décision de démolir était prise, les locataires seraient accompagnés par les services de la ville, l'élu en charge du logement et les bailleurs sociaux. Les solutions de logements proposées pourront être en centre-ville ou dans la ZAC Rouget de Lisle, et pas seulement dans les quartiers de Poissy. Bien que le projet de la ZAC Rouget de Lisle s'achève dans 20 ans, une première partie de la ZAC sera achevée dans les prochains mois.

Patrick MEUNIER ajoute que des appartements se vendent aujourd'hui à plus de 5000 euros / m², témoignant de l'attractivité du quartier Rouget de Lisle, même si la phase transitoire sera effectivement longue. Des hypothèses de relogement existent dans le centre-ville ou à la pointe Robespierre, même si des accords doivent être passés. Des logements sociaux sont prévus, et il pourra en être ajouté au programme.

Un participant estime que les travaux de réaménagement du pôle auraient dû se faire dès le début du projet de RER E, il y a 20 ans.

Les réponses du STIF
Pour avoir plus de détail sur le projet, le STIF invite les personnes intéressées à consulter le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), qui est un document plus complet, est disponible sur le site internet du projet : il détaille notamment les hypothèses de trafic.

Un locataire indique avoir le sentiment que la décision en faveur du scenario 3 est déjà prise.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Les réponses du STIF
En matière de transport, le scenario 3 est effectivement le plus favorable. Toutefois, le critère du transport n'est pas le seul paramètre : la concertation doit permettre d'éclairer la décision, pour choisir la meilleure solution. Par ailleurs, si le scenario 3 était retenu, il y aurait de l'accompagnement.

Une locataire souhaite savoir si l'accompagnement prévu nécessitera de déménager du quartier. Elle estime que ces réunions servent à faire accepter la décision déjà prise par le STIF, en faveur du scenario 3.

Patrick MEUNIER précise avoir souhaité la tenue de cette réunion, suite à l'expérience malheureuse du projet de tram-train, où le bailleur n'a pas informé ses locataires à qui il était en train de vendre, qu'ils risquaient d'être expropriés. C'est la raison pour laquelle la Ville a souhaité informer très tôt les locataires potentiellement concernés par le projet de réaménagement du pôle de Poissy.
La concertation vise à écouter, à prendre en compte les remarques formulées. Quant à la municipalité, elle n'a pas encore pris position en faveur d'un scenario.

Les réponses du STIF
Le STIF relève que le scenario intermédiaire a la préférence des participants et l'intégrera au bilan de la concertation.

Une locataire remarque que les usagers n'habitant pas à proximité immédiate de la gare choisiront naturellement le troisième scenario, sans se préoccuper de la démolition de l'immeuble.

Un locataire estime qu'il serait bienvenu d'organiser une réunion plus large.

Un habitant de l'immeuble s'inquiète que les équipes du STIF présentent le projet différemment selon les participants.

Les réponses du STIF
Lors des réunions ultérieures, il sera précisé que le troisième scenario prévoit la démolition d'un immeuble habité.

Clôture de la réunion

Christophe DENIAU conclut en indiquant que toutes les remarques formulées au cours de cette réunion seront versées au bilan de la concertation. Le choix du scenario sera motivé et pris par le STIF, en partenariat avec la Ville de Poissy et GPS&O. Le STIF est aujourd'hui très ouvert sur les différents scenarios : même si le troisième a la préférence du STIF en matière de transport, le choix ne se fait pas uniquement sur ce critère. Christophe DENIAU invite les participants à s'exprimer sur le site internet et sur les coupons-T.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

RÉUNION D'INFORMATION AVEC LA RÉSIDENCE DU PORT

Le 5 juillet 2017 A POISSY

Participants

- Ville de Poissy : Patrick MEUNIER – Maire adjoint délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets.
- Île-de-France mobilités (STIF) : Laure EHRET - chargée de mission, Thomas GREFFIER - Chargé de projets, Léa CHERKI - stagiaire chargée de projet.
- Syndic de copropriété Loiselet & Daigremont : Edward MANBY - Gestionnaire.
- Résidence du Port : Joseph BONDUELLE – Président du conseil syndical.

Contexte

- La gare de Poissy fait partie des 12 gares identifiées au Contrat de Plan Etat-Région.
- La gare de Poissy est la 2eme plus grande gare des Yvelines (après Versailles).
- Une augmentation de 30% des voyageurs est prévue d'ici 2024 (actuellement environ 33 000 voyageurs/ jour).

Etudes et actions réalisées par le STIF

- Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP). Environ 1 an et demi d'étude.
- Concertation sur les scénarios de réaménagement de la gare (du 12 juin au 13 juillet 2017).

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

Budget

L'estimation des couts d'investissement est de 13,5M€ (scénario socle), 18M€ (scénario intermédiaire), 23,5M€ (scénario maximal) +/- 20%

Prochaines étapes / jalons

- Juillet 2017 : Finalisation de la récolte des avis.
- Juillet à décembre 2017 : Rédaction du bilan de concertation.
- Objectif décembre 2017 : approbation du bilan de la concertation par le Conseil du STIF
- Début 2018 : passation de la maitrise d'ouvrage du STIF à GPS&O (Grand Paris Seine & Oise).
- Horizon 2020 : lancement des travaux.
- Horizon 2024 : Fin des travaux.

Sujets abordés en séance

- Les résidents de la résidence du Port ont rappelé les inquiétudes/ mécontentement que le projet de réaménagement de la gare de Poissy génère.
- Pour les résidents, les principales difficultés/nuisances que génère le projet sont :
  - Ce projet de réaménagement de la gare de Poissy peut avoir un impact sur le projet de rénovation du parking collectif, récemment voté par la copropriété.
  - L'entrée et la sortie du parking collectif si la rue du Port était mise en double sens : un aménagement serait nécessaire pour faciliter l'accès au parking.
  - Le risque de diminution voire de suppression de l'accessibilité aux entrées du bâtiment rue du Pont ancien. Les habitants de la résidence ont exprimé le souhait de pouvoir stationner ponctuellement devant la résidence.
  - Les résidents ont exprimé leurs craintes quant aux nuisances sonores, aux risques de vibrations et de pollution, ainsi que le danger pour les piétons si un couloir de bus se situait au pied du bâtiment.
  - Les préjudices liés à la proximité des voyageurs de la résidence (trafic de drogue, incivilités, vols, sans domicile fixe, etc…).

- Le STIF a informé les résidents qu'au minimum le projet socle serait réalisé.
- Le STIF a affirmé que la décision sera prise à l'issue de la concertation.
- Le STIF a confirmé que le projet ne comporte aucune emprise sur le terrain privé de la résidence du Port.
- Les riverains pourront emprunter les couloirs de bus. Le sujet du stationnement ponctuel (courses, déménagement…) reste à étudier par les équipes du STIF.

Gare de Poissy

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

- La création d'une zone « tampon » entre la résidence et le couloir de bus sera étudiée par le STIF.
- Le détail des aménagements sera réalisé par GPS&O, qui sera maître d'ouvrage du projet à l'issue de la prise de décision (horizon janvier 2018)
- Le STIF consultera les résidents de la résidence du Port si nécessaire. Ils seront informés du bilan de la concertation via le site web du STIF
- Le STIF fait part, au jour de la réunion, des éléments saillants de la concertation : les participants se sont exprimés en faveur d'un scénario qui regrouperait les 2 gares routières. Il s'agirait soit du scénario maximal, soit d'un nouveau scénario issu de la concertation.
- Les différents projets d'aménagements en cours à Poissy (gare, tram 13 express) prennent en compte la nécessaire réorganisation de la circulation automobile dans Poissy, dont la place sera diminuée dans la ville. La municipalité souhaite privilégier les transports en commun ou actifs.

Information complémentaire

Monsieur Meunier indique que des contremarques pour traverser le souterrain de la gare peuvent être distribuées aux résidents, pour cela il faut en faire la demande au service technique (Mme CARCASSES).

LES OUTILS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION : affiche, panneau, depliant

Affiche

GARE DE POISSY

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

PARTICIPEZ !

LES RENDEZ-VOUS À POISSY

1 RENCONTRE VOYAGEURS

Jeudi 22 juin
De 7h à 10h
En gares routières nord et sud

2 ATELIERS BALADES

Mercredi 28 juin
De 12h à 14h et de 18h à 20h
Inscription sur le site internet

POUR VOUS INFORMER ET DONNER VOTRE AVIS

www.reamenagement-gare-poissy.fr

Mai 2017

PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
îledeFrance
Yvelines Le Département
stif

Panneau

GARE DE POISSY

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

PARTICIPEZ !

LES RENDEZ-VOUS À POISSY

1 RENCONTRE VOYAGEURS

Jeudi 22 juin
De 7h à 10h
En gares routières nord et sud

2 ATELIERS BALADES

Mercredi 28 juin
De 12h à 14h et de 18h à 20h
Inscription sur le site internet

POUR VOUS INFORMER ET DONNER VOTRE AVIS

www.reamenagement-gare-poissy.fr

RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE DE POISSY : TROIS SCÉNARIOS D'AMÉLIORATION

LE PROJET EN BREF

Le STIF propose un programme d'aménagements décliné en trois scénarios : **socle, intermédiaire et maximal.**
Quel que soit le scénario privilégié, il sera mis en service à l'horizon 2024, en même temps qu'Eole (prolongement de la ligne E à l'Ouest en remplacement de la ligne J actuelle).

LES BÉNÉFICES DU PROJET

Grâce au projet, les déplacements des voyageurs seront plus confortables au quotidien, quelques soient leurs modes de transport :

- un accès à la gare amélioré ;
- des correspondances plus faciles entre bus, train, tram ;
- une offre de bus simplifiée ;
- une circulation apaisée aux abords de la gare.

SCÉNARIO SOCLE

Le scénario socle vise à améliorer l'existant avec des aménagements indispensables pour préparer l'arrivée de la ligne E en 2024. Son coût est estimé à 13,5 m€.

- Aménagement et extension du parvis sud : création d'un parc à vélos, de voies bus / taxi et cyclables, d'un large espace piétonnier, allongement des quais de bus.
- Correspondance piétonne avec la station Tram 13
- Adaptation du plan de circulation aux abords de la gare.
- Reconstruction du bâtiment voyageurs (mise en accessibilité PMR), accompagnée de la création d'un véritable parvis (création d'aires de dépose-minute et de dépose-taxi *a minima*).
- Embellissement du parking et réaménagement de la passerelle (mise en accessibilité PMR).
- Réorganisation des gares routières dans leurs emprises actuelles.
- Amélioration du confort sous les ponts ferroviaires (cheminements piétons sécurisés, éclairage amélioré).
- Création d'une passerelle piétonne traversant la RD190 depuis la gare (option).

SCÉNARIO INTERMÉDIAIRE

En complément des aménagements du scénario socle, ce scénario vise à réaménager la gare routière nord afin d'en faciliter l'accès. Son coût est estimé à 18 m€.

- Extension du parking.
- Transformation de la rue du Pont Ancien en couloir de bus jusqu'à la rue du Bac et modification du sens de circulation des véhicules (rues du Port et du Bac).
- Modification du carrefour pour permettre les traversées piétonnes et la circulation des bus vers la gare routière nord avec création possible de couloirs de bus.
- Extension et réorganisation de la gare routière nord.

SCÉNARIO MAXIMAL

En complément des aménagements des scénarios socle et intermédiaire, ce scénario propose la création d'une gare routière unique. Son coût est estimé à 23,5 m€.

- Réalisation d'une gare routière unique nécessitant une extension de l'emprise actuelle.
- La gare routière sud est libérée pour d'autres usages.

Dépliant

T

ECO

20 g
valable jusqu'au
05/09/2017

STIF
CONCERTATION GARE DE POISSY
AUTORISATION 30205
75443 PARIS CEDEX 09

POURQUOI RÉAMÉNAGER LES ABORDS DE LA GARE ?

Aujourd'hui, la gare de Poissy constitue un pôle de correspondance attractif avec l'accès aux lignes A et J, ainsi qu'à une trentaine de lignes de bus répartie dans deux gares routières.

Plusieurs dysfonctionnements ont été identifiés :

- Une offre de bus peu lisible pour les usagers : correspondances complexes, signalétique confuse, absence de service aux voyageurs en gare routière nord.
- Des cheminements inadaptés aux piétons et aux cyclistes.
- Des gares routières sous-dimensionnées : difficultés des bus pour manœuvrer, stationner, entrer et sortir en raison d'un trafic routier dense.

À l'horizon 2024, l'attractivité de la gare sera renforcée avec une augmentation prévisible des flux de 30 % due à l'arrivée de la ligne E et du Tram 13 express, couplée à un développement urbain dynamique à Poissy et Carrières-sous-Poissy.

Aujourd'hui

33 000 voyageurs par jour en gare de Poissy

LIGNES DE TRANSPORTS EXISTANTES :
2 lignes de trains
A et J
28 lignes de bus réparties sur 2 gares routières

À l'horizon 2024

30 % de voyageurs en plus

LIGNES DE TRANSPORTS EN SERVICE
A E Tram 13

PROJETS URBAINS À PROXIMITÉ
5 projets urbains (Poissy / Carrières-sous-Poissy)
185 000 m² aménagés

Valérie Pécresse,
Présidente de la Région Île-de-France,
Présidente du STIF

DES AMÉNAGEMENTS INDISPENSABLES POUR PRÉPARER L'AVENIR

La gare de Poissy, dont la concertation sur le réaménagement démarre, fait partie des « pôles multimodaux » majeurs en Île-de-France pour lesquels la Région s'est engagée aux côtés de l'État et des collectivités à hauteur de 119 m€ dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020.

La révolution des transports que j'ai engagée en Île-de-France se poursuit.

Vous êtes nombreux à vous rendre aujourd'hui à la gare de Poissy pour aller au travail, sur votre lieu d'études, rejoindre votre domicile mais aussi à emprunter cette gare pour vos correspondances, notamment en bus.

Dans les années à venir, la fréquentation de la gare de Poissy va augmenter significativement en raison de l'arrivée de nouveaux projets de transports et d'un développement urbain du secteur. L'aménagement et le fonctionnement d'ensemble de la gare doivent être repensés afin d'améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs et répondre à ces nouveaux enjeux.

C'est pourquoi je vous invite à vous exprimer largement sur les scénarios d'aménagements proposés par le STIF et les partenaires du projet afin de bâtir ensemble un projet partagé.

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

La concertation est un temps d'information et d'échange entre l'équipe du projet et le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet.

Le STIF, porteur du projet, et les financeurs, ont souhaité organiser cette phase de dialogue avec les riverains et les voyageurs de la gare de Poissy mais aussi avec les collectivités locales, les acteurs associatifs et économiques concernés.

L'objectif de la concertation est de recueillir les avis de chacun sur les différents scénarios d'aménagements proposés, pour ensuite les enrichir en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés. Ces avis seront compilés dans un bilan de la concertation.

POUR VOUS INFORMER

- **Le site internet : www.reamenagement-gare-poissy.fr**

POUR VOUS EXPRIMER

- **Le coupon T attaché au dépliant**
- **Le formulaire de dépôt d'avis sur le site internet du projet**

LES RENDEZ-VOUS

1 RENCONTRE VOYAGEURS
- **Jeudi 22 juin de 7h à 10h en gares routières nord et sud**

2 ATELIERS BALADES
Visite de la gare avec présentation du projet puis échanges et questions en salle
- **Mercredi 28 juin de 12h à 14h et de 18h à 20h**

Inscription sur le site internet: www.reamenagement-gare-poissy.fr

Mai 2017

LES ACTEURS DU PROJET

La concertation est menée par le **STIF**, autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Les études préliminaires sont financées par **l'État**, la **Région**, le **Conseil départemental des Yvelines** et le STIF. Elles sont menées en collaboration avec la **ville de Poissy et la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O)**.
À l'issue de la concertation, le STIF confiera la maîtrise d'ouvrage à GPS&O.

GARE DE POISSY

Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017

DONNEZ VOTRE AVIS
www.reamenagement-gare-poissy.fr

Préfet de la Région d'Île-de-France · îledeFrance · Yvelines Le Département · stif

RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE DE POISSY : TROIS SCÉNARIOS D'AMÉLIORATION

LE PROJET EN BREF

Pour améliorer le quotidien des voyageurs, le STIF propose de mettre en œuvre un programme d'aménagements des abords de la gare, décliné en trois scénarios : **socle, intermédiaire et maximal.** Il va de pair avec les projets Eole (prolongement de la ligne E à l'Ouest, en remplacement de la ligne J actuelle) et Tram 13 express (Tangentielle ouest). Tous contribueront à renforcer l'attractivité de la gare de Poissy. Quel que soit le scénario privilégié à l'issue de la concertation, le projet sera mis en service en même temps qu'Eole, à l'horizon 2024.

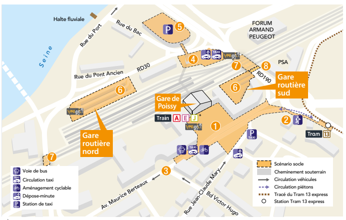
LES VOYAGEURS BÉNÉFICIERONT :

- **D'une meilleure intermodalité :** les correspondances bus / train / tram seront améliorées grâce à une accessibilité renforcée pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et une signalétique efficace et homogène aux abords de la gare.
- **D'un accès facilité à la gare** pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.
- **D'une offre de bus plus lisible** avec une simplification des circuits des lignes, voire le regroupement en une gare routière unique (scénario maximal).

Ainsi, les déplacements des voyageurs seront plus confortables au quotidien, quels que soient leurs modes de transport.
La circulation sera également apaisée aux abords de la gare.

SCÉNARIO SOCLE

Le scénario socle vise à améliorer l'existant avec des aménagements indispensables pour préparer l'arrivée de la ligne E en 2024. Son coût est estimé à 13,5 m€.



** À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare*

1. Aménagement et extension du parvis sud : création d'un parc à vélos, de voies bus / taxi et cyclables, d'un large espace piétonnier, allongement des quais de bus.
2. Correspondance piétonne avec la station Tram 13
3. Adaptation du plan de circulation aux abords de la gare.
4. Reconstruction du bâtiment voyageurs (mise en accessibilité PMR), accompagnée de la création d'un véritable parvis (création d'aires de dépose-minute et de dépose-taxi *a minima*).
5. Embellissement du parking et réaménagement de la passerelle (mise en accessibilité PMR).
6. Réorganisation des gares routières dans leurs emprises actuelles.
7. Amélioration du confort sous les ponts ferroviaires (cheminements piétons sécurisés, éclairage amélioré).
8. Création d'une passerelle piétonne traversant la RD190 depuis la gare (option).

SCÉNARIO INTERMÉDIAIRE

En complément des aménagements du scénario socle, ce scénario vise à réaménager la gare routière nord afin d'en faciliter l'accès. Son coût est estimé à 18 m€.

** À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare*

8. Extension du parking.
9. Transformation de la rue du Pont Ancien en couloir de bus jusqu'à la rue du Bac et modification du sens de circulation des véhicules (rues du Port et du Bac).
10. Modification du carrefour pour permettre les traversées piétonnes et la circulation des bus vers la gare routière nord avec création possible de couloirs de bus.
11. Extension et réorganisation de la gare routière nord.

SCÉNARIO MAXIMAL

En complément des aménagements des scénarios socle et intermédiaire, ce scénario propose la création d'une gare routière unique. Son coût est estimé à 23,5 m€.

** À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare*

12. Réalisation d'une gare routière unique nécessitant une extension de l'emprise actuelle.
13. La gare routière sud est libérée pour d'autres usages.

GARE DE POISSY

DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE PROJET

Renvoyez cette carte T par voie postale sans affranchissement jusqu'au 13/07/2017 inclus

....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....

À quelle fréquence utilisez-vous la gare ?.....................
....
Commune de résidence :..
....
Commune de travail / d'études :...................................
....

Merci d'avoir contribué à la concertation sur la gare de Poissy. Votre réponse sera prise en compte dans le bilan de la concertation.

Si vous souhaitez continuer à être informé(e) sur le projet, indiquez vos coordonnées :
Nom ....
Prénom..
Email ....

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification de vos données nominatives. Afin d'exercer ce droit, vous pouvez vous adresser par courrier postal au STIF : 39-41 rue de Châteaudun - 75009 PARIS

Toutes les informations sur
www.reamenagement-gare-poissy.fr

LES CONTRIBUTIONS ET AVIS REÇUS

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
1	6/16/2017	Coupon T (courrier)	De grâce, pensez aux automobilistes du centre de Poissy et des environs. Il est très impératif de simuler très intensément tous les scénarios pour le traffic auto : 15 min/jour de perdus par habitant = des milli-ards d'euros perdus!
2	6/16/2017	Coupon T (courrier)	Incompréhension de ce projet, il faut être architecte (qui dit incompréhension dit embrouille). Encore une qui va payer, toujours les mêmes, j'ai plus de sous, et je travaille. Quand je vois Mme Valérie Pecresse et d'autres lavages de cerveaux, qui font rien de la journée.
3	6/16/2017	Coupon T (courrier)	L'option de la passerelle 8 est nécessaire pour la traversée de RD190. La mise en double sens de la rue du bac me semble problématique, comment rejoint-on la RD190 si on veut aller à Carrières? Retour sur le rond point. Je pense qu'elle sera très peu utilisée dans ce sens.
4	6/16/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me semble plus judicieux. Les deux autres n'apportent pas grand-chose de plus. Le scénario socle est déjà une grande amélioration.
5	6/16/2017	Coupon T (courrier)	La zone routière unique est le mieux dans la mesure où son aménagement absorbe sans problème l'offre de bus. Sinon le scénario intermédiaire à ma faveur dans la mesure où il est créé un accès entre la zone de Poissy et la zone routière nord.
6	6/16/2017	Coupon T (courrier)	1) Scénario maximal 2) Scénario intermédiaire. Merci de nous demander notre avis.
7	6/16/2017	Coupon T (courrier)	1 : La «gare routière Sud» est au Nord et la «gare routière Nord» est au Sud. C'est absurde. Il faut les renommer «gare routière Est/Ouest». 2 : La passerelle entre le parking et la gare est dégoutante, recouverte de mousse et d'algues. 3 : Les ampoules des passages piétons de la départementale D190 sont grillés depuis des années et des années sans jamais êtres changées. 4 : La maintenance et l'entretien de l'existant est tout aussi sinon plus important que les nouveaux travaux.
8	6/16/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal, plus complet et efficace concernant l'accessibilité de la gare routière.
9	6/16/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal propose une meilleure visibilité des correspondances grâce une gare routière unique. Le déplacement de la gare routière Sud permet également de libérer de la place côté centre-ville de Poissy et propose une circulation apaisée.
10	6/16/2017	Avis internet	Bonjour Ce serait bénéfique que la ligne 13 aille jusqu'à la gare de Poissy
11	6/16/2017	Avis internet	Dans votre brochure, vous indiquez que «le projet sera mis en service en même temps qu'Eole, à l'horizon 2024». Il me semble indispensable de phaser la livraison des différents aménagements afin d'en obtenir certains avant 2024 et ce pour plusieurs raisons : - éviter l'effet «big bang» en n'ayant pas l'ensemble du site en travaux mais plutôt plusieurs sites étalés dans le temps - tempérer la grogne inévitable des habit-ants face aux nuisances occasionnées par les travaux : des aménagements utilisables plus tôt permettent aux usagers de se rendre compte plus tôt de l'aspect positif des travaux
12	6/16/2017	Avis internet	Le scénario intermédiaire me parait être celui possédant le meilleur retour sur investissement. Les points critiques à mon sens sont: - (8) passerelle RD190 : quelques minutes d'observation des flux voya-geurs en heure de pointe devraient vous convaincre de l'absolue nécessité de cet aménagement - (10) aménagement piéton du carrefour Forum Armand Peugeot : cette zone est aujourd'hui clairement hostile à un déplacement piéton ou vélo Je me permets d'ajouter un point dont le manque se fait aujourd'hui clairement sentir et qui le sera encore plus demain : l'accès à la gare par vélo. Il n'y a aujourd'hui pas d'itinéraire légal permettant de rejoindre la gare ou le parking à vélo depuis le boulevard de l'Europe, l'avenue Maurice Berteaux étant réservé aux bus et taxi dans ce sens. De plus, même si elle l'était, il faut passer par le rond point de l'Europe qui avec ses 3 voies est très dangereux à pratiquer en vélo. Ce qu'il se passe aujourd'hui en pratique : les vélos empruntent les trottoirs ce qui est inconfortable pour tout le monde.
13	6/16/2017	Avis internet	Ma préférence va pour le projet maximal qui donne un ensemble plus hétérogène. Cependant, je pense qu'il ne corrige pas suffisamment ou amplifie certains problèmes déjà existants aux abords de la gare : - aires de déposes minute insuffisantes - circulation dense aux abords de la gare (avec de nombreux poids lourds) - manques de places de parkings (pourquoi ne pas utiliser l'espace libéré par la gare Sud ?) - accès aux quais de la gare engorgé (l'implantation d'un 2ème souterrain coté Seine aurait été un vrai plus) Dans la présentation, il y a peu d'indications sur l'aménagement de la gare routière. Je pense qu'il faudrait prévoir un espace restauration et un espace d'attente climatisé.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
14	6/16/2017	Avis internet	Ce projet de réaménagement de la gare de Poissy est pour moi nécessaire car elle présente pas mal de défaut pour les accès entrée/sortie de la gare et la circulation des bus. Pour moi le projet socle est très bien mais il manque au moins un élément indispensable : un accès/sortie depuis la rue de la gare aux voies 1 et 1B. Seul accès possible : le souterrain qui est très engorgé aux heures d'affluence. J'ai vu qu'une sortie était envisagée vers la gare de bus Sud, je pense que ce n'est pas suffisant car beaucoup de voyageurs viennent du centre ville par coté rue de la gare (et à l'avenir via la passerelle sur le vieux pont depuis Carrière). Pour le scénario 1 j'ai du mal à comprendre la logique quand à la création d'une voie dédiée au bus au Nord. Cela fluidifiera peut être un peu le trafic des bus mais je pense que cela entrainera des complications supplémentaire pour le trafic routier. La rue du Port est régulièrement saturée aux heures de pointes (cela est indiqué dans l'étude) et il est évident que la mettre en double sens rendra le trafic encore plus dense... à moins que le tourne à gauche du carrefour D30-D190 soit effectivement réservé au bus... mais dans ce cas les usagers de la route très nombreux qui viennent depuis la place de l'Europe, tournent sur la droite avant le pont pour passer dessous et ensuite aller rue du Port pour partir vers le centre ville ou l'A13, comment feront-ils ? Car si j'ai bien compris la rue du Port sera mise en sens unique à partir de la rue du Bac vers la droite... (vers PSA). Et evidement la question se pose également pour les très nombreux automobilistes qui venant du centre ville passent rue du pont ancien pour aller vers le pont et Carrières... Quelle voie emprunteront-ils ? Si c'est rue du Port puis rue du Bac, on retrouve le même problème de saturation: la rue du pont ancien est sur 2 voies... En conclusion je suis pour le projet socle et très dubitative pour le Scénario 1... Quand au Scénario 2 à mon avis il coute très cher pour ce qu'il apporte en plus... sans compter qu'apparement il implique la destruction de logements ce qui me laisse un peu interrogative... Je ne manquerai pas de venir poser mes questions lors des rencontres organisées autour de ce projet... Etant utilisatrice de la gare quotidiennement et habitant rue du Bac, je me sens direcement concernée.
15	6/16/2017	Avis internet	Ce projet ne prévoit pas de sécurisation de la traversée des piétons du boulevard Gambetta alors que celui-ci est dangereux et très fréquenté. L'arrivée du tram 13 rend cette traversé encore plus délicate. De même, la gare routière Sud a un accès rapide à pied alors que la Nord non. Il faut donc préserver la gare SUD. merci
16	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, Je suis pour le scénario maximal afin d'avoir une gare accueillante, fonctionnelle et pratique.
17	6/16/2017	Avis internet	Je préfère les scénaris socle et intermédiaire car ils sont déjà moins onéreux (politiques de réductions budgétaires) et ils n'impliquent pas la délocalisation des résidents du 7,9,11et13 rue du pont ancien.
18	6/16/2017	Avis internet	Je fais partie des usagers du RER A travaillant à PSA, au Pôle tertiaire. La traversée de la gare routière côté Sud est dangereuse et non adaptée aux piétons qui ne savent pas trop par où passer. De plus, les bus roulent un peu vite dans cette zone et se donnent la priorité alors que les piétons essaient de traverser. Je ne sais pas jusqu'où va se réaménagement de la gare, mais il faudrait aussi repenser la traversée du Boulevard Gambetta par les piétons qui est catastrophique voire très dangereuse.
19	6/16/2017	Avis internet	Il est préférable de regrouper la Gare Routière en un lieu unique en agrandissant l'actuelle gare routière nord et en agrandissant aussi la gare SNCF actuellement trop étriquée (agrandir le hall et transférer les commerces en prenant sur l'espace de l'actuelle gare routière sud amenée à disparaitre). Faciliter les transferts de voyageurs de la gare SNCF vers la gare routière unique et vers la station du Tram 13 (passerelles et zones piétonnes exclusives).
20	6/16/2017	Avis internet	Quel que soit le scénario retenu, l'accès à la gare routière Nord pour les futurs usagers d'Eole en provenance de Paris est un parcours trop long 400 à 800m pour rejoindre un bus. Il manque clairement un 2ème souterrain côté de la rue de la Gare ou à minima une sortie sud sur le square Léon Déliance. L'accès au centre ville en serait aussi facilité. L'inversion du sens de circulation de la rue Maurice Berteaux créera un report de trafic sur l'étroite rue Jean Claude Mary en centre ville. Un étude de report a t'elle été réalisée ? Aménager un grand parvis piéton est une bonne idée, asphyxier le centre ville une mauvaise. Enfin, il manque un dépose-minute au droit de la Médiathèque Christine de Pisan en provenance du Bd Victor Hugo.
21	6/16/2017	Avis internet	Le scenario maximaliste ma paraît être le mieux adapté aux besoins des pisciacais et, au-delà, des habitants des communes environnantes ne disposant pas d'une gare S.N.C.F. ou R.A.T.P. Regrouper les deux gares routières en une seule au nord semble être le meilleur compromis. Cela sera infiniment plus rationnel et plus pratiques pour les voyageurs. Il faut, de plus, privilégier les bons échanges de voyageurs avec le futur tram-train qui, je l'espère verra le jour en passant par la gare actuelle de Poissy.
22	6/16/2017	Avis internet	Nous avons à l'heure actuelle un train toutes les 1/2h en période de pointe qui est quasi direct St Lazare (arrêt à Houilles), il met moins de 20min. entre ces 2 gares... Le RER E fera t-il mieux ou aussi bien ? Salutations.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
23	6/16/2017	Avis internet	Je préconise le scénario maximal si le budget le permet. Car actuellement, la Gare Routière Sud est extrêmement dangereuse : les bus croisent les piétons sur les pistes et même en dehors (sur les routes d'accès). La sortie des bus juste avant le rond point est peu fonctionnel avec les voitures qui arrivent du pont. Parfois le rond point est saturé et les bus ne peuvent pas sortir. Les usagers des bus doivent aussi parfois traverser les pistes des bus et se mettent en danger. Cette gare routière n'est plus adaptée. Les gens de PSA (bientôt encore plus nombreux avec l'arrivé de 2000 nouvelles personnes) traversent cette gare pour accéder à la gare ferroviaire (soir et matin). L'entrée de la gare routière sud est aussi dangereuse le matin : piétons et bus doivent se céder alternativement le passage. Le rond point devant l'hôtel est aussi très dangereux à traverser pour les gens de PSA. Les feux sont longs et certaines personnes n'hésitent pas à traverser au vert pour les voitures. Tout cela, je pense, milite pour créer une grande gare routière unique du côté nord. Unifiée, elle permettra de trouver toutes les lignes de bus en un seul endroit (simplicité) et permettra de fermer la gare routière sud dangereuse. La liaison piétonne entre le tram 13 express et la gare doit aussi être repensé à cause du rond point dangereux et souvent surchargé en circulation.
24	6/16/2017	Avis internet	construction d'une passerelle entre le Pôle Tertiaire et gare pour éviter de traverser le rond point, très accidentogène
25	6/16/2017	Avis internet	Bonjour Je suis favorable au projet maximal. Il serait regrettable au vu de l'évolution du nombre de passagers (+30% d'ici 2024 au minimum) de choisir des projets minimalistes (Scenario socle et intermédiaire).
26	6/16/2017	Avis internet	C'est un projet ambitieux qui doit répondre à une situation future. La réunification des gares routières est un choix fondamental pour un projet cohérent. Cela simplifiera l'orientation des usagers qui est compliquée avec ses gares actuelles nord et sud. Il faut faire une gare pour le futur sans avoir à y revenir dans 10 ans pour ouvrir un autre chantier parce que les améliorations étaient insuffisantes.
27	6/16/2017	Avis internet	Je ne vois nul part de protections acoustiques le long de la Seine jusqu'à Villennes-Sur-Seine, pour rendre (enfin) ce cheminement aux promeneurs. Jusqu'à présent je suis obligé de faire mon jogging avec des bouchons d'oreilles. Ce projet serait une belle opportunité de corriger cela car ces berges sont les seules accessibles à Poissy (le reste c'est l'usine Peugeot). J'ai vu qu'il existait des protections basses que l'on colle aux voies et qui réduisent sensiblement le bruit (+ de 10 dB) sans entraver la vue des voya-geurs sur ce magnifique paysage.
28	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, Déposant et récupérant chaque matin et soir ma femme en voiture à la gare, côté Seine, je souhaiterais une véritable dépose minute de ce côté qui permettrait de repartir aisément par le Cour Du 14 Juillet (ou par le cheminement RD30 --> Rue du Bac --> Rue du Port --> Cours du 14 Juillet). Avez-vous prévu quelque chose de ce type? Bien à vous
29	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, Il faut savoir conserver 2 gares routières pour «éclater» le flux de voyageurs qui est très nombreux, mais aussi ne pas dévier tous ces voyageurs vers les bords de Seine plutôt que le centre ville. Il faut néanmoins être plus ambitieux que le scénario socle. Dans tous les cas, il est intéressant de lire que vous allez allonger les quais de bus en zone 1, je rappelle que le quai créé il y a maintenant quasi 3 ans est toujours inutilisé... Pensez d'abord aux bus qui s'y arrêteront avant de casser/construire. Le besoin d'un parc à vélo est évident, et ce des 2 côtés de la gare avec pourquoi pas des versions très sécurisées et accessibles avec Pass Navigo comme cela se fait dans d'autres gare (type Sartrouville). Cordialement
30	6/16/2017	Avis internet	le projet de réaménagement de la gare est un projet utile mais qui semble considérer que le nouveau tracé du TRAM 13 par le centre ville est acté, ce qui j'ose l'espérer n'est pas le cas. Nous avons trois scenarios proposés ayant un un coût respectif estimé de 13,5 Millions à 23,5 Millions d'Euros dans le scénario le plus ambitieux. Le surcoût du passage par le centre ville du Tram 13 par rapport au tracé initial (qui apporte beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages et laisse de très nombreux points d'inquiétudes sans réponse) est estimé à un minimum de 120 Millions d'Euros. La mise en place de lignes de bus éléctriques pour desservir la gare en conservant le tracé initial du Tram permettrait d'opter facilement pour le scénario le plus large et satisfaire ainsi le plus grand nombre possible d'usagers des transports publics (Tram, RER, Bus) tout en économisant au minimum 100 Millions d'Euros!!!
31	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, la lecture des scénarios proposés pose plusieurs interrogations: - pourquoi rien n'est prévu pour l'accès piéton à la gare par le boulevard Robespierre, pourtant très emprunté et source potentiel d'ac-cident ? - pourquoi intégrer la desserte du tram 13 express alors que celle-ci n'est pas décidée ? - quid de l'arrêt de bus devant la place de la gare qui a été refait en 2014 et toujours pas en service? De plus, le scénario maximal place la gare routière unique derrière la gare de Poissy alors qu cet endroit est difficile d'accès pour les piétions. De nombreuses personnes viennent à la gare à pied pour prendre le bus 24 par exemple. La conservation de la gare routière Sud est importante ! Cordialement,

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
32	6/16/2017	Avis internet	Scénario intermédiaire : Partie 9 et 11: seront selon moi, à contre effet pour fluidifier la circulation. A l'heure actuelle, pas de problème particulier avec la sortie des bus et ce chemin permet un deuxième accès des voitures vers Carrieres sous Poissy ... Scénario maximal Dépenses inutiles car n'apporte rien et va concentrer les sorties des usagers vers les bus, d'où moins de facilités d'accès
33	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, J'ai emménagé il y a peu de temps à Poissy et la &ère chose qui m'a frappée c'est la gare divisée en 2 (NORD et SUD). Je ne vois toujours pas l'intérêt de faire les gens marcher plus pour un bus. Un jour j'ai voulu prendre le bus 16 de la gare SUD, je ne savais pas qu'il y avait une gare NORD... Déjà il y a un manque de service d'informations, aucune visibilité sur les accès aux bus. Je pense qu'une gare unique faciliterait la vie de tous les usagers et ça serait beaucoup plus efficace, beaucoup plus fluide si les informations sont correctement affichées aussi.
34	6/16/2017	Avis internet	Il est indispensable que les bus puissent arriver à la gare routière et en repartir sans perdre de temps, comme c'est le cas parfois aujourd'hui, à la sortie de la gare routière sud et au carrefour entre les avenues Maurice Berteaux et du Cep. Il est indispensable que les correspondances soient rapides, en particulier celle entre la ligne E et le tram 13
35	6/16/2017	Avis internet	Les 2 scenarii 'Intermédiaire et Maximal' ne gênent beaucoup à cause de la mise en double circulation des 2 rues du Port et du Bac. J'habite dans l'immeuble au 2/4 rue du bac dont l'entrée est adjacente à celle du PIR et je crains par ce projet : - L'augmentation fortes des nuisances sonores (qui sont déjà gênantes actuellement) - L'augmentation des embouteillages aux heures de pointe - Beaucoup de poids lourds circulent dans ces 2 rues , le double sens va être horrible - l'accès au PIR et au parking de notre résidence dû au nouveau sens de circulation (création d'un rond point, feu tricolore ?) Pour exemple, j'ai vécu la période de la rue Jean Claude Mary à double sens , car j'y habitais à cette époque et c'était vraiment désagréable (bruits , coups de klaxon sans arrêt et nombreux accrochages) Je vous remercie par avance
36	6/16/2017	Avis internet	Une fois de plus une gare va être isolée du monde par un socle bétonné. Une fois de plus on oublie la dépose rapide qui avec la multiplication des suppressions de trains devrait au contraire être agrandie, puisqu'on peut être amené a attendre longtemps les malheureux usagers de ces lignes abandonnées de tous et dont la seule promesse est d'augmenter l'attente par réduction significative de la desserte déjà incertaine. Le réaménagement devrait au contraire aménager des trémies multiples pour permettre aux voyageurs de sortir de la nasse qu'est cette gare, en particulier permettre la sortie en provenance du train vers la rue de la gare, La partie de temps de trajet visant a atteindre l'escalier pouvant être significative. Le tramway n'a RIEN A FAIRE A CET ENDROIT déjà très difficile à vivre aujourd'hui pour les malheureux usager. On voit au premier regard que ce projet est celui de technocrates ne prenant jamais ni train, ni RER.
37	6/16/2017	Avis internet	L'aménagement maximal me paraît le plus intéressant car une seule gare routière serait un gros plus. Attention cependant à attendre la confirmation de l'arrêt du tram 13 (toujours en discussion). De plus, le projet ne prévoit pas assez de stationnement (qui est déjà compliqué aujourd'hui) et ne prévoit rien au delà de 2024. Il serait dommage de devoir refaire la gare dans 15 ans.
38	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, Il est important de prendre les bonnes décisions dès maintenant et pour les 20, 30, prochaines années. Pour ma part, je pense qu'il serait beaucoup judicieux de faire une gare routière unique. (pour les voyageurs, les erreurs de gare routière, évite les doublons (panneaux de signalisation, personnels,....), l'évolution du trafic routier peut ainsi être beaucoup plus facilement gérable vis à vis d'un autre secteur. L'ancienne gare routière pourra être facilement réutilisée, bureaux, parc, ou magasins.....
39	6/16/2017	Avis internet	Scenario intermediaire faciliter l'accès gare routière sud
40	6/16/2017	Avis internet	Une gare de bus unifiée aura plus de sens pour rendre l'offre bien meilleure et lisible. C'est un véritable le défaut actuellement.
41	6/16/2017	Avis internet	Dans le scenario «maximal» des habitations (expropriation ? relogement) et des arbres vont disparaître ? Disparition d'un parking le long de la rue du Pont Ancien, est-il prévu d'autres places de stationnement ? Zone commerciale (restaurant) disparition d'emplois ?
42	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, pourquoi ne pas prévoir une réunion publique sur ce sujet ? Merci
43	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, pourquoi prendre pour acquis l'arrivée du tram 13 express à la gare de Poissy alors que ce projet est toujours hypothétique ? Merci.
44	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, à la lecture des documents, un scénario incorpore l'arrivée du tram 13 express à la gare de Poissy. Or, cette arrivée dépend d'une autre enquête publique encore en cours pour déterminer le raccor-dement ou non du tram 13 express à la gare. Aussi, il me semble pertinent d'étudier un scénario dans le cas ou le tram 13 express ne desservirai pas la gare de Poissy. Cordialement,

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
45	6/16/2017	Avis internet	Bonjour, Il faudrait prévoir dans le projet le réaménagement des quais et leurs accès : Aujourd'hui : un accès central aux quais qui dessert le parvis sud et les parkings, et un accès à certains quais depuis la gare routière nord ce qui occasionne des bouchons et une accumulation de personne sur les quais lorsqu'un train arrive (danger lorsqu'un train passe sans arrêt) Suggestions : étendre l'accès depuis la gare routière nord à l'ensemble des quais; ajouter un 3e accès à l'ensemble des quais à l'opposé, coté PSA avec une entrée piétions directement depuis l'autre coté de la RD 190. Cela permetrait de mieux répartir les personnes sur le quai et dans les trains, d'éviter les bouchons sur les quais et les dangers liés aux trains qui passent, d'éviter d'avoir à traverser la RD190 pour se rendre à la gare et ainsi augmenter la sécurité des piétions. Merci pour la prise en compte de mon avis. Cordialement
46	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le socle me semble suffisant pour une bonne fluidité de la circulation et une optimisation de l'espace. Les intermédiaire et maximal dépendent du nombre de lignes de bus que vous souhaitez ouvrir.
47	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
48	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le passage entre les gares routières «nord et sud» est, apparemment, assez difficile à effectuer pour ceux qui ne «connaissent pas le secteur de Poissy». «Fusionner» les deux gares routières en une seule gare de bus éviterait de passer aux abords de la circulation routière...
49	6/20/2017	Coupon T (courrier)	J'opte pour le scénario maximal.
50	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.
51	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Pour le scénario maximal.
52	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.
53	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Avant d'imaginer 3 scénario de réaménagement de la gare, il conviendrait en priorité que nous ayons des trains le matin pour aller travailler! RER supprimés, retards en ligne (temps de trajet Poissy/Etoile régulièrement porté à environ 50 minutes).
54	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Habitant à 5 minutes de la gare de Poissy, je préfère pourtant me rendre à Saint Germain en Laye pour prendre le RER A chaque matin. Je pense que le scénario intermédiaire est le plus adapté à la gare pour essayer de la rendre plus accessible au grand nombre. Tout en espérant un meilleur service RATP.
55	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Habitant avenue Maurice Berteaux, très favorable au scénario maximal. Les bus au gasoil sont une nuisance énorme. La VMC de l'appartement aspire leur pollution insupportable et irrespirable. Vivement le déploiement de l'hybride ou du 100% électrique. Merci de votre aide.
56	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je suis favorable à une amélioration de la gare mais de là à accepter le 3ème scénario maximal, je suis catégoriquement opposé, car j'y habite et je suis bien dans mon logement et son environnement. Il est hors de question que je déménage avec mes enfants.
57	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je préfère le scénario maximal pour: Avoir une meilleure sécurisation du dépose-minute pour l'accès à la gare Nord. Perdre moins de temps entre la sortie du train et l'accès à la gare routière. Avoir une gare routière unique.
58	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Une idée: sécurité. A chaque arrivée de train, des détecteurs d'affluence devraient être installés afin de prévenir les automobilistes par des panneaux lumineux.
59	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle.
60	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Projet n°1 est le mieux. Il est important de promouvoir la gare Sud et non la Nord!
61	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Très bon projet pour les villes de Poissy et Carrières sous Poissy. Le seul regret est qu'il n'y aura plus de ligne directe Poissy - Gare Saint Lazare (ligne J actuelle).
62	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je choisis le scénario socle qui me semble le plus pertinent, le moins destructeur et surtout le moins cher en ces temps difficiles économiquement.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
63	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle: non, aucun changement pour les Carrierois, toujours la même galère. Scénario intermédiaire: non, amélioration pour les bus mais toujours rien de changé pour les Carrierois, tas accueil clientèle. Scénario maximal: oui, enfin une nette amélioration des conditions de transports, d'accueil, taxi, vélos...
64	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Très beau projet, mais le RER E ne fera pas le trajet Poissy/ Saint Lazare en 20 minutes! Pour moi ce projet est inutile, coûteux, et la situation sera pire.
65	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Donnez moi envie de venir à la gare en vélo sans que ce dernier ne soit volé. Faites moi économiser du temps le soir quand je passe les contrôles côté RD30 pour me rendre côté Carrières sous Poissy. Développez du commerce en gare pour le bien être des usagers.
66	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le projet pourrait utilement inclure: Le raccordement avec la future passerelle (vélos, piétons) qui enjambera la Seine vers Carrières (facilité d'accès, sécurité de circulation). Une implantation de commerces de gare (boulangerie, multiservices) côté Nord, c'est à dire Carrières.
67	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le projet socle me semble devenir obsolète à très court terme. Le projet intermédiaire est très intéressant sauf pour les usagers de la gare sud. Le projet maximal semble le plus adapté à long terme.
68	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, je sollicite le projet du scénario maximal. Cordialement.
69	6/20/2017	Coupon T (courrier)	J'opte pour le scénario socle. Le scénario maximal éloigne la gare routière totale d'autant que sans pass navigo, on ne peut traverser la gare et est contraint à un grand détour par la route (si on veut juste prendre un bus). D'autre part, risque d'encombrement d'accès pour les bus?
70	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, je priviligierais le scénario intermédiaire car le surcoût du projet 3 (maximal) de 5M€ ne se justifie pas. A mes yeux, deux choses importantes: Le réaménagement du carrefour rond-point Peugeot, déjà saturé et qui le veux encore plus. Une circulation douce à partir de la future passerelle piétons sur la route.
71	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je suis retraitée et sans voiture. J'utilise beaucoup les transports en commun, surtout le bus. Je passe par la gare pour prendre le train, ou une correspondance bus. Les scénarios socle et intermédiaire me semblent intéressants. Le scénario maximal ne me parait pas indispensable.
72	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je trouve le scénario intermédiaire plus intéressant.
73	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le projet est super.
74	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario maximal car j'estime que la gare, en l'état n'est vraiment pas pratique. Quel dommage de ne pas pouvoir agrandir et renover le batiment de la gare même!!!
75	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je ne suis pas pour une gare routière unique. Je préfère conserver gare Nord et gare Sud car il y aurait trop de monde au même endroit.
76	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Bravo pour ce beau projet! Tant qu'à se lancer dans des travaux, autant soutenir le projet le plus ambi-tieux: scénario maximal, qui permettra d'optimiser vraiment l'usage de la gare! Cela évitera aussi de se relancer dans des travaux ultérieurs! Bon courage.
77	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Belles idées. Cependant il faut de plus penser à une ligne de tram reliant les communes de Poissy à Achères-ville en passant par le Technoparc. Aujourd'hui, c'est une vraie galère, sans compter sur les chauffeurs de bus irrespectueux de la ligne A2. Il serait temps de synchroniser les horaires de bus de la ligne A2 sur ceux du RER!!!
78	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Gare routière unique.
79	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Il manque plus de places pour un parking dépose minute ou 1/4h maxi. Le petit parking devant la gare SNCF (4 à 5 places) est beaucoup trop petit.
80	6/20/2017	Coupon T (courrier)	1) Faites d'abord le socle. 2) Ensuite, si le nombre de bus et leur fréquence devait augmenter, faire l'intermédiaire. A noter que le 8 doit être financé par la société de parking! 3) Le maximal est une «rationalisation». Trop cher: non. Le système de circulation est actuellement satisfaisant. Remarque: le 8 peut être fait avec le socle (si financé par la société de parking).

N° de l'avis	Date	Provenance	Avis
81	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal est le plus intéressant et le plus pertinent puisqu'il regroupe les deux gares routières (meilleure lisibilité et échanges de flux). Toutefois, cette solution demande d'étudier la circulation des bus et de leur donner une priorité au giratoire devant PSA. Le vrai problème est la régularité du RER A et des nombreux RER supprimés!
82	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire: Le point 9 me parait gênant, car, habituellement, il permet aux voitures d'aller vers l'extérieur de la ville et de désengorger la circulation. Scénario maximal : inutile.
83	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Choix du scénario intermédiaire. Raison: point n°10 pour améliorer le passage des vélos et piétons.
84	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je vote pour le scénario maximal.
85	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je pensais que nous allions garder la ligne J et qu'elle n'allait pas être supprimée à cause de la E.
86	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Au minimum: scénario intermédiaire. Pourrait-on intégrer une passerelle entre Carrières et Poissy (au dessus de la Seine).
87	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Projet maximal afin de regrouper tous les bus au même endroit.
88	6/20/2017	Coupon T (courrier)	La gare est exigue. Nécessaire adaptation au scénario maximal. Meilleure accessibilité aux bus qui s'arretent trop souvent loin des trottoirs.
89	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.
90	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario 3 me semble plus compatible avec une augmentation du flux de voyageurs. L'accessibilité PMR prend t-elle en compte les mals voyants (bande podotactile et message sonore pomible: boutons fonctionnels). La gare routière sud est actuellement très accidentogène pour un mal voyant (j'ai un champ visuel reduit et aux heures de pointes le point de dépose est aléatoire, et dans la zone de circulation).
91	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal. Une gare routière unique serait souhaitable avec acheminement souterrain.
92	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le «scénario socle» me parait fonctionnel mais aussi le «scénario maximal» mais trop coûteux. Ligne E et T13 est une bonne idée. Dépose minute est impératif et revoir les routes serait bien! Gardez le trajet direct Poissy à Saint Lazare. Important!
93	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Nous faciliter le parcours gare Nord.
94	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le projet est très ambitieux et à long terme pour améliorer notre accès à la gare. Je soutiens ce projet en donnant mon avis et en choisissant le scénario maximal. Tous pour Poissy!
95	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Trop cher pour les possibles bénéfices engendrés. Marre de payer tous ces impôts. Bénéfice minime. Seul point positif serait la gare routière unique. Le reste futile.
96	6/20/2017	Coupon T (courrier)	La rue Jean Claude Mary va-t-elle pouvoir absorber l'afluence aux heures de pointes, de la rue Maurice Berteaux?
97	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Ma préférence va pour le projet maximal. Dans tous les cas, la situation géographique de la gare pose de gros problèmes. Quelque soit le projet retenu, une réorganisation des sens de circulation autour de la gare n'améliore pas les conditions de circulation des automobilistes. Ce qui perturbe les usagers des bus et de la gare.
98	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal une bonne fois pour toute.
99	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.
100	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je suis extremement surprise de découvrir que la ligne J allait disparaitre au profit d'une ligne RER (qui fonctionne nettement moins bien, preuve côté Est de Paris). Si une ligne devait disparaitre, c'est le A!! Pas le train direct pour Paris... Le scénario socle me semble bien suffisant.
101	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire avec questionnement sur la supression de la ligne J et notamment le direct Saint Lazare qui est un vrai service à ce jour et que nous allons perdre. Au profit de quoi?
102	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Préférence pour le scénario maximal avec une seule gare routière. La création d'une passerelle piétonne est indispensable compte tenu du nombre de salariés PSA et des habitants de Neuilly et du nouveau quartier à venir.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
103	6/20/2017	Coupon T (courrier)	J'opte pour le scénario maximal (tous les bus au même endroit).
104	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Remarque par rapport au scénario socle: l'avenue Maurice Berteaux ne peut plus se prendre vers la droite, vers le rond point. De ce fait, on ne peut plus passer devant la gare pour prendre l'avenue Maurice Berteaux pour aller vers Achères, ou Conflans, ou Maisons Laffitte... Du centre ville, il faut alors passer par le Boulevard Devaux jusqu'au Boulevard Gambetta pour rejoindre le rond point PSA.
105	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.
106	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Dommage que la 1ère 1/2 heure du parking souterrain ne sois plus gratuit. Attente pour récupérer des voyageurs ou démarches pour retirer billets ou cartes... Parvis actuellement dangereux pour traverser.
107	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle nous semble le plus approprié à nos besoins (nous utilisons surtout le RER et le transilien).
108	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle semble suffisant avec toutefois 2 remarques: 1) Pourquoi conserver le terminus de certaines lignes de bus à la gare des reparts de terminus et des fusions de lignes permettraient de faire de la place. 2) L'aménagement du carrefour RD30 - RD190 manque dans le scénario socle. 3) Accès par souterrain depuis les 3 quais vers la gare routière Nord.
109	6/20/2017	Coupon T (courrier)	L'aménagement de la gare de Poissy actuelle me semble indispensable. Chaque soir, lorsque plusieurs trains arrivent simultanément en gares, les couloirs en sous-sols sont engorgés. Pour sortir de l'étroit couloir vers le «Centre-ville - Place Pompidou», il faut attendre plusieurs minutes, entassés... En cas de panique, cela peut être très dangereux. Les tourniquets ne sont pas assez rapides. Il faudrait les supprimer.
110	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Il est bien de penser à l'aménagement des abords de la gare et je pense que le «scénario maximal» est le mieux, en particulier le regroupement des gares routières. Cependant, je souhaite que des aménage-ments visant directement les usagers soient envisagés: toilettes non payantes, hall de gare plus vaste, accès aux quais et aux trains en rapport avec la fréquentation et les éventuels handicaps des voyageurs, sonorisation...
111	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Aménagement indispensable de la voie piétonne Boulevard Robespierre-gare. Notamment allonger le feu vert qui ne dure que 3 secondes! Privilégier le scénario maximal face à l'augmentation forte du traffic ferroviaire?
112	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Projet intéressant mais rien n'est prévu pour l'hygiène et la sécurité aux abords de la gare. Ce qui souvent pose problème sur l'accès à la gare pour les voyageurs.
113	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal. Pour le réaménagement de la gare de Poissy.
114	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario maximal même s'il est 10M€ plus cher que le socle. La grande nécéssité est d'avoir une seule zone routière plus fonctionnelle pour les générations à venir.
115	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Je pense que le scénario maximal est le plus rationnel: une gare routière unique. Autant faire les choses bien tout de suite.
116	6/20/2017	Coupon T (courrier)	L'accès au PIM est aujourd'hui très peu fluide voire dangereux: scénario intermédiaire. Le dépose minute est également nécéssaire. Le scénario maximal n'est pas clair et très cher...
117	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal me parait tout à fait adapté et pertinent. C'est celui là le mieux à la modernisation du moment.
118	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Merci beaucoup de votre planification, elle a l'air de poser une véritable améliorent aux services de la gare de Poissy. Cependant, les scénarios intermédiaire et maximal ne prennent pas compte d'une manière explicite de la façon dont les modifications à l'espace urbaine (en bénéfice univoque de la gare de Poissy) vont affecter le grand traffic véhiculaire de la RD190 qui veut joindre la D153 ou la D30 à partir de l'issue du pont de Carrières, ou qui retourne aux communes après le pont de Carrières en provenant de la D153 ou la D30. La solution à ce problème j'espère que n'implique pas faire passer ce grand traffic par la ville de Poissy, car ça ne semblerait pas un bon plan routier, ni pour les véhicules en question, ni pour le bien être de la population de Poissy.
119	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
120	6/20/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal pour la gare unique routière permettra de faciliter l'échange de bus à bus et le flux des voyageurs bus et trains/bus. Ceci s'ajoutant au scénario intermédiaire de facilité d'accès.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
121	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je pense quant à réaménager, autant faire le maximum (maximal). Une seule gare serait le mieux. Il est compliqué de comprendre où sortir, où prendre le bus... Quant on ne connais pas.
122	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je refuse le scénario maximal, car j'habite 11 rue du Pont Ancien. J'y ai construit ma vie familiale et professionnelle. Déménager me coûterat trop cher/hausse de loyer, transports..., et nous éloignerait de notre travail (mon épouse et moi). Depuis l'annonce du projet, nous vivons dans un stress permanent, y compris nos voisins. Je déplore le manque d'informations concernant la destruction de notre bâtiment en cas de «scénario maximal».
123	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire. Pratique de garder la gare routière sud pour un piéton allant en haut de Poissy.
124	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Pour le scénario socle. Raison du choix: coût moins élevé.
125	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal. Gare routière unique.
126	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal semble le plus intéressant (avec la gare routière unique). Il manque cependant de capacité de parking pour les voitures. La dépose et l'attente des voyageurs par des tiers avec voiture ne semble pas avoir été prises en compte.
127	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Nous préférons le scénario socle uniquement. Une gare routière unique nous parait compromettre la fluidité des bus à cet arrêt. La rue du port et du bac à double sens risque de générer des embouteillages, existants déjà avec un seul sens.
128	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle: oui. Scénario intermédiaire: problème de circulation à double sens rue du Bac très dangereuse à traverser pour les piétons. Scénario maximal: non, trop cher.
129	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
130	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je soutiens le «scénario maximal» car il comportera de nombreuses améliorations: fusion des deux gares routières, évitant les incertitudes des voyageurs, report de la circulation des bus sur le côté Nord, libération de la face Sud déjà très emcombrée par la circulation des véhicules légers.
131	6/21/2017	Coupon T (courrier)	La 3ème solution (scénario maximal) nous semble ce qu'il y a de meilleur. Il sera intéressant de prévoir un dépose-minute efficace, pour pouvoir attendre les usagers du train et du RER.
132	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
133	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal est la meilleure solution du fait de la création de la gare routière unique (accès au bus simplifié).
134	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Le rassemblement des 2 gares me semble la plus judicieuse solution. J'habite Poissy et je travaille à Carrières. Le changement de gare est une grosse perte de temps. Il serait aussi bien de créer une entrée au niveau de PSA, cela limiterai le flux de piétons au niveau du rond point qui est très dense tant en véhicule qu'en piéton.
135	6/21/2017	Coupon T (courrier)	J'opte pour le scénario 2: Maintien de 2 gares routières Aménagement des carrefours (point 10): cf sécurité «Point 9» intéressant Dans le scénario maximal, j'imagine difficilement l'impact sur l'immeuble (entre 4 et 6).
136	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je trouve le scénario maximal plus intéressant car 2 gares routières portent à confusion actuellement.
137	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Il est intolérable et dangereux que 45 bus passent par jour rue de Rêverie à Carrières sous Poissy, sachant qu'il y a rarement plus de 5 personnes à bord. Merci. Un résident très en colère.
138	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me satisfait en terme de liaison bus à bus. En outre, au regard des finances publiques c'est le moins cher... Non négligeable en période de crise budgétaire.
139	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Améliorer le parking et rendre l'accès 4 plus convicial. Nouveau plan de circulation très bien et plus logique. Une seule gare routière: scénario maximal. Améliorer la signalisation des bus. Casse tête pour les voya-geurs occasionnels.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
140	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
141	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
142	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je vote pour le scénario maximal.
143	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je sélectionne le scénario maximal qui apportera plus de confort aux personnes ayant besoin de liaisons directes avec les lignes de bus.
144	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Favorable au scénario maximal.
145	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Pour moi, le scénario socle est la meilleure possibilité. Or ce qu'il manque cruellement à la gare de Poissy est un dépose minute.
146	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, je suis favorable au scénario maximal.
147	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario n°1 (socle) le moins onéreux mais qui me semble bien pensé.
148	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Il faut bouger la gare hors centre ville (aux anciens quais Talbot par exemple). Moins cher, pas de nuisances. Projet 3 est mieux.
149	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle.
150	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je suis plutôt d'avis pour le scénario maximal. Motif: meilleure réflexion sur le long terme.
151	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
152	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Très intéressé par le scénario socle et en partie la création d'une passerelle car la traversée de la RD190 est très compliquée. Concernant la gare routière, il me semble nécessaire à minima de la sécuriser. La gare sud est mal agencée et les chauffeurs de bus ont peu de visibilité sur les piétons. Enfin, je ne comprend pas ce que devient la circulation autour de la gare.
153	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Nous préférons le scénario maximal qui est plus complet.
154	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je suis favorable au scénario socle. Je n'utilise pas les bus mais seulement le RER et le train.
155	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Nos petits fils habitent Triel et doivent changer de gare routière pour se rendre à Saint Germain, ce qui n'est pas pratique voire dangereux. Nous pensons donc que le scénario maximal serait le plus judicieux pour tous ceux qui doivent prendre une correspondance de bus.
156	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario maximal dans le but d'avoir une seule gare routière. Il ne faudrait pas supprimer la ligne J car de nouveaux quartiers se construisent à Poissy et Carrières sous Poissy. En conclusion, augmentation de la population, augmentation des usagers: des places dans les trains or en cas de problème ou de grève des agents.
157	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je choisis le scénario socle.
158	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle: svp moins d'impôts. C'est un scénario suffisant et satisfaisant.
159	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Favorable au projet maximal mais quelles conséquences pour les contribuables? Impôts locaux? Pensez svp aux habitants de Carrières sous Poissy: Parkings en plus côté Poissy gare et Carrières sous Poissy (de l'autre côté du pont): gratuits! Refaire et étendre les trottoirs du pont de la Seine Faciliter l'accès de la gare de Poissy pour les piétons et les voitures venant du pont. Parking pour tramway? Accès A13, A14 par Poissy à ne pas négliger: pas de bouchons automobiles par Carrières.
160	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle et pourquoi pas utiliser le terrain vague du pole tertiaire de PSA!!!

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
161	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Gare routière unique.
162	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Je vote pour le scénario maximal.
163	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Il faut un scénario maximal. Celui-ci devrait aussi inclure des parkings automobiles aux abords de Poissy et Carrières avec des navettes entre les parkings et la gare de Poissy. Ce genre de «Park and Ride» permettrait plus d'utilisation des transports en commun.
164	6/21/2017	Coupon T (courrier)	Ma préférence va à l'option «scénario maximal». La gare sud est saturée, le nombre de bus est limité après 19h. Aussi, il faut jongler avec la gare sud (bus 8 en ce qui me concerne) et la gare nord (bus 4). L'interconnexion entre ces deux gares est longue et malaisée.
165	6/21/2017	Coupon T (courrier)	J'opte pour le projet 3, le scénario maximal qui me semble le plus approprié compte tenu de l'arrivée de la ligne E et du tram 13. Plus coûteux mais les aménagements sont nécessaires. Nous sommes dans une nouvelle ère.
166	6/22/2017	Coupon T (courrier)	Un projet est indispensable, avec une finalité qui englobe toute la zone. Mais l'objectif étant 2024, trois étapes semblent raisonnables. Il faut anticiper de nouveaux modes d'accès (véhicules autonomes programmés) plutôt que de proposer un aménagement qui fait la part trop belle aux véhicules personnels encombrants.
167	6/22/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario maximal. Je préfère subir les travaux une seule fois.
168	6/22/2017	Coupon T (courrier)	Je suis locataire avec mes enfants au bâtiment près de la gare de Poissy. Je suis favorable aux 1er et 2ème scénarios mais surtout pas au 3ème scénario maximal. Il n'est pas envisageable de déménager pour moi avec mes enfants. Car là où je vis, je m'y sens bien ainsi que mes enfants.
169	6/22/2017	Coupon T (courrier)	Un train rapide de Poissy à Saint Lazare était très commode. En espérant qu'il en sera de même pour le RER E.
170	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Projet intermédiaire
171	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Je préfère le scénario SOCLE (jaune).
172	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire : - Intérêt réel / gare routière unique ? (Sc 3) (gare sud = pratique si direction Saint Quentin) - Dimension qualitative des suppléments / Sc 2
173	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Préférence scénario SOCLE - Moins chère - Remets moins en cause les habitudes et pourquoi ne pas réutiliser la gare Grande Ceinture et la ligne le long du Boulevard rose ?
174	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Pour des raisons d'économies budgétaires je soutiens le scénario «socle» en insistant sur la nécessité d'améliorer la prise en charge minute des voyageurs arrivant à Poissy. Rien n'est prévu aujourd'hui alors même qu'une surface importante est bloquée pour les taxis dont je n'en ou jamais vu plus de trois ou quatre à la fois un cet espace.
175	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal privilégié
176	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Il est primordial que la ligne J reste direct entre Poissy et Saint Lazare
177	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Je préfère le scénario maximal
178	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Projets prioritaires dans l'ordre suivants : 4, 7, 10, 8, 5
179	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Projet socle ou intermédiaire
180	6/23/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me parait le mieux adapté mais attention à la sortie du parking.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
181	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me semble le plus adapté. Il faudrait installer aussi plus de tourniquet côté gare Nord et plus de personnels.
182	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Nous sommes résident rue du pont ancien et voyons d'un mauvais œil l'annexion du parking devant notre immeuble dans le cadre des scénarios maximal et intermédiaire. Sinon le projet apparait intéressant en terme fonctionnel. Toutefois la question du retour sur investissement (payé par le contribuable !!) n'est pas abordé.
183	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal
184	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Une fois de plus une gare va être rendue inaccessible aux usagers. Les *** rapides sont rendues «inefficaces». Pensez que des jeunes et des handicapés peuvent aussi avoir à prendre le train. Il s'agit pas d'isoler les gares ***
185	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Je ne prends pas souvent les transports tous les projets semblent convenir, ce que j'aime mais, c'est faciliter la correspondance entre gare sud et nord, sans avoir à faire le tour de la gare.
186	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire
187	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Je préfére le projet suivant le scénario maximal afin de sécuriser la zone piétonnière entre la gare et PSA.
188	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal est mon préféré.
189	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Projet scénario maximal plus réaliste.
190	6/26/2017	Coupon T (courrier)	1. Projet intéressant dans son aspect multimodal 2. Le scénario socle me semble tout à fait suffisant, les 2 autres me semblent moins utiles. 3. Attention cependant à ne pas délaisser le transport automobile, ni le chasser ou lui laisser la portion congue. Un projet multimodal efficace est un projet qui n'oublie aucun mode de déplacement.F199
191	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Je suis impatient de venir découvrir une plaquette (dessin 3D ou en numérique 3D) présentant les scénarios «intermédiaire et maximal». Merci d'avance.
192	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Je pense que le scénario maximal offrira le plus de confort à la fois aux usagers de la gare et aux habitants de Poissy. Il permetrra une meilleure circulation des flux dans et autour de la gare que ce soit les usagers, les bus, les automobilistes.
193	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle
194	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Projet 2
195	6/26/2017	Coupon T (courrier)	1. Scénario maximal à privilégier 2. Prévoir passerelle piéton doublant le pont *** gare pour permettre la traversée de la route. 3. Prévoir les passages piéton, actuellement très mal disposés (municipalité !!!)
196	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire
197	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal me parait le meilleur. A l'heure actuelle les deux gares routières compliquent beaucoup la vie des gens qui prennent le bus d'autant plus qu'on ne peut pas passer d'une gare à une autre sans composter quand on a pas de NAVIGO. L'ensemble serait plus clair et moins «brouillon».
198	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire
199	6/26/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire
200	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle
201	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, Le scénario socle me parait plus adapté à la rénovation, réorganisation et amélioration ainsi qu'en terme de budget.
202	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maxiaml souhaité, emplacement de deux gares routières peu pratique.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
203	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me semble raisonnable pour réaménager la gare.
204	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Hâte d'y être
205	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Je souhaite voir aboutir le scénario intermédiaire
206	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Préférence pour le scénario maximal pour la gare routière unique surtout. Aucun des 3 scénarios ne prend en compte la nouvelle passerelle piétonne sur l'ancien pont pour 2022. Agrandir l'entrée de la gare qui est près de ce pont. Actuellement peu accueillante, machine HS, etc...
207	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal, une seule gare routière, gain de temps, plus sécurisée...
208	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Je privilégie le scénario socle. Les bénéfices des 2 autres projets paraissent trop minime par rapport au surcoût. Les 10 M € seraient mieux investit à finaliser le réseau ferroviaire, mettre plus de trains, du matériel en réserve pour éviter les suppressions, et...
209	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal semble bien simplifier, l'organisation mais au vu du coût, j'opterais pour l'inter-médiaire, qui est déjà intéressant.
210	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario socle car la gare routière sud est mal organisée, plus sale
211	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire si soucis d'enveloppe budgétaire, scénario maximal sinon. Le problème de Poissy est l'absence de contournement routier pour les PL en l'absence de l'A104. Il en résulte un itinéraire PL chargé, utilisant la rue du Port dans le sens sud-nord (et non sud comme figuré sur le scénario socle). Comment est modifié le sens de circulation des véhicules sur cette rue (point 9 du scénario intermédiaire) ? J'ai du mal à l'imaginer car je vois mal où passeraient les PL qui l'empruntent.
212	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal
213	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me parait le plus judicieux. Avec mon épouse nous sommes retraités mais quotidiennement «utilisation» de la gare de Poissy
214	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal
215	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Préférence scénario socle
216	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire
217	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Habitant la rue Maurice BERTEAUX, je suis favorable au scénario maximal qui pourrait permettre de libérer l'avenue Maurice BERTEAUX de la circulation des bus qui est bruyante.
218	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal me semble le plus adapté pour *** le «flux» des voyageurs qui ne cesse et ne cessera d'augmenter vu le nombre de constructions ! 2024 c'est bien loin pour avoir de meilleures conditions de transports !!
219	6/27/2017	Coupon T (courrier)	L'arrêt «tran 13» est trop éloigné de la gare de Poissy. Seul le scénario maximal semble rapprocher cet arrêt de la gare. Je «choisi» donc le scénario maximal l'agrandissement du parking est indispensable car il est souvent «complet».
220	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal est le plus adapté surtout pour la gare des bus. Celle-ci étant regroupée se sera plus simple de trouver sa ligne de bus. Plus besoin de se poser la question : «où se trouve le bus pour aller à tel endroit, gare sud ou gare nord ?». Espèrons juste que l'affichage pour s'orienter sera plus explicite.
221	6/27/2017	Coupon T (courrier)	Habitant le quartier du Clos d'Arcy, le projet socle me semble plus approprié à mes besoins. Toutefois, je ne vois pas trop de développement pour ceux qui habitent dans les quartiers suivants : Noailles, ***, Clos d'Arcy, F. Lefesvbre... Il serait bon de rajouter quelques bus dans cette direction.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
222	6/26/2017	Avis internet	Bonjour, Nous somme aujourd'hui résident sur la copropriété située Rue du Pont Ancien. Il serait très dommageable pour nous et comme pour tous les autres habitants de cette résidence d'y faire passer un couloir de bus au pied de l'immeuble, et ce pour plusieurs raisons : - danger pour nos enfants car les sorties des cages d'escalier donnent sur la rue du Pont Ancien - plus aucune possibilité de se garer devant la résidence pour décharger des courses ou autres (pour rappel pas de parking en sous sol et pas d'ascenseur) - pollution des bus et nuisance sonore qui donnent directement sur les fenêtres du bâtiment Au vu des propositions, il est aussi possible de passer au scénario 2 ou même 3 sans qu'aucun couloir de bus ne soit annexé à notre résidence. Bien Cordialement, Résident Rue du Pont Ancien
223	6/26/2017	Avis internet	Notre bâtiment (pourtant récemment rénové) serait amené à être détruit et nous ne voulons pas déménager. Ce projet nous cause beaucoup d'anxiété et nous hante jour et nuit. Entre autres, les conséquences d'un déménagement seront : - perte d'une bonne situation - perte de repères (pour les enfants également) - hausse de loyer inéluctable - perte d'avantages liés à la proximité de la gare - préju-dice moral lié à un déménagement forcé, avec stress, colère et tristesse - perte de la proximité avec le lieu de travail etc. Le refus est également manifesté par mes voisins.
224	6/26/2017	Avis internet	Bonjour, ma préférence va pour le scénario intermédiaire. Cependant, il faut tenir compte des piétons pour lesquels quasiment rien n'est proposé. La gare SUD est beaucoup mieux située pour l'accès piéton que la NORD: il faut donc la préserver ! Pourquoi intégrer le Tram 13 alors que celui-ci n'est pas encore décidé? La passerelle est mal située. Merci
225	6/26/2017	Avis internet	La concertation est-elle prématurée si la décision définitive concernant le tracé final du «tram13» n'a encor été prise ? Notons au passage que son arrêt reste tout de même relativement éloigné de la gare de Poissy-Ville ! Et surtout, l'avenir de la station Talbot demeure obscur : Ne faut-il réviser la pérennité d'iste projet quand on sait que l'usine de bagnoles est en sursis, la décision définitive n'intervenant qu'après les élections sénatoriales ? Son site se prête pourtant à la création d'une nouvelle gare moderne accueillant les trains normands {LNPN} en sus des ex-RER A&E et avec l'éventuelle halte du tramway en suppléant ainsi aux insuffisances de celle du centre ville ! Ceci suppute bien sûr 1 approche neuve de la part des acteurs institutionnels mais ils ont tout à gagner à prendre en considération ma suggestion et tout à perdre à l'ignorer : ON ne va dans le sens de l' Histoire en s'entêtant à conserver la prédominance de l'automobile [= tout véhicule individuel ou collectif usant des pneus] dans l'économie des Yvelines .
226	6/26/2017	Avis internet	Je suis favorable au scénario intermédiaire, car il maintient les 2 gares routières, dont les destinations sont conformes à la division actuelle. Et reprend les aménagements de l'option socle. Le tout pour 5 MM euros de plus.
227	6/26/2017	Avis internet	Bonjour, Je suis favorable au scénario maximal car une gare routière unique avec la gare SNCF me parait indispensable. J'habite le quartier Beauregard. J'ai besoin de prendre le bus après le train. Plusieurs lignes de bus me conviennent. mais jongler d'une gare à l'autre selon les lignes et les horaires comme actuellement est compliqué. De plus, on dispose de deux gares routières dangereuses pour les utili-sateurs car mal conçues. Elles sont peu confortables par mauvais temps. La signalétique des lignes et des horaires en temps réel sont peu visibles si l'on n'est pas habituée. On peut penser qu'une seule gare routière moderne sera plus adaptée pour les choix lignes/horaires, pour la sécurité et pour le confort par mauvais temps. Remarque : Ce questionnaire de consultation est bizarrement conçu. 1. la commune ne comporte que 5 caractères possibles !!! 2. Le choix multiple du moyen de transport n'est pas possible dans le questionnaire de consultation en dessous de cet espace texte. C'est bizarre de ne pas penser que l'on peut venir à la gare selon plusieurs modes de transport !!!!! Je viens à la gare, principalement, en bus, mais aussi à pied. S'il y avait une solution pour remonter à Beauregard sans «ruiner» ses vêtements de bureau, je viendrais aussi la gare à vélo. Merci
228	6/26/2017	Avis internet	l e scénario de base socle est sans doute celui le plus cohérent. Les immeubles aux alentours seront très impactés avec les deux autres solutions. Le confort des habitants de ce quartier et bord de seine est essentiel ! C'est mignon de vouloir chambouler l'urbanisme mais si le cadre de vie est dégradé cela ne sert strictement à rien ! Cordialement
229	6/26/2017	Avis internet	Je pense que quitte à faire des travaux, il vaut mieux faire le scénario maximal et bien faire les choses. Les deux gares routières telles quelles sont, ne sont pas très pratiques. Premièrement, les gens de passage se retrouveraient mieux s'il n'y a qu'une gare routière. Deuxièmement, il y aurait moins de problème de circulation pour aller au rond-point du boulevard de l'europe vu que les bus passeraient de l'autre côté. De plus, avoir des places de parking pour le déposer les gens à la gare seraient vraiment pratiques.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
230	6/26/2017	Avis internet	Quid des aménagements cyclables ? Une fois de plus, la prise en compte du vélo brille par son absence ! Les exemples locaux (Saint-Germain notamment) ne manquent pourtant pas. Les maigres aménage-ments cyclables à Poissy sont inadaptés voire dangereux. Venir de Carrières à la gare de Poissy en traversant le pont demande un certain courage ... Avec les projets immobiliers qui se développent, la demande est pourtant très forte. Ce que j'aurai aimé retrouver dans ces projets : un parking sécurisé (Saint Germain) et des voies cyclables dignes de ce nom permettant de se rendre à la gare en toute sécurité.
231	6/26/2017	Avis internet	Scénario socle J'observe 1/ que le sens unique de l'avenue Berteaux sera inversé à sens unique 2/ que pour sortir du parking rue J.C Mary il faudra reprendre la RD 190 qui à terme sera occupée par le Tram 13 Si pour deposer un voyager il n'y a pas de problème, il en est tout autrement lorsque vous attendez des voyageurs. Il serait à mon avis judicieux de laisser ouvert aux voitures particulières un itinéraire Parking de la rue JC Mary vers l'Avenue Maurice Berteaux vers le centre ville
232	6/26/2017	Avis internet	Choix de Scénario: malgré son coût, seul le scénario «maximal» est envisageable: il a le mérite comme les deux autres de faciliter l'accès principal piétonnier à la gare en déviant principalement la circulation routière sur Jean-Claude Mary. Il est surtout le seul scénario à regrouper les dessertes de bus en un seul pôle, et de supprimer cette gare routière sud qui n'est pas du tout adaptée (accès, sorties des bus). Aménagements indispensables supplémentaires: il est indispensable de créer d'autres sorties/entrées directement à partir des quais (souterrains ou plutôt passerelles): d'une part vers PSA en bout «est» des quais, et d'autre part pour les passagers de la ligne J actuelle en bout «ouest» des quais vers la sortie RERA déjà existante. A certaines arrivées, le nombre important (et croissant) d'usagers sur les quais, qui attendent de pouvoir avoir accès aux escaliers, est un risque potentiel (chute sur les voies, «happage» par un train rapide), qu'il faut réduire.
233	6/26/2017	Avis internet	1) Carrefour Bd Gambetta (RD190) / Rue Maxime Laubeuf (RD30) / Rue du Pont ancien (RD30) Le scénario intermédiaire, et donc le scénario maximal, prévoient de réaménager ce carrefour, il est à craindre que l'on crée à cet endroit un point noir de circulation routière à l'identique de celui qui existe déjà au niveau du rond-point de la place verte ! Tout doit être fait dans le cadre du réaménagement du pôle Gare en vue de contribuer à « drainer au mieux » l'ensemble du trafic poids-lourds qui emprunte la D30 pour traverser Poissy. Sinon les objectifs ne seront pas atteints ! 2) Extension du Parking inter régional - Réserves d'emplacement pour la recharge de véhicules électriques Le scénario intermédiaire prévoit l'extension du PIR, celle-ci doit intégrer la création d'emplacement pour la recharge de véhicules électriques. 3) Adaptation du plan de circulation Rue Jean-Claude Mary et Avenue Maurice Berteaux (scénarios socle et intermédiaire) L'arrivée en Gare Sud, en provenance de l'ouest et du sud de la ville, qui est reportée de l'avenue Maurice Berteaux à la rue Jean-Claude Mary va générer un trafic bus qui semble difficilement compatible avec le gabarit de cette rue et des rues affluentes. Quels sont les aménagements de voirie envisagés ?
234	6/26/2017	Avis internet	Les trois scénarios proposés supposent acquis la réalisation du nouveau tracé urbain de Tram 13 express lequel doit cependant encore franchir l'étape de la DUP phase 2 après enquête publique complémentaire. Dans l'hypothèse où ce serait finalement le tracé initial du Tram 13 express qui serait déclaré d'utilité publique avec sa gare Poissy Grande-Ceinture, une liaison navette entre cette gare et la gare de Poissy Transilien-RER serait à établir. Cette liaison navette devrait avoir une fréquence élevée cohérente avec la fréquence de passage du Tram 13 express (1 train toutes les 10 mn dans chaque sens en heure pleine et toutes les 30 mn en heure creuse) et la fréquence de passage du futur RER E. Quels sont les aménage-ments prévus par le STIF dans les trois scénarios pour mettre en place cette liaison navette et l'exploiter à la fréquence requise ?

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
235	6/26/2017	Avis internet	Bonjour, Je suis le président du conseil syndical de la Résidence du Port, et je découvre ces projets avec beaucoup d'effroi. Notre résidence se situe juste en face de la gare routière, et nous n'avions pas connaissance de ces projets. Lorsque nous avons découvert ce programme, cela a généré beaucoup de questions et inquiétudes chez les copropriétaires. Nous craignons que les scénarios «intermédiaire» et «maximal» génèrent de nombreuses nuisances pour nos résidents et les automobilistes qui rempruntent les voies à proximité de la Seine au quotidien, ceci pour les raisons suivantes : - La mise en double sens de la rue du Port et de la rue du Bac va diminuer la largeur des voies (2 voies contre 4 actuellement), créer un détour et complexifier la route, intensifier le trafic dans cette zone qui est déjà saturé aux heures de pointe. Pour notre résidence cela va générer des problèmes d'accès à notre parking collectif, augmenter fortement les nuisances sonores sans compter la pollution générée par ces véhicules immobilisés dans les embouteillages quotidiens. - La suppression du parking de la gare va diminuer l'offre de stationnement et complexifier voir supprimer la possibilité de déposer ou venir chercher les gens qui se rendent à la gare. Il y a également un risque d'augmentation des incivilités telles que le stationnement les trottoirs, les arrêts fréquents en pleine voie, ou devant l'entrée de notre parking. - La création d'un couloir de bus au pied de notre bâtiment va engendrer des problèmes de nuisances sonores, des vibrations, et entraver l'accès à notre résidence. De plus, cette rue (la rue du Pont Ancien) nous est nécessaire pour stationner quand nous devons décharger nos courses à proximité de nos entrées. Ce couloir de bus, par ailleurs, va représenter un grand danger pour nos enfants en bas âge lorsqu'ils sortiront du bâtiment. - Le scénario «maximal» prévoit la suppression d'une résidence de logements sociaux qui vient d'être entièrement remise à neuf (isolation extérieure, parking collectif, etc...) N'est-il pas scandaleux de gaspiller ainsi l'argent public ? Il y a d'ailleurs une différence de dix millions d'euros entre le projet «socle» et le projet «maximal» (presque le double), une telle différence de coût est-elle vraiment justifiée ? Par ailleurs : que faut-il comprendre par le «Point 13 : « La gare sud est libérée pour d'autres usages » : de quels autres usages s'agit-il ? - Le problème des transports ne concerne pas uniquement les transports en commun : a-t-on pensé aux automobilistes qui chaque jour ont de très grandes difficultés pour franchir le pont de Poissy ? La solution préconisée d'un «double sens» ne va pas manquer de dégrader la fluidité du trafic qui est déjà à saturation. A-t-on pensé aux conséquences négatives pour les automobilistes et pour les riverains ? Certes une amélioration des transports en commun semble nécessaire, mais elle ne doit en aucun cas se faire au détriment des résidents et des autres usagers de la circulation ! Il est important de travailler à d'autres solutions qui prennent en compte toutes les personnes concernées y compris les résidents et les automobilistes. Le seul scénario qui nous paraît actuellement acceptable en l'état est celui appelé « socle ». Sachez que si un autre scénario nous était imposé sans prendre en compte nos remarques, nous ne manquerions pas d'utiliser tous les moyens possibles et légaux pour nous y opposer. Cordialement
236	6/26/2017	Avis internet	Bonjour, A la vue du scénario intermédiaire de la plaquette d'information pour le réaménagement de la gare de Poissy, je constate, en point neuf, une transformation de la rue du pont ancien en couloir de bus, cela veut-il dire que les bus n'emprunteraient plus la rue du Bac ? En effet, résidant moi même rue du Bac, je peux constater journellement un fort trafic routier dans cette rue qui, si le double sens couplé avec le passage des bus était mis en œuvre, occasionnerait des nuisances encore plus importante pour les riverains. De plus, la rue du Bac est utilisée en permanence par les bus de la S.T.I.F comme espace de régulation, autrement dit, lieu d'arrêt moteurs allumés, ce qui occasionne une pollution générant des dépôts de résidus d'hydrocarbures sur les balcons laissant augurer des dégâts sur la santé des résidents de la rue, sans parler des bus des bateaux croisières garés comme ils peuvent puisque qu'aucun dispositif de stationnement n'est prévu, ni d'espace de circulation piétonne pour les personnes voyageant sur ces bateaux et qui sont souvent à mobilité réduites. Si les usagers des transports publics doivent être pris en compte, ce qui me paraît légitime, le bien être des résidents des espaces adjacents à la gare doivent, me semble-t-il, l'être également. Aussi l'évolution du trafic routier dans cet environnement doit, je pense, être pris également en compte. Merci de tenir compte de ces remarques au cours de vos réflexions. Salutations cordiales
237	6/26/2017	Avis internet	bonjour, je soutiens l'extension des modes de transport en commun. Cependant, dans certains cas ils ne sont pas le seul moyen (ou le moyen possible) pour se rendre à son travail. Je travaille en Normandie et emprunte l'A13 matin et soir en partant du boulevard de la Paix. Tous les réaménagements envisagés impactent fortement mon trajet pour rejoindre l'autoroute, qui passe par la gare, comme beaucoup de personnes le matin et le soir vu la densité de circulation. Le projet éole n'améliorant pas la desserte de la Normandie par rapport à la ligne J et le tram 13 ne derservant pas des communes qu'on relierait autrement par l'A13, je n'imagine pas que cette densité de circulation va réduire. Qu'est-il prévu pour cela? Les différents scénarios ne semblent que compliquer les accès donc générer plus de bouchons. Cordialement,
238	6/26/2017	Avis internet	Je préfère les scénaris socle et intermédiaire car ils sont déjà moins onéreux (politiques de réductions budgétaires) et ils n'impliquent pas la délocalisation des résidents du 7,9,11et13 rue du pont ancien.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
239	6/26/2017	Avis internet	Quel que soit le scénario, le vélo n'est pris en compte réellement nulle part. Certes, on voit des parkings Véligo apparaître. Très bien. Mais parmi l'équipe qui a imaginé ces scénarios, quelqu'un a t'il déjà circulé autour de la gare en vélo ? A priori non ... Je viens de Carrières-sous-Poissy (quartier centre) en vélo. Avec l'emplacement du parking véligo près de la RD190, lorsqu'on est sur le pont en provenance de Carrières, il faut obligatoirement continuer tout droit et couper la route aux voitures qui tournent à droite vers la rue du bac. Très accidentogène étant donné la vitesse des voitures à cet endroit. D'autre part, pour repartir vers Carrières, il faut traverser la RD190 avec les piétons et on gêne tout le monde. La passerelle piétonne prévue entre Carrières et Poissy ne m'arrange pas du tout puisqu'elle rallonge mon trajet (je viens du boulevard pelletier). D'autre part, il m'arrive régulièrement d'aller dans le centre ville de Poissy , toujours à vélo. Je passe sous les voies ferrées sur le trottoir, la route étant bien trop dangereuse. Rouler sur la place de l'Europe en vélo est également impossible, j'emprunte les trottoirs, ce qui gêne les piétons, surtout en heure de pointe. Rien n'est prévu pour le vélo à cet endroit. Pouvez vous INTEGRER les cheminements vélo dans les 3 scénarios ? Et prévoir une vraie pacification de la circulation automobile ? Idéalement, venez tester sur le terrain en vélo... Des vélos en plus, ce sont des voitures en moins...
240	6/26/2017	Avis internet	1) Il manque une vision globale des transports en mode Actif (à pied et en vélo). Vu l'urbanisation et la nécessité pour les gens d'économiser l'argent à l'avenir, l'accès à la gare se fera en dépensant le moins possible. Il est illusoire de penser que l'usage de l'automobile sera privilégié à moyen terme. (Voir les projets relatifs aux gares dans le 92). 2) Il manque un maillage sérieux de la circulation douce. Par exemple, l'accès du pont de Poissy à la gare, en incluant une cohabitation piéton et vélo. Il pourrait être fait dès à présent. 3) Vous ne parlez pas de la future Passerelle entre Carrières et Poissy. Or celle-ci est très attendue par les piétons qui habitent Carrières côté Bords de Seine et Saint Louis. Du coup, le flux de circulation n'est pas modélisé et donc l'impact n'est pas pris en compte dans votre projet. 4) Vous parlez du projet incertain de Tram13 car celui-ci semble hors-jeu de passer à côté de la gare de Poissy et semble raisonnablement mieux à sa place en haut de Poissy. Sinon, autant le faire passer dans Carrière pour qu'il reprenne l'ancienne voie ferrée vers Cergy. 5) Les gens qui viennent en vélo ont besoin de stationner proche de la gare (ex 300 places gratuites à Saint-Germain en Laye). Or on ne voit que des stationnements véligo et rien sur le nombre de places. Or cela est une dynamique indispensable pour rendre la ville agréable en vélo et non un circuit de formule 1. Il faut prévoir large en nombre de places de vélo, il suffit de constater comment le parking vélo de 300 places de Saint Germain en Laye est quasiment comble en journée. 6) Le projet n°3 semble plus simple à construire et anticipe l'avenir à moyen / long terme.
241	6/26/2017	Avis internet	Je suis favorable au scénario maximal. Conscient qu'il est le plus cher mais il est aussi celui qui serait le plus pérenne dans le temps. Son gros avantage est de regrouper la gare routière en un lieu unique mitoyen de la gare ferroviaire mais cependant indépendant. Aux heures de pointes, gare sud, la cohabitation actuelle des piétons usagers exclusifs du train, ceux usagers des bus, ceux usagers des bus et des trains et les bus eux-mêmes n'est pas toujours paisible et rassurante pour le piéton que je suis. Il y a aussi la question du rond point de l'Europe, aux vues de la circulation présente et future (flux piétonniers quartiers Noailles, Rouget de Lisle (plusieurs milliers d'habitants à moyen terme) et Saint Exupéry vers gare sud et retour), une passerelle piéton permettant de traverser en toute sécurité la RD 190 me semble absolument indispensable ! Un projet qui est évoqué depuis très longtemps à Poissy mais jamais réalisé à ce jour. A Maisons Laffitte, il y a deux passerelles piétons ! Actuellement et bien que sécurisé par des feux tricolores, le passage piéton sur la RD 190 (Gare Sud, boulevard de l'Europe) s'avère parfois dangereux : véhicules roulant trop vite et ne respectant pas toujours les feux, conducteurs distraits (téléphone portable au volant) ou rebelles au code de route, temps d'attente pour le vert piéton parfois très très long, piétons tentés de passer au rouge pour eux... Qu'en sera-t-il avec le trafic généré par le Tram 13 ?
242	6/26/2017	Avis internet	le scénario maximal revêtu de toutes les vertus serait un piège pour la circulation des bus partant actuellement de la gare sud. Embouteillage garantis sous les ponts ferroviaires. Le tunnel prévu actuellement pour desservir la gare sud serait construit pour rien alors qu'il serait plus utile pour les bus de la gare nord. Si à l'ère numérique, il faut regrouper les bus pour mieux les gérer, on peut se demander si un algorithme ne ferait pas mieux avec un affichage convenable qui est actuellement négligé. Les usagers ne sont pas encore des clients mais des obligés au sens fort du terme. Le scénario socle est suffisant sauf pour les affaires des intervenants. Il suffirait d'améliorer les accès piétons actuels venant du cours du 14 juillet négligés jusqu'ici L'attractivité de la gare peut s'améliorer gratuitement si la SNCF cesse de négliger l'accueil des clients et pense à les informer en temps réel des incidents récurrents et des suppressions de trains. Revoir les horaires et les services ne serait pas un luxe.
243	6/26/2017	Avis internet	Je pense que le choix du scénario maximal est le plus interressant

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
244	6/26/2017	Avis internet	Réorganiser la gare c'est une chose, mais ce que demande les usagers c'est d'avoir une meilleur même qualité de service et de ne pas faire les frais des disfonctionnements liés à l'exploitation commune de cette ligne A entre la sncf et la ratp: - problémes récurents de rélève sncf à nanterre-prefecture - suppressions de RER à destination de poissy aux moindre problèmes de trafic alors que les RER à destination de saint-germain ne semblent jamais impactés - des temps de parcours imprévisible - des changements de déserte ou des suppressions de service qui ne sont pas annoncés dans les rames - des problématiques de signalisation récurent - mauvaise communication entre la sncf et la ratp C'est l'usager qui fait les frais de tout cela et pourtant nous payons nos pass navigation comme les usagers de saint-germain. Cette gare de poissy n'est pas fonctionnelle Le premier jour du mois les queues d'usagers remplissent la gare rendant l'entrée ou la sortie de la gare assez épique Les escaliers d'accès aux quais ne sont plus adaptés à la quantités des voyageurs aux heures de pointes
245	6/26/2017	Avis internet	Dans les années 1990 le réaménagement de la place de la gare de Poissy a fait que le quartier «rives de seine» a vu le trafic routier considérablement augmenté rue du Pont ancien , rue du bac et rue du port. La création de l'actuelle Gare routière Nord en 2001 à rajouté à cette circulation un nombre élevé de bus . Maintenant vous voulez encore rajouter du trafic routier avec le transfert probable de la Gare routière sud et la fin de la circulation routière des véhicules légers devant la gare SNCF. Apparement le quartier «rives de seine «est un quartier sacrifiable pour le STIF et la municipalité . Optimisez les infrastructures existantes avant de «casser «tout un quartier.
246	6/26/2017	Avis internet	Conscients que le réaménagement du pôle gare soit nécessaire, il est primordial de prendre en compte l'avis des riverains qui vont être fortement impactés par ce projet et faire en sorte qu'il nuise au minimum à leur environnement. Copropriétaires de la résidence du port, nous avons de grandes inquiétudes sur les conséquences de ce projet. A la fois, elles concernent la réfection du parking de notre résidence et le nouveau sens de circulation proposé dans les projets 1 et 2 (avec la difficulté pour entrer et sortir), l'acquisition foncière partielle évoquée rue du port et rue du bac, mais aussi la circulation autour de la résidence qui risque de devenir un véritable giratoire du pôle nord de la gare et posera la question des nuisances sonores importantes. Nous demandons que les copropriétaires de notre résidence soient reçus et entendus à ce sujet.
247	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal retenu
248	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal
249	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me parait intéressant
250	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Ma préférence, scénario socle
251	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire
252	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intrmédiaire - Numéro 2
253	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, Le scénario maximal est selon moi le meilleur. Par ailleurs, j'aimerais comme tout le monde avoir une gare plus propre (odeur d'urine sous le porche actuellement).
254	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal est selon moi le seul à être assez ambitieux. Agrandissement du parking. Simplification pour une meilleure orientation (une seule gare routière) et sécurisation des déplacements. Avec l'arrivée de la ligne E, ces 3 points sont des défis à relever.
255	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Je choisis le scénario maximal. Même si c'est plus cher, il vaut mieux tout faire du premier coup car, avec le temps, on sera amené à faire le reste et au total, cela coûtera plus cher. Les voyageurs seront moins perdus avec une gare routière unique.
256	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Faites des RER qui fonctionnent avant de refaire les gares. Projet très cher pour peu de plus value. La suppression du train qui fait Poissy -> Paris en 15 minutes est une mauvaise idée. Le changement de la rue du port et la rue du BAC est inutile. De toute façon le papier ne sera pas retenu, notre avis ne compte pas !
257	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Je vote pour le scénario intermédiaire
258	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Favorable au projet maximal

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
259	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Favorable au scénario maximal
260	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario «SOCLE» me parait représenter le meilleur rapport qualité / prix. Efficience et économie !
261	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me parait intéressant et bien étudié. Hâte de voir enfin ce beau projet qui sera un grand plus pour renforcer et valoriser la ville de Poissy.
262	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Il serait bien de créer de vrais WC. Avec un accès suffisant pour tous. Quelque chose de propre et accessible.
263	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, Le scénario intermédiaire me semble le plus cohérent. En revanche, c'est un embouteillage assuré, rue Jean Claude Mary et Boulevard Victor Hugo et pour ce qui est des piétons. Une circulation difficile à prévoir sur les trottoirs... vers le bon.
264	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Pas de protection anti-bruits prévue. Les habitants du quartier de la gare enpâtiront.
265	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire car sortir de la gare en voiture pour traverser le pont direction Chanteloup est très compliqué aux heures de pointe le soir.
266	6/28/2017	Coupon T (courrier)	FAVORISER les transports en commun. 1. Couloirs bus de Triel 2. Accés gare facilité pour bus 3. Déclenchement feu vert pour bus
267	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal
268	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle. En complément, prévoir un renforcement des bus et s'assurer qu'ils sont en correspondance avec les trains. Assurer desserte SNCF de Poissy le week-end ce qui est rarement le cas (travaux récurrents).
269	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal semble le plus adapté et le plus cohérent au vu des efforts consentis sur les autres projets transports actuels. Ne faisons pas les choses à moitié !
270	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me parait le mieux adapté en terme de coût et de fluidité de circulation. La réunion des deux gares routières en une seule unique de poser des problémes de circulation automobile.
271	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle. Rue du *** déjà trop dangereuse en sens unique alors pas de double sens SVP
272	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Merci pour ce principe de concertation, mais tout d'abord je souhaite vous indiquer que je suis réellement choquée d'apprendre que la ligne ne desservira plus Poissy en 2024. Je me rends à la gare Saint Lazare via la ligne J depuis plus de 10 ans et c'est un réel confort au quotidien de faire Poissy / Paris en direct certes il y a quelques désagréments (clim, retards, suppression...) mais globalement pour moi c'était la raison de nouvelles installations à Poissy. Pour moi ce réaménagement est déjà une véritable perte de souplesse par rapport à ***. Choix : scénario intermédiaire NB : je souhaite que la ligne J continue à desservir Poissy
273	6/28/2017	Coupon T (courrier)	Je reste persuadé que le passage du Tram 13 au centre (loin à pied, de la gare routière sud et du centre ville) serait une gabegie financière et une gêne démesurée pour la circulation nord-sud déjà bien chargé matin et soir. Adoptons la solution de navettes routières entre les deux gares. Aménagement scénario socle
274	6/28/2017	Coupon T (courrier)	1. J'ignorais que la ligne J allait disparaitre au profit de la ligne E (les liaisons directes sont importantes !). 2. Etant en attente de la passerelle entre Carrières et Poissy, ce projet n'est pas très visible sur votre plaquette : accès gare ? 3. Secteur 4 utilisé aujourd'hui ; rénovation indispensable : secteur abandonné et mon accessible PMR (minable !). 4. Gros doute sur ces 3 projets par rapport à la circulation des véhicules !
275	6/29/2017	Coupon T (courrier)	Après concertation avec une collègue habitant sur Paris et venant pratiquement tous les jours sur Poissy, nous avons choisi le scénario socle.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
276	6/29/2017	Coupon T (courrier)	Le réaménagement du carrfour RD 190 - RD 30 est indispensable au bon fonctionnement de la gare. Les circulations piétonnes doivent être possibles aux abords de la gare (espaces publics accessibles quasi - inexistants actuellement côté Nord). Ouverture de la gare sur la Seine.
277	6/29/2017	Coupon T (courrier)	Augmentation des flux : 30 % et suppression de la ligne J. Plus aucun train direct pour Saint Lazare. Le RER E ne présente aucun avantage : plus d'arrêts = plus de monde = plus de temps de trajet = plus d'incidents. Alors pour la gare il semble judicieux de faire un réaménagement maximal, avec un accés facilité, un éclairage satisfaisant, un revêtement de sol qui ne glisse pas l'hiver. Et n'oubliez pas de nombreuses places assises pour les longs temps d'attente !!!
278	6/29/2017	Coupon T (courrier)	Quelques améliorations possibles : 1. Une carte du réseau de bus compléte 2. Rendre la place de la gare plus attrayante (arbre, sculture...) 3. Accès piéton, gare routière Nord à améliorer 4. Moins d'incident sur le RER A
279	6/29/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le projet 3, scénario maximal. Merci de développer l'accès vélos et garage vélos. Cordialement
280	6/29/2017	Coupon T (courrier)	Habitant dans la résidence du Pont nous préférons le scénario socle. En effet, les deux autres scénarios vont impacter énormement la circulation routière autour de notre résidence (plus de bouchons, plus de pollution, plus de bruit) -> dévalorisation de notre patrimoine. Ceci est pareil pour les autres résidences à proximité. Dans le scénario max, le bâtiment proche de la gare a été refait (par nos impôts) -> détruit !!!
281	6/29/2017	Coupon T (courrier)	Pourriez-vous développer le stationnement vélo sécurisé (idem gare RER de Saint Germain en Laye)
282	6/29/2017	Coupon T (courrier)	Dans le scénario intermédiaire et scénario maximal les rues du Port et du Bac sont mises à double sens. Y-t-il un élargissement de ces deux rues ? La rue Maurice Berteaux est-elle remise en *** ouverte ainsi que la rue Mc Mary. La gare routière Nord est-elle *** actuellement ? La rue du Pont ancien sera une gêne sur les riverains.
283	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	OK pour le scénario intermédiaire
284	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Préférence pour le scénario intermédiaire. Pas favorable au regroupement au nord, ça rallongera mon trajet pour prendre le bus
285	6/29/2006	Fiche avis (Rencontre PSA)	1- Risque sécurité majeur à la sortie de la gare (traversée du carrefour), Il faut une passerelle d'urgence sans attendre 2024, vu le flux de passager PSA aux heures de pointe 2- Augmenter la fréquence ligne J 3- Augmenter la vitesse du RER A
286	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	manque de visibilité de la gare depuis le site PSA (pôle 1, pôle 2) Une personne qui ne connaît pas ne trouve pas
287	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Il faut que la passerelle arrive plus tôt. Rond-point de l'Europe trop dangereux. Beau projet, dommage que ça ne soit pas fait avant
288	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Le regroupement sur la gare nord (3ème scénario) éloignerait la ligne 24 significativement de mon lieu d'arrivée final. A titre personnel (et égoïste) pas très favorable à ce projet. Neutre sinon.
289	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	J'attends avec impatience la ligne entre Poissy et Achères ville qui me fera gagner du temps, en évitant de transiter par Maisons-Lafitte. A quand le prolongement jusque Cergy Préfecture ?
290	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Il est impératif de confirmer la création d'une passerelle au-dessus de la RD190 qui est un des points noirs identifiés par le CHSCT du pôle tertiaire de PSA pour la Sécurité des employés de l'établissement lors de leur déplacement entre l'établissement et la gare. Cet équipment est indispensable au regard du nombre de persnnes qui traversent cette route tous les jours. La création d'une nouvelle sortie SNCF vers la gare routière SUD est très bon point pour éviter les bouchons lors de l'arrivée des trains en provenance de Paris
291	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Carrefour en face de la gare : obligation du réaménagement Passerelle bonne chose. Bizarre que ça ne soit pas encore fait Regroupement des 2 gares routières bonne chose

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
292	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Scénario 3 plébiscité car gare routière sud complexe : mélange flux bus, flus piétons bus, flux piétons PSA : angles morts pour les bus, PMR pas possible (pas de rampe) Mieux séparer les flux de bus entre les deux gares routières demande une passerelle PMR au dessus de la RD 190
293	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	demande accessibilité PMR entre gare de Poissy et site PSA + sur le site PSA passerelle piétonne devra impérativement être PMR
294	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	1- Urgence de sécuriser la circulation piétonne au travers de la gare routière 2- Faciliter la traversée de la RD190 (feux trop courts) avec une passerelle dédiée 3- Bouchons dans les escaliers venant aux quais
295	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Besoin de pistes cyclables vers Carrières-sous-Poissy et dans Poissy Temps de trajet RER E + 4 min ? Alors que la ligne J directe en 16 min cela me paraît étonnant
296	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Merci de faire une passerelle pour le personnel PSA
297	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Un projet intéressant et utile
298	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Projet intéressant s'il se concrétise, l'objectif de laisser la place aux vélos et aux piétons va dans le bon sens
299	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	Refaire les étanchéités sous le pont SNCF
300	6/29/2017	Fiche avis (Rencontre PSA)	C'est bien 1 gare unique intéressant surtout quand les 1ers voyageurs traverser c'est dangereux
301	6/28/2017	Fiche avis (atelier balade)	Utilisation du socle maximal, ne pas démolir le bâtiment de la rue du Pont Ancien. Création de toilettes et de tables à langer (coin change bébé/nurserie) obligatoire
302	6/28/2017	Fiche avis (atelier balade)	Possibilité d'avoir les fiches horaires bus au guichet SNCF
303	6/28/2017	Fiche avis (atelier balade)	Elargir RD190 pour voies de bus
304	6/28/2017	Fiche avis (atelier balade)	Accueil des touristes en gare de Poissy, ou plus exactement sur le pavis : le parvis peut-il être refait en permettant l'implantation de panneaux d'info pour les touristes ? Peut-on implanter les toilettes ailleurs, actuellement elles sont peu discrètes et cachent un autre bâtiment...
305	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Gare trop petite par rapport au nombre de lignes. C'est encombré aux heures de pointe. Il faut l'agrandir. Il y a un manque de sécurité pour les piétons et pour les bus aussi. Il y a beaucoup de lignes pour un emplacmeent pareil (chauffeur de bus)
306	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Je suis pour tous les bus du même côté. Aujourd'hui les gens se perdent. Je n'aime pas trop les bus électriques même s'ils font pas de bruit
307	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Attention aux correspondances bus/train, les horaires ne sont pas adaptés. Bien de tout regrouper au même endroit les bus. Aujourd'hui ce n'est pas pratique de relier les deux gares à pied, il faut traverser la gare
308	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Favorable au scénario maximal : réunification des deux gares. A parlé de la destruction du Chiquito, ça ne me dérange pas : de toute façon ils ont vendu
309	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Chauffeur sur ligne de bus Poissy. Fortement demandeur du réaménagement des gares routières, surtout gare sud. Raisons : beaucoup de bus, beaucoup de passagers, manœuvres complexes

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
310	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Bonne inititative. Très bien de mettre les deux gares routières au même endroit : évite la confusion
311	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Bonne idée Mieux de rassembler les gares Il faut mettre plus de bus pour aller de l'autre côté de Poissy. Il y a beaucoup de bus qui vont du côté de Carrières et moins de l'autre côté
312	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Améliorer la perspective vers la Seine une des caractéristiques de Poissy Conserver 2 gares routières pour ne pas mettre tous les bus et tous les passagers ua même endroit qui engendrent trop d'agitation Le côté nord, plus calem avec la Seine serait à préserver
313	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Favorable au projet Bien de réunifier les gares routières
314	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Je suis conducteur de bus. Bonne idée de réunifier les gares. Si on réunifie, il faut prévoir une grande entrée côté nord. Aujourd'hui c'est la galère, surtout au sud avec les articulés
315	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Le problème ce n'est pas la gare routière, c'est le service aux personnes. Pas important de réunifier les gares. Horaires bus/trains pas synchronisés
316	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Améliorer les correspondances horaires trains-bus La correspondance entre les deux gares routières est difficile pour ceux qui n'ont pas de pass navigo Améliorer la gestion de l'arrivée des bus Avoir un abri pour l'hiver
317	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Bien de réaménager la gare et de regrouper les gares routières. Ça fera du boulot en plus
318	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Les 3 scénarios sont bien Il faudrait mettre un accueil gare routière côté nord pour quand il y a des problèmes Aujourd'hui c'est la galère pour les chauffeurs de bus
319	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Je m'inquiète du nombre de bâtiments qui vont être détruits. Rassurée de voir qu'il n'y en a qu'un. Il faut faire en sort que les bus ne soient pas bloqués pour accéder à la gare routière nord
320	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Habitant rue du pont ancien : -sortie de parking donne sur la rue Aménagement 9 nécessaire Entrée/sortie du parking à travailler : travaux fait récemment Problème double sens sur la rue du Port : gâche la vue sur la Seine Accès rue du Bac : report de trafic aujourd'hui passant sur la RD30 Problème tram 13 express : trafice venant du nord va être reporté sur la rue du port : crainte du report de trafic sur la rue du port : à prendre en compte : réaménagement du carrefour de Peugeot radar à feux rouge : carrefour RD30/rue du Bac
321	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Très bonne idée de réunifier les gares, ils ont fait la même chose dans ma ville au Portugal et tout le monde est content, ça fonctionne beaucoup mieux Problème avec le bus 11, jamais à l'heure
322	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Irtéressant de faire le scénario maximal pour évite rla confusion entre les gares routières Attention arrivée de Saint-Germain à l'avenir rationaliser les noms des stations. Arrivée depuis le parvis vers la gare routière nord à faciliter Pas le temps pour le transit à cause de la validation des titres de transports encore pire avec les tickets magnétiques
323	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Problème avec les poubelles de la gare stockées sur le parvis, insoluble avec le personnel en gare

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
324	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Passage parking : gare routière nord Bruit des bus trop important sur Maurice Berteaux attention résidences nouvelles à l'angle Hugo/Berteaux : entrée parking Tram 13 pas acté mais représenté On veut conserver la ligne J à l'arrivée du RER E Que devient le 13 dans le scénario maximal ? Attention à la circulation rue du Port et autour
325	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Scénario maximal pour le regroupement des gares pour plus de lisibilité aménagement avec les vélos aménagement des taxis peu lisibles
326	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Commerces peu visibles, peu attrayants, noir à l'intérieur des commerces, voûte peu éclairée, qui donne pas envie, trop vétuste, mais potentiel sur la place aménagements austères. Soir : 5 min pour sortir de la gare, ça bouche cheminements pour aller à la gare routière nord trop long idéal stop obligatoire en sortie de la gare routière sud
327	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Aucun problème avec la gare elle-même. Problème SNCF. Problème de guichet ouvert. Problème de trains à l'heure
328	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Scénario maximal préférable. La perte des directs St Lazare ne me convient pas du tout. C'est ce qui m'a attiré pour venir m'installer à Poissy
329	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Je préfère garder la gare routière sud, la gare nord est trop loin
330	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Affichage peu clair pour les bus, plus simplifié. Suggestion de regrouper tous les bus. Le scénario maximal. Gare vétuste, bon affichage des trains en gare. Aménagements sur le parvis : fontaine ?
331	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Avant le projet on a besoin d'une meilleure qualité : trains supprimés, retards, changements sans être prévenus : qualité de service
332	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Préfère l'option maximale (tous les bus d'un côté), plus simple pour les chauffeurs et les voyageurs. Pas assez de parcs à vélo. Services : manque distributeurs d'argent
333	6/22/2017	Fiche avis (rencontre voyageurs)	Une seule gare routière c'est mieux : gare sud dangereuse, voyageurs perdus. Bien pour la voie de bus. A Poissy, réseau de bus formidable. Il faut faire le projet d'u coup, pas faire des choses petit à petit, à moitié.
334	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	Scénario max, tout est regroupé, ça facilie la correspondance entre les bus
335	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	Les deux premiers scénarios impactent personne et permet la sécurité (cheminement). 3ème scénario : pas d'avantages et pour la correspondance avec le tram 13 : à bannir pour tout le monde (usagers et habitants rue du pont ancien). Scénario socle et intermédiaire plus sécurisant poru les cheminements, pas de démolition d'un immeuble et nuisances sonores pour le bâtiment à proximité
336	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	Pour scnéario intermédiaire : gare sud plus facile d'accès que gare nord (utilisatrice de la gare sud)
337	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	Hypothèse maximale : gare routière cohérente
338	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	Favorable aux bus regroupés au nord. Services en gare au nord souhaite : bureau de vente info horaires Améliorer la sécurité (fraude) Manque de verdure, de bancs autour de la gare
339	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	Visibilité faible dans la gare. Bonne idée de regrouper tous les bus. Difficulté à se repérer dans la gare surtou pour les nouveaux arrivants. Passerelle entre Poissy et Carrières : bonne idée

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
340	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	Améliorer la sortie des bus
341	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	Si tramways : scénario maximal moins pratique (gare routière éloignée). Régulation des trains à améliorer. Scéanrio intermédiaire préféré.
342	6/22/2017	Coupon T (rencontre voyageur)	La circulation dans les deux gares routières est vraiment difficile, je suis favorable au projet
343	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Quel que soit le scénario, l'aménagement de parcs de stationnement sécurisés pour vélos est invisible... Il faut des accès et des zones de stationnement de vélos dignes de ce nom (voir gares d'Amsterdam, Copenhague...). Passerelle sur la Seine ? Le vélo, ce n'est pas le plus cher...
344	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Plusieurs questions : Que gagne-t-on avec le RER E en temps de trajet ? La ligne J sera supprimée, nous n'avons donc plus de trajet direct Poissy-Saint Lazare qui était un vrai atout et avantage. Les scénarios socle et intermédiaire semblent suffisant. La s séparation de la gare routière permet une meilleure dispersion des voyageurs.
345	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Dans les années 1990 le réaménagement de la place de la gare de Poissy a fait que le quartier « Rive de Seine » a vu le trafic routier considérablement augmenté rue du Pont Ancien, rue du Bac et rue du Port. La création de l'actuelle gare routière nord (2001) a rajouté à cette circulation un nombre élevé de bus. Maintenant vous voulez encore rajouter du trafic routier avec le transfert probable de la gare routière sud et la fin de la circulation routière des véhicules légers devant la gare. Apparemment le quartier « Rive de Seine » est un quartier « sacrifiable » pour le STIF et la municipalité. Optimisez les infrastructures existantes avant de « casser » tout un quartier.
346	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Je choisi le scénario intermédiaire. Je demeure rue Maurice Berteaux. La gare routière sud se trouve à côté de chez moi actuellement et ça ne m'intéresse pas qu'elle soit regroupée avec la gare routière nord. Ça me fera plus du double de parcours. J'espère que vous en tiendrez compte.
347	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Il faut maintenir la ligne J. Le projet initial prévoyait de maintenir cette ligne, c'est indispensable pour faire face à l'augmentation de voyageur. C'est nécessaire également car le RER marche trop mal, cela fait des années que le service se dégrade.
348	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Sur le socle : Quelle part à la sécurité ? (vidéo surveillance, gardiennage) et au respect des règles ((achat ticket). Pourquoi pas de dépose minute voyageur mieux situé ? Quel scénario de circulation sur le rond-point de PSA ? Cela semble toujours bien encombré : un couloir de bus ralentit le trafic plus qu'il ne le fluidifie.
349	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Problème de pause c'est-à-dire pose et dépose rapides de voyageurs devant la gare, pas de place suffisante samedi, dimanche surtout. Libérer le devant de la gare parking, taxi face gare mal utilisé. Scénario maximal cher mais plus lisible pour tous et moins disloqué. A réaliser peut-être par tranches.
350	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Je ne prends pas très souvent le train en RER mais j'adhère tout à fait au projet
351	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal
352	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Accès par la gare sud et nord par une passerelle ou plus directement « scénario intermédiaire ».
353	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Nécessité d'une gare routière unique et d'un passage Nord / Sud plus facile que sous le pont.
354	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Je choisis le scénario intermédiaire. Surtout pas le scénario maximal. Je suis locataire de l'immeuble de la Soval rue du Pont Ancien.
355	6/30/2017	Coupon T (courrier)	1. D'accord avec les constats (cheminement difficile piétions, cyclistes). 2. Personnellement pour le scénario maximal car il offre une seule gare routière et abandonne la gare sud. 3. Au-delà des abords de la gare, il manque un vrai réseau de pistes cyclables interconnecté avec autres communes.
356	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal pour éviter de marcher entre gare Nord et gare Sud (correspondance ligne 50, ligne 25 par exemple).

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
357	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire
358	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Je préfère le scénario intermédiaire car il est assez complet et inclus l'ensemble des infrastructures nécessaires. De son côté, le scénario maximal représente un coût très élevé (23,5 M €) avec la création d'une gare routière unique non indispensable et une zone liberté pour d'autres usages non déterminés.
359	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire
360	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Je vote pour le scénario maximal, merci à vous.
361	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Je préfère le scénario maximal car il désengorgerait l'entrée sud actuelle.
362	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Une gare routière unique est une bonne idée car il est toujours difficile de savoir quel bus est où ou alors avoir le choix entre deux bus mais dans chacune des gares. Mais les modifications 9 et 10 me paraissent en trop. Les modifications 7 et 11 sont très importantes.
363	6/30/2017	Coupon T (courrier)	1. Si la ligne J ne s'arrête plus à Poissy, quel sera le gain de temps avec Eole pour rejoindre Saint Lazare et la ligne 14. 2. Dans le scénario maximal en sortant de la gare pour rejoindre la gare routière unique prévoir assez de « tourniquets », les deux actuels sont insuffisants.
364	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, Je vote pour le scénario maximal qui me semble être le plus rentable et le plus fonctionnel sur le long terme. Ne pas avoir des gares séparées mais une gare unique me semble être la solution la plus efficace et productive si le nombre d'usagers continuent d'augmenter de manière croissante.
365	6/30/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle parait acceptable et moins onéreux
366	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
367	7/3/2017	Coupon T (courrier)	La honte de Poissy. Commencez par nettoyer la gare et ses abords! Faites enlever les poubelles qui sont en permanence sur la place. Quel accueil pour nos visiteurs.
368	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Afin de voir le regroupement en une gare routière unique. Plus besoin de changement de gare et évite de faire le tour de la gare. Je choisis donc le projet «scénario maximal».
369	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Nous privilégions le scénario «max». Pourquoi? Optimisation de la circulation des piétons surtout avec l'arrivée du tram 13 et la ligne RER E!!!
370	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Excellent.
371	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Plus de régularité dans les horaires RER. Plus de trains aux heures de pointe.
372	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Oui pour pont en plus. Oui pour scénario intermédiaire. Circulation infernale : matin 6h00 à 9h00, soir 17h00 à 20h00.
373	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Ok pour scénario maximal.
374	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Projet socle ok.
375	7/3/2017	Coupon T (courrier)	La création d'une gare routière unique serait vraiment un plus. Moins de correspondance, moins de trajet. La voie de bus du Pont Ancien est une bonne idée car on «isole» la circulation «transports en commun».
376	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me parait adapté aux besoins des usagers.
377	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Solution socle préférable car déjà très satisfaisante.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
378	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me semble correct et adapté. Juste quelques remarques: 2 à 6_Revoir le cheminement piéton (sous le porche). 1_Sur le parvis sud, il ne faut plus aucune voiture, même en passage. C'est trop dangereux (quid des voitures venant de la rue J. Claude MARY). 4_Penser à une aire de covoiturage.
379	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Oui pour un pont en plus. Oui pour le scénario intermédiaire.
380	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Il faut une gare plus sécurisée, des bus qui soient là à l'arrivée des trains et des RER. Actuellement, ils démarrent quand les passagers des trains sortent des wagons.
381	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Je préfère le scénario maximal car: _Une seule gare = meilleure orientation des passagers, meilleure signalisation pour les changements lors des correspondances. _Hormis l'extension d'un parking (8), il faudrait vraiment augmenter le nombre de places «dépose-minute» au niveau du parvis Sud car aujourd'hui il n'y a que 3-4 places gratuites et un grand parking «Vinci» inexploité/trop cher/mal signalé.
382	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Mon choix est guidé par le coût vs le service rendu. Le point 3 est ambitieux mais le socle semble suffisant.
383	7/3/2017	Coupon T (courrier)	Pour une part, je pense que le scénario socle est une première étape importante mais suffisante pour les prochaines années. L'utilisation de la gare réaménagée nous permettra de faire le point sur ces aménagements.
384	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal apparait intéressant. Mais pour les salariés PSA, l'accès aux gares parait plus long et moins pratique.
385	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Je suis rédident dans l'immeuble Philippe Auguste, rue Maurice Berteaux, et je prends très souvent les bus de la gare routière sud et si vous la déplacez rue du Pont Ancien avec la gare routière nord, ça me fera plus du double de distance. «Je choisis le scénario intermédiaire». Je suis une personne âgée (78 ans). Merci.
386	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Je choisis le scénario intermédiaire. La gare routière sud étant déplacée avec la gare routière nord, cela ne m'arrange pas du tout du fait que je demeure place Georges Pompidou. Je suis âgée, donc je pourrais me déplacer de plus en plus difficilement.
387	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal, surtout pour la gare routière unique.
388	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal. Les scénarios inférieurs sont très onéreux pour le peu d'améliorations. Autant avoir une vraie restucturation.
389	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Je suis favorable au scénario maximal. Nous avons besoin d'une importante restructuration des transports à Poissy. Une gare routière unique, des quais et accès en conformité avec l'affluence, des espaces plus aériens et aérés.
390	7/4/2017	Coupon T (courrier)	J'utilise régulièrement les transports en commun et habitant Morainvilliers, j'emprunte le bus 20 tous les jours. Le scénario maximal en une gare unique ne m'arrange pas du tout car il est plus rapide pour moi et surtout plus pratique en cas de retards des trains ou RER d'attraper le bus 20. Je suis en accord avec les deux scénarios socle et intermédiaire.
391	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal serait génial car nous perdons du temps d'aller de la gare nord à la gare sud. Très (trop) peu de bus en destination de Triel sur Seine alors que pour Carrières sous Poissy il y en a énormément et peu de personnes, voire personne.
392	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Je vote pour le scénario socle car: -moins cher pour la collectivité, -le plus humain pour l'environnement, et le respect des populations du quartier, -le moins destructeur d'arbres et verdure des bords de Seine (classés).
393	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Je suis favorable au scénario maximal : une seule gare routière. Il faudrait prévoir un passage couvert, suspendu, avec tapis roulant de la gare routière jusqu'au trottoir du forum Arnaud Peugeot (comme à Paris Expo/Porte de Versailles).
394	7/4/2017	Coupon T (courrier)	Préférence pour le scénario maximal. Prévoir une bonne évacuation des bus à la sortie de la zone 12 (au rond point). Zone 13 serait un parking à plusieurs étages à construire. Problème d'abonnement sur le parking actuel.
395	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Quel sera le tracé du Tram 13? Passera t'il par la gare de Poissy ou par l'ancienne gare rue de la Bruyère?

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
396	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Favorable au scénario maximal.
397	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Je choisis le projet intermédiaire, en raison des traversées piétonnières et du coût intermédiaire.
398	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire. Pas prêt à payer pour changer de place une installation qui fonctionne bien: Gare Nord/Gare Sud. Remettez en état mais c'est tout.
399	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Choix projet scénario socle.
400	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire. Concentrer tous les bus au même endroit va créer un flux humain trop important et invivable en heures de pointe. Le coût des travaux est également un point négatif.
401	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle est suffisant car si il n'y a pas de présence humaine, tous les équipements seront dégradés comme actuellement. Une passerelle serait nécessaire entre les deux gares routières. Quand y aura-t-il des toilettes pour les femmes!! Les hommes se soulageant n'importe où comme j'ai pu le constater (surtout quand les trains 3 fois/semaine sont en retard!)!
402	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire. Suggestion : Ligne J : Rajouter ou augmenter la fréquence de trains en heures de pointe, il y a de plus en plus de monde à Poissy, beaucoup de gens se retrouvent debout.
403	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, très utile. Nous sommes favorables au scénario maximal, pour en finir avec ce système de double gares routières, très difficilement liables...
404	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Votre projet est très bien, mais pas le troisième, car où j'habite c'est un quartier très calme. Le plus important c'est la quantité de familles., quarante au total. Où reloger ces familles? J'habite cette résidence depuis quelques années et je ne veux pas la quitter.
405	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal. En évitant toutefois de changer les sens de circulation trop fréquemment.
406	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
407	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle. Circulation routière pas réaliste pour les deux autres scénarios et trop cher.
408	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Je souhaite que soit choisit le scénario socle. Je ne veux pas déménager.
409	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Comme tous les qui concernent la circulation, celui de la gare de Poissy résulte de décisions non visionnaires et non courageuses. Le scénario maximal un peu plus cher effectue le plus de transports même tous et me semble le meilleur. Cependant tant que cette zone sera traversée par un traffic grande circulation, ce ne sera pas satisfaisant.
410	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me semble intéressant, en particulier pour l'extension du parking et la modification du carrefour tout en limitant les surcoûts par rapport au scénario socle. Le scénario maximal me semble pas nécessaire.
411	7/5/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me parait le seul apte à corréler les différents intérêts : ceux des utilisateurs des trains et bus, des habitants du quartier, des automobilistes, dont la possibilité de circuler doit également être prise en compte, et un coût raisonnable.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
412	6/30/2017	Avis internet	Certes le projet de réaménagement de la gare ne vise pas à dynamiser le centre ville de Poissy. Toutefois attention à la circulation des piétons mise en place. Aujourd'hui, les employés de PSA qui travaillent aux Pôles tertiaires ne vont dans le centre ville faire leurs courses en raison de la difficulté pour traverser le rond point de l'Europe : délais d'attentes aux passages piétons, surcroit de distance lié au rond-point et obstacles en tout genre, zone de la gare peu avenante. Ce serait très positif pour les commerces de la ville de Poissy et les employés de PSA de pouvoir aller rapidement, de façon sûre, vers le centre ville. En effet la population des pôles est aisée et pourrait dépenser une partie de son argent dans les commerces locaux. Pour favoriser ces échanges, il faudrait que des commerces attrayants se trouvent dans la zone de la gare, puis au-delà, entre la gare et le centre ville. Aujourd'hui, entre les pôles et le centre, il existe un no-man's land commercial qui n'encourage pas à aller faire un tour pour voir ce que se passe dans le centre. Ensuite, profiter du réaménagement pour fluidifier la circulation piétonne et limiter au maximum les regroupements de population qui peuvent disuader de transporter des marchandises. Cela va avec l'amélioration du sentiment de sécurité aux abords de la gare. L'arrivée des cadres du siège de PSA aux pôles est une opportunité à saisir pour le centre ville, notamment en matière de restauration du fait de la dégradation de la qualité servie dans le restaurant d'entreprise. L'augmentation des effectifs du pôle poussera de plus en plus de collaborateurs à déjeuner dehors. Aujourd'hui, par exemple, il n'existe pas d'offre de sandwicherie haut de gamme digne d'attirer ces populations. Même remarque pour les after-works. Bref, profiter de ce réaménagement pour mélanger les populations du pôle avec les locaux pour le plus grand bien du commerce et du prestige de la ville.
413	6/30/2017	Avis internet	Bonjour, je suis une habitante riveraine de la gare nord de poissy. Nous subissons déjà au quotidien le désagrément de la circulation et des voyageurs qui prennent le bus. C'est pourquoi je pense que le scénario intermédiaire et maximale nous occasionnerai une qualité de l'air irrespirable et des nuisances sonores intenables ainsi que des vibrations permanentes qui à la longue dégraderais prématurément les bâtiments. Par conséquent le scénario socle est le seul acceptable. Il me semble que les aménagements actuels sont parfait si on augmente la sécurité des piétons au niveau du rond point devant les bureaux PSA, la sécurité des cyclistes qui viennent de Carrières-sous-Poissy et qui circulent autour de la gare, une signalisation adéquate indiquant gare sud et gare nord à la descente des quais ainsi que des toilettes à la gare nord.
414	6/30/2017	Avis internet	Bonjour, De mon point de vue il est nécessaire d'investir autant que possible car aujourd'hui la gare est mal urbanisée, ce qui n'en fait pas le lieu de vie majeur en bordure de centre-ville et en bord de seine. Par contre, point de parking relais gratuit ? Qu'il soit placé sur le pôle ou en extérieur, je ne comprends pas qu'une telle zone de délestage des voitures n'existe pas. Cela permet pourtant un véritable accès au pôle multimodal pour tous ceux qui ne vivent pas en centre ville.
415	6/30/2017	Avis internet	Ce scénario entraînerait la destruction du bâtiment rue du Pont ancien ou vivent ma famille, mes voisins. Nous serions forcés de déménager, quitter notre proximité avec la gare, notre lieu de travail ou école en ce qui concerne mon petit frère et certains de ses camarades. Ceci occasionnerait donc des préjudices moraux et financiers (hausse des loyers). Je sais que cette situation s'est déjà présentée à Villennes où une troisième voie ferrée aurait permis d'améliorer le traffic mais ceci aurait entraîner la destruction de nombreuses maisons. Néanmoins les habitants de cette zone ont pu obtenir gain de cause, j'espère qu'il en sera de même pour nous. Je tenais aussi à souligner que le prospectus, présentant les 3 scénarios, distribué à la population n'est pas complet car il ne présente pas les aspects négatifs de ce projet. Par exemple, sur le prospectus, il n'est pas précisé en légende que le logement rue du Pont ancien est habitué et que sa destruction entraînerait le déménagement forcés de tous ses habitants. Certes une rénovation est utile, je pense particulièrement à un espace «dépose minute» en face de l'entrée principale de la gare. Cependant il faut choisir un scénario adapté. De plus, il est nécessaire que nos concitoyens soient mis au courant de tous les aspects du projet pour ne pas être leurrés et accepter un projet sur seule présentation d'aspects louables. La communication devrait donc être plus transparente.
416	6/30/2017	Avis internet	En tant qu'utilisateur régulier de la gare, je suis très frustré que le parc vélos soit saturé et difficile d'accès - en effet, le seul emplacement que j'ai voulu essayer - à l'extrémité des quais côté gare routière Nord - était saturé, impossible d'y mettre un vélo. Je souhaite donc que l'objectif du projet soit de prévoir une capacité maximale pour les vélos, ce qui est facile à financer, les parcs sécurisés représentant seule-ment une petite partie en terme de coût financier dans la réorganisation de la gare routière. En effet, je pourrai alors laisser un vélo pendant la semaine au parc Véligo et rendre visite à ma grand-mère en bordure de forêt (rue de la Bruyère) plus facilement.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
417	6/30/2017	Avis internet	on trouve à la gare sud une information bus mais en fait cela ne concerne pas les informations délivrées ne concernent pas toutes les lignes de bus qui passent par les 2 gares routières. Exemple : aucune information, ni horaire sur la ligne 3. je me rends à la gare nord. là je me rends compte que 2 lignes de bus totalement distinctes portent le n°3. l'une dessert Vernon, l'autre Poissy. Alors que je recherchais des informations sur une ligne scolaire desservant l'établissement Notre Dame des Oiseaux à Verneuil, je suis rentrée bredouille. 2 interrogations donc : -pourquoi ne peut-on pas voir en un seul lieu toutes les informations concernant toutes les lignes desservies ? Pourquoi plusieurs lignes portent le même numéro ? En enfin malgré une recherche sur Internet, je n'ai toujours pas trouvé l'information que je recherche. Donc le site du STIF ne donne plus la liste des listes des bus scolaires.
418	6/30/2017	Avis internet	Bonjour, Je me doute bien que l'idée de prévoir une gare ferroviaire enterrée ne représenterait pas du tout les mêmes coûts, et présenterait de nombreuses difficultés dans sa mise en oeuvre, mais une telle solution aurait de nombreux avantages et permettrait un aménagement de la gare sur le long terme (ça éviterait de devoir refaire l'ensemble des aménagements tous les 20 à 30 ans). En effet, toute la surface actuellement occupée par la voie ferrée en surface pourrait être aménagée, on s'affranchirait des difficultés liées aux ponts ferroviaires, une zone piéton avec des commerces et un grand carrefour routier pourrait être aménagé en surface tel que c'est prévu dans le projet de la «future gare du Grand Paris La Courneuve Six Routes»: http://www.batiactu.com/edito/la-solution-retenue-a-la-courneuve-place-la-gare-a-l-emplacement-de-l-actuel-restaurant-quick-49404.php Ce scénario n'a pas été envisagé, est-ce qu'un chiffrage et un tableau avec les avantages supplémentaires pourraient être réalisés pour le mettre en comparaison des autres scénarios?
419	6/30/2017	Avis internet	Le scénario intermédiaire me semble répondre aux problématiques d accès actuels pour les bus en gare nord qui sont dans les bouchons. Donc une voie dédiée aux bus est indispensable. Je vois des veligo et j espère que les accès vélo seront simplifiés il n y a actuellement pas de possibilité de venir en vélo ni de le stationner et ce serait un vrai plus pour tous et pour l environnement.
420	6/30/2017	Avis internet	Étant donné le contexte financier actuel et les nuisances importantes occasionnés, par les scénarios intermédiaire et maximal, à l'encontre des riverains, je suis favorable au scénario socle. D'autre part, l'embellissement du parking et le réaménagement de la passerelle sont très pertinents. Sincères salutations aux différents acteurs de ce projet.
421	6/30/2017	Avis internet	Aujourd'hui, nous préparons l'avenir et pour ne pas rater l'objectif, il semble impératif de se donner les moyens de sa politique. Dès lors, même si le coût est largement supérieur, me semble-t-il, les enjeux liés au développement de notre banlieue et donc l'afflux important de voyageurs imposent que seul le « SCENARIO MAXIMAL « soit retenu. C'est à mon sens, la voie de la raison que d'investir !
422	6/30/2017	Avis internet	Le scénario maximal implique la destruction d'un logement social (40 logements), récemment rénové, au niveau de la gare routière Nord (rue du Pont Ancien). Outre ce gaspillage, l'information concernant cette destruction n'est pas clairement précisée sur la plaquette des projets, ce qui est scandaleux car cela créé des avis non éclairés (peu de personnes sont au courant de cette destruction et de ses conséquences pour les habitants de cet immeuble). Il nous paraît évident qu'il aurait dû y avoir une concertation de la population (surtout celle directement concernée) avant la création de cette plaquette. Nous y voyons donc un passage en force et une négligence inacceptable (voire de la malhonnêteté). Nous espérons que nos élus feront leur travail de porte-parole de la population pisciacaise.
423	6/30/2017	Avis internet	La disparation de la gare routière sud (dangereuse, inadaptée à la circulation...) ainsi que le réaménagement du tunnel aérien reliant le parking voiture nord à la gare SNCF (qui elle-même doit être revue et corrigée pour répondre aux besoins des handicapés et la fluidisation des passagers), ne sont couverts que par UN SEUL scénario : le scénario 3 qui devient le scénario incontournable ! Le scénario socle quant à lui est trop minimal pour répondre aux défis de demain ! Avantages des scénarios 2 et 3 : - fluidiser la circulation des bus, des passagers et des vélos Inconvénients des scénarios 2 et 3 : - l'étude du trafic de la circulation routière n'est pas intégré. Pourtant, les sens de circulation de rues ont été ré-imaginés ! Alors que la capacité du parking nord est augmentée les impacts sur le trafic ne sont pas connus à ce jour. Suggestions pour un scénario 3bis alternatif : - intégrer EN PREALABLE l'étude du trafic routier et son impact - reconsidérer l'extension nord de la gare bus, pour supprimer la pression que ne manquera pas d'exercer cette extension sur la population locale. - reconfigurer la gare routière sud en lui affectant un seul stationnement pour taxis et vélos. La place ainsi libérée compenserait la perte liée à la suppression de l'extension nord de la gare routière nord.
424	6/30/2017	Avis internet	Park à vélo sécurisé comme à la station LE PECQ ? - Passerelle piétonne sur le RD190 : nécessaire pour les piétons comme pour les voitures mais un sous-terrain pourrait convenir (sauf pb d'infiltration d'eau ?) - L'arrivée du tram13 va empiéter sur la RD190, ce qui va fortement déteriorer la fluidité de la circulation, déjà pénible à certaines heures. Ne serait-il pas possible de revoir le flux des automobiles, pour leur éviter le plus possible d'avoir à franchir le rond point entre PSA et la gare ?

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
425	6/30/2017	Avis internet	Lors des réunions d'informations, même des toutes premières (j'ai assisté à celle d'hier en fin d'après midi, je verrai celle de l'enquête d'utilité publique lorsque celle-ci arrivera), je constate «évidemment» que toutes les personnes qui sont inquiètes sont présentes..... et c'est normal: habitante de la résidence Gambetta (plus concernée par le projet Tram!) ou des immeubles de la rue du bac par exemple. Bien sûr, l'intérêt personnel de ses gens à conserver les choses «en l'état» ne saurait remettre le projet en cause et faire échec à l'intérêt collectif.... Ils auront très probablement «un deuil» à faire.... Pourquoi, dès ces toutes premières réunions, ne pas impliquer un «acteur neutre» qui aurait pour mission de leur faire prendre conscience que leur intérêt particulier ne saurait faire échec à l'intérêt collectif en leur donnant dès à présent la liste des garanties reconnues par la loi... indemnisation des préjudices directs et indirects si ceux-ci peuvent être pris en compte, ce que j'ignore, comme par exemple «mon immeuble deviendra une annexe de la gare routière et perdra de la valeur car perdra sa tranquillité». Sur le projet lui-même, surtout si Eole doit «manger» une partie de la gare Sud, il faut d'emblée s'orienter vers le scénario maximum, surtout le regroupement au Nord des gares routières, même si la ligne de bus desservant l'hôpital de Poissy reste côté ville, place Pompidou. Surtout: pas de voitures côté Pompidou sauf éventuellement un vrai dépose minute exclusif avec suffisamment de chicanes et autres ralentis-seurs qu'il soit impossible de rouler à plus de 30 km/heure. Taxi bien sûr. Avec les responsables d'EOLE et de l'aménagement de la gare proprement dite, il faudrait étudier ensemble la possibilité d'une liaison directe aux quais pour entrer et sortir de la gare côté de la gare de bus Sud, sans emprunter l'accès Pompidou. Cela donnerait tout l'intérêt d'une passerelle pour traverser vers PSA au niveau du passage routier sous les voies sinon, cette passerelle na servira «qu'aux» salariés de PSA....les gens de Poissy venant de Robespierre ne feront pas le détour nécessaire pour l'emprunter et s'imposer une montée et une descente pour aller ensuite jusque vers l'entrée Pompidou pour entrer dans la gare SNCF s'ils pren-nent le train /RER ou Eole.... J'ai mesuré hier toute la difficulté de conduire un tel projet de réaménage-ment, pourtant pas si important que cela.... Bon courage, travaillez-bien et faites au mieux!
426	6/30/2017	Avis internet	La mise en place d'une seule gare routière au nord est une excellente idée avec une mise en palce de panneaus d'information similaires à ceux du RER. La passerelle pour traverser la RD190 entre la gare et PSA est indispensable pour sécuriser le trajet piéton.
427	6/30/2017	Avis internet	Le projet N°3 - Réaménagement pour une gare unique est le plus intéressant à mon sens et le plus pratique pour les usagers des transports au quotidien.
428	6/30/2017	Avis internet	Tout d'abord, je trouve très positif de construire une passerelle entre la gare routière et le côté est de l'av-enue Gambetta; cela va sécuriser les piétons lors de la traversée. Le projet d'agrandissement de la gare routière (du scénario 3) me semble également une très bonne idée, mais je trouve regrettable dans ce scénario de ne pas conserver la gare routière sud, car elle est plus facile d'accès que la gare Nord, depuis la prochaine ligne de tramway et le quartier est de Poissy.
429	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Je trouve le scénario maximal le plus intéressant.
430	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Uniquement le scénario socle. C'est suffisant et pratique : -liaison tram-train -garder des bus côté Sud C'est mon argent, merci de ne pas le gaspiller.
431	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire est un minima compte tenu de l'accroissement du nombre de voyageurs à moyen terme (+30%). Le scénario maximal est bien mais il faudrait y intégrer un projet pour l'actuelle gare routière (autres usagers).
432	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Compte tenu de l'évolution de la ville (cf nvx logements), plus celle de Carrières : scénario maximal afin de répondre sur le long terme aux besoins.
433	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Le dépose minute et le parking de taxi dans la rue Jean Claude Mary pose un gros problème de circula-tion pour les habitants. A cet endroit, risques de bouchons permanents du matin jusqu'au soir. Difficultés pour nous de circuler dans notre quartier. Par contre, vu l'avenue Maurice Berteaux, il y a suffisamment de place pour le dépose minute et le parking de taxi.
434	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle.
435	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal me semble le plus adapté. Habitant la résidence Philippe Auguste, il est temps de réguler la circulation de l'avenue Maurice Berteaux. Les klaxons incessants, dû aux arrêts réguliers, en pleine voie, avenue Maurice Berteaux devant la gare, deviennent insupportables.
436	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me parait le plus approprié.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
437	7/6/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
438	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal est très intéressant notamment la fusion des deux gares routières. Toutefois, la future passerelle sur la Seine semble avoir été oubliée dans cette réorganisation.
439	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal semble le plus pertinent mais également le plus coûteux. En attendant le tram 13 express, il serait bien de revoir le service des bus notamment ligne 52 et 53 car les bus se suivent et, après il faut attendre 40 minutes pour le suivant.
440	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me parait suffisant (l'option 8 jaune n'est pas nécessaire). L'extension du parking peut se justifier, notamment s'il ne peut pas absorber les 30% d'usagers en plus. D'ailleurs, il serait idéal de le rendre gratuit (si abonnement transport) ou baisser les tarifs. Je suis inquiet pour la circulation autour de la gare avec les options 9 à 13.
441	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Je vous remercie pour cette consultation mais j'utilise occasionnellement la gare. Il me semble que le scénario socle améliorerait les conditions d'utilisation pour un coût maitrisé
442	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Bonjour, Des trois scénarios l'intermédiaire est pour pour moi le plus intéressant. Le scénario maximal a deux inconvénients : 1. Son coût (+ 5, 5 M. €) 2. La suppression de la gare sud qui oblige les habitants de la quasi-totalité de Poissy à traverser la gare pour rejoindre la gare nord.
443	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me semble être celui qui permettrait de changer dans le bon sens tout en améliorant le site. Il faudrait que l'avant de la gare soit plus facile d'accès pour les bus qui galère à tenir les horaires aux horaires de pointe. Les Renseignements pour les bus sont inexistants aujourd'hui tant en affichage qu'en personnel.
444	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Le trajet direct Poissy <-> Paris Saint Lazare est indispensable pour éviter un allongement du temps de trajet. Le bâtiment voyageurs 4 est toujours encombré (seulement deux portillons) et le guichet pour un paiement par CB est toujours hors-service !!!
445	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal
446	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal. Il est urgent de revoir le plan de circulation, les accès aux deux gares routières et l'accès au parking Indigo.
447	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Mon choix est celui du scénario SOCLE, me rendant à la gare soit à pied, soit en vélo l'aménagement du parvis me semble primordial avec la création du parc à vélo.
448	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Je préfére le scénario maximal pour fluidifier la circulation devant la gare (bus derrière).
449	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal, plus une seule gare bus, plus un parc à vélo
450	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Un tunnel piétonnier d'accès direct de la zone 12 à la zone 13 est manquant. Celui de la gare étant à l'accès limité (sous les voies de chemins de fer)
451	7/7/2017	Coupon T (courrier)	Je suis plutôt favorable au scénario socle, moins coûteux que les deux autres en souhaitant en plus la modification du carrefour RD30 / RD 190 (comme proposé dans le scénario intermédiaire)
452	7/7/2017	Coupon T (courrier)	La gare routière sud à son emplacement actuel me convient pleinement. Les arcades me protégent en cas de pluie pour mes déplacements vers la gare SNCF, et brasserie en cas d'attente de mon bus. Que demander de mieux, donc je suis pour le projet intermédiaire, prise en compte espèrè.
453	7/11/2017	Coupon T (courrier)	Le projet B me semble être le plus pertinent. Au contraire le projet C ne semble pas prendre en compte que l'entrée principale de la gare est au sud. Si tous les bus sont au nord, comment gérer l'afflux de personne ?
454	7/11/2017	Coupon T (courrier)	Vote scénario intermédiaire. J'habite rue du Pont Ancien, agrandir la gare routière Sud, la circulation sera coupé e détournée en ville qui celle-ci est déjà très dense et très dangereuse par moment ainsi qu'avec les bus et les feux carrefour dangereux.
455	7/11/2017	Coupon T (courrier)	Dans tous les cas de figure, je pense que l'usager sera surtout préoccupé de savoir un service qui va mieux fonctionner qu'aujourd'hui. Est-ce que l'aujourd'hui du traffic ne va pas rendre les prestations plus nombreux ? Ajourd'hui le RER A comme de plus en plus le train sont des services qui se dégradent dans les retards, suppressions, etc...

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
456	7/11/2017	Coupon T (courrier)	Je suis totalement opposée à la suppression de la ligne J et aux arrêts supplémentaires qui rallonge-ront mon trajet. Avant de réaménager les espaces extérieurs de la gare, il est impératif de réhabiliter l'intérieur et les quais de la gare de Poissy ainsi que les escaliers d'accès aux quais. En effet, ces derniers sont trop étroits pour absorber le flux de voyageurs. Alors avec une augmentation de 30 % des voyageurs cela deviendra très risqué de circuler sur ces quais.
457	7/11/2017	Coupon T (courrier)	Je me questionne sur le terme «aménagement cyclable». Est-ce de réelles pistes cyclables ou quelque chose de moins coûteux ? Nous sommes très nombreux (enfants, actifs, retraités) à attendre une réelle politique tourné vers le vélo.
458	7/1/2017	Avis internet	Je vous réponds après avoir participé à l'atelier balade du 28 juin 2017 à 18 heures. Vous proposez des scénarios limités au strict quartier de la gare. Il n'y a pas de plan global de circulation (selon l'emprise de la photo aérienne distribuée le 28 juin) pour développer vos idées à propos de la prise en compte des circulations de transit à travers Poissy : PL, voitures, 2 roues, piétons, PMR, stationnement, sans oublier les Transports en Commun. Dans les années 1985, ce type d'étude avait été intégrée au moment de la construction de la gare et du quartier. La circulation du CD30 paraît se faire sur les rues du Port et du Bac, qui n'ont pas du tout le gabarit pour la recevoir, sans parler des nuisances que cela entraînera pour les habitants de ce quartier. Ils seront heureux ces habitants, entre la circulation générale vers la Seine, et tout le trafic des bus de l'autre côté ! Gare routière sud : votre chef de projet a incidemment déclaré qu'elle serait réduite par le projet Éole ; de combien ? Il n'en n'est pas fait état sur vos documents ; pourquoi ? Stationnement : l'extension du PIR est plus proposé pour compenser les pertes de nombre de places de stationnement dans les scénarios intermédiaire et maximal, que pour apporter une offre nouvelle. La passerelle piétonne traversant la RN190, située le long du pont SNCF, représente un détour impensable pour le voyageur pressé ou en retard ! Le dépose-minute actuel est ridicule ; les nouveaux seront-ils mieux traités ? La future passerelle sur l'ancien pont de Poissy apportera un flux important de piétions et cyclistes venant de Carrières sous Poissy. Comment sera assurée la sécurité de la traversée du carrefour du CD30 à l'angle du cours du 14 juillet ? Les niveaux respectifs du pont et de la rue de la Gare, ne pourraient-ils pas permettre l'aménagement d'une passerelle passant par-dessus ce carrefour pour arriver directement au niveau des quais, avec néanmoins une sortie directe au niveau du carrefour ? En tant qu'habitant Poissy je suis favorable à un réaménagement bénéfique. Je comprends que les habit-ants du quartier soient farouchement contre. Et il faudrait que les voyageurs sortent enfin de la galère que représentent tous les « incidents » qui proviennent régulièrement dans leurs transports quotidiens. Il nécessaire que leur colère s'atténue pour qu'ils puissent être disponibles à une concertation.
459	7/1/2017	Avis internet	Le RER E ne remplacera pas la ligne J. La suppression de l'arrêt à Poissy sur la ligne J va allonger le tps de trajet de ceux souhaitant se rendre gare St Lazare.
460	7/1/2017	Avis internet	Scénario intermédiaire : ok pour la voie bus rue du Pont Ancien mais comment se fera l'accès des rive-rains au parking privé du 12-14 ? Scénario maximal : oui à la réunification des deux gares routières car ce système de double gare est aujourd'hui illisible. «Gare routière sud libérée pour d'autres usages» : lesquels ?
461	7/4/2017	Avis internet	Bonjour, Merci vivement pour les aménagements prévus coté Nord très délaissés jusqu'ici. Mais pour-rions nous aller plus loin dans le désencombrements routiers de ce coté avec ses pendants, la réduction de sa pollution sonore et atmosphérique et la sécurité des piétons et:ou cyclistes? Les automobilistes usagers du PIR venant/repartant de la gare/PIR vers Carrières / Triel / Verneuil / Vernouillet / Vaux / Chanteloup / Andresy... apprécieraient de sortir du PIR et reprendre le pont, non pas comme actuelle-ment en passant devant les gares routières, mais via les quais de Seine (rue du Port ou //) pour : - Plus de sécurité des piétons / cyclistes vers/de PSA, vers/de Carrières...; - Moins de trafic routier sur la Rue du pont ancien Cette sortie du PIR par la rue du Bac et rue du Port supposerait de créer un accès du quai (Rue du port) au pont vers Carrières. Certains automobilistes déposant les usagers de la gare en dépose minute apprécieraient peut-être aussi de dégager d'un quartier très encombré plus rapidement, de réduire ainsi le bruit et la pollution de l'air.
462	7/4/2017	Avis internet	Bonjour, Merci d'envisager de rendre accessible aux PMR durables, mais aussi aux autres usagers dans le cadre de la conception universelle (femmes avec enfants en bas âge, personnes avec bagages...) cet accès. Néanmoins pourquoi reconstruire une passerelle? Pourquoi ne pas envisager un accès souterrain du -1 du parking à l'accès actuel de la gare via une descente progressive et un escalier, ou via un escalier et un ascenseur. Le parking dispose déjà d'escalier (certes très étroits) et d'ascenseurs pour l'accès vers/des autres niveaux. Merci quelle que soit la solution de préférer les ascenseurs aux escaliers roulants (fausse bonne idée en accessibilité). Merci d'augmenter le nombre d'accès «tourniquets» parce qu'aux heures de pointes usines PSA et/ou global nous faisons la queue pour passer ce point. Merci de prévoir une 2nde machine pour l'achat des tickets/abonnements pour les mêmes raisons.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
463	7/4/2017	Avis internet	Habitants rue du pont ancien avec un enfant en bas âge, le scénario intermédiaire est clairement une mise à mort de notre cadre de vie. L'entrée principale de notre bâtiment ouvrant sur la rue du pont ancien, une voie pour les bus devant chez nous va non seulement déprécier la valeur de notre appartement, nous apporter de la nuisance sonore mais surtout nous apporter de l'insécurité. Désolés pour les chauffeurs de bus, mais venez observer en pleine heure de pointe le passage des bus au feu de la rue du port et de la rue du pont ancien, et vous serez étonnés de leur vitesse exagérée, de l'utilisation intempestive du klaxon et du nombre de feux rouges grillés.... Nous sommes pour le projet de réhabilitation de la gare, mais pas au détriment des riverains qui ont choisi de vivre à proximité, et qui voient aujourd'hui la sécurité et le confort de leur enfant menacé par un projet qui empiète sur leur bien être et qui leur met un doute sur le fait d'avoir choisi la bonne commune pour fonder une famille.
464	7/4/2017	Avis internet	Le réaménagement du quartier me semble indispensable et je suis favorable au scénario maximal... Il n'empêche qu'à mon avis, le plus gros point d'inconfort pour les voyageurs est ce grand souterrain où tout le monde se croise et se bouscule. Des travaux sont ils prévus ??
465	7/5/2017	Avis internet	Je partage les diagnostics de ce projet en particulier sur les cheminements piétons qui sont dangereux, en particulier Place de l'Europe. Alors que le projet souligne « l'encombrement de l'ilôt central piétons au heures de pointes» (p64), la proposition d'une passerelle piétonne (item 5 du scénario socle) n'est pas claire puisque cette proposition apparait comme faisant partie du projet en page 81 et seulement optionnelle en page 84 et sur le plan disponible dans la rubrique Médiathèque. En tant que piétonne et utilisatrice quotidienne de la gare, si mon parcours piéton n'est que de 10 min entre mon domicile et la gare, il est dangereux au heures de pointe, en particulier lors du franchissement du boulevard Gambetta ou de la RD 190 au niveau du pôle tertiaire 2 PSA.Je ne compte plus les situations où malgré ma vigilance et le respect du code de la route, j'ai failli me faire heurter par un véhicule ou même par un vélo empruntant les trottoirs, faute de piste cyclable C'est pourquoi, au vu des risques avérés actuels et du nombre de personnes qui franchissent quotidiennement cette avenue , une passerelle piétonne ne me parait pas être une option mais une nécessité et doit faire partie du projet sans ambiguité. De plus, le diagnostic ne mentionne pas le point noir sur le cheminement piéton qui existe au niveau de l'entrée gare routière sud où le flux piéton croise les flux d'entrée de bus. Ces 2 flux devraient êtres séparés car ce croisement est dangereux. Personnellement, j'ai arrété de compter les fois où les bus m'ont frôlés trop pressé de stationner à quai.
466	7/6/2017	Avis internet	De l'avis de nombreuses personnes interrogées, la concertation apparaît comme un faux-semblant de consultation. Le site sur la toile est poussif (dépense minimale ?) et peu interactif tandis que le projet reste localo-local ; Or, le propre d'une gare est d'ouvrir sur un réseau . N'aurait-on pas du refondre les lignes routières avant de vouloir reconstruire leur point de départ-arrivée ? Il serait plus judicieux de cesser la politique terminale consistant à concentrer les flux (soit disant pour ne pas dépenser trop ?) et de considérer (l'arrêt SNCF de) Poissy comme un simple lieu de passage AFIN que l'on ait point à dire que l'investissement prévu était erroné, une fois concrétisé tant il est clair que la logique d'île de France mobilités appert confuse et incohérente : Au début du 20è siècle, on se rendait vers Pontoise par 2 trains via Carrières ou via Conflans ! Où est la volonté de report modal vers le transport ferré quand on perçoit que ce projet vise au maintien maximal des trafics automobiles routiers, individuels et collectifs ? L'ambition tramviaire et ferroviaire demeure absente de la décision politicienne, cg78 &région & maire ...
467	7/6/2017	Avis internet	le scénario maximal me semble être le mieux compte tenu de l'ampleur du trafic futur avec peut-être une amélioration encore sur le nombre de dépose minute. Il faudrait aussi penser aux protections acoustiques jusqu'à Villennes-sur-Seine afin de préserver l'environnement des bords de seine.
468	7/7/2017	Avis internet	Je m'étonne... Les porteurs du projet EOLE nous répètent depuis 2010 qu'ils n'ont pas d'argent pour protéger du bruit les bords de Seine entre Poissy et Villennes-Sur-Seine mais voici que 10 millions d'euros apparaissent pour proposer 2 scenarii supplémentaires d'aménagement de la gare. Je rappelle qu'une protection des bords de Seine par un Ecran acoustique BAS sur les deux sens de circulation coûterait environ 600 k€. Tout cela ne crédibilise pas beaucoup l'argumentation et la parole publique...
469	7/7/2017	Avis internet	Habitant sur l'île de Migneaux, nous nous opposons fermement au projet EOLE s'il n'y a pas de mur anti-bruit le long de notre île. Il n'est pas envisageable que vous ne preniez pas en compte les demandes des riverains qui déjà n'en peuvent plus des trains. Cela va à l'encontre de la valorisation écologique des bords de Seine avec le nouveau parc récemment inauguré sur l'autre rive.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
470	7/7/2017	Avis internet	Bonjour Après avoir étudié les différents scénarios, les scénarios intermédiaire et maximal ne me semblent pas opportuns pour plusieurs raisons : - la mise en double sens des rues du port et du bac me semblent aller à l'encontre de «rendre les berges de la seine» aux pisciacais évoqués - la vitesse excessive et le non respect des feux de signalisation piétons au niveau du pont ancien par les voitures dans le sens actuel est déjà suffisamment dangereuse pour ne pas rajouter de trafic automobile sur cet axe que devrait traverser l'arrivé du pont passerelle dont le projet ne fait pas mention - l'accès au PIR deja compliqué aux heures de pointe ne sera pas facilité avec des véhicules circulant dans les 2 sens causant ainsi un point de congestion dans notre ville - Qu'en est-il de l'accès à la halte fluviale régulière-ment utilisé par les bateaux de croisière et leurs bus ? Il me semblerait plus opportun d'étudier comment éviter la traversée de Poissy aux véhicules utilisant notre ville comme couloir de circulation et notamment les poids lourds ne desservant pas la ville
471	7/7/2017	Avis internet	1/ Carrefour Bd Gambetta (RD190) / Rue Maxime Laubeuf (RD30) / Rue du Pont ancien (RD30) Le scénario intermédiaire et le scénario maximal prévoient de réaménager ce carrefour, il est à craindre que l'on crée à cet endroit un point noir de circulation routière à l'identique de celui qui existe déjà au niveau du rond-point de la place verte. Tout doit être fait dans le cadre du réaménagement du pôle Gare en vue de « drainer au mieux » l'ensemble du trafic poids-lourds qui emprunte la D30 pour traverser Poissy. 2/ Extension du Parking inter régional Le scénario intermédiaire prévoit l'extension du PIR, celle-ci doit intégrer la création d'emplacement pour la recharge de véhicules électriques. Ce PIR doit devenir un parking relais labellisé par le STIF, permettant l'usage du pass Navigo pour le paiement de tous les services. 3/Desserrage du maillage bus à envisager si le tracé urbain du Tram 13 est retenu. Exemples : Le terminus de la ligne 54 à déplacer depuis la Gare de Poissy vers la station Poissy ZAC. Le passage de la ligne 5 en gare de Poissy est à supprimer car cette lignes aura un tracé sensiblement parallèle à celui du Tram 13 dans son parcours à travers la ville de Poissy 4/ Adaptation du plan de circulation Rue Jean-Claude Mary et Avenue Maurice Berteaux (scénario socle) L'arrivée en Gare Sud en provenance de l'Ouest de Poissy qui est reportée de l'avenue Maurice Berteaux à la rue Jean-Claude Mary va générer un trafic bus qui semble difficilement compatible avec le gabarit de cette rue et des rues affluentes à moins d'en-visager des adaptations importantes de voirie. 5/ Aménagement à l'ouest du bâtiment Gare d'un passage souterrain supplémentaire sous les voies, en connexion avec tous les quais, pour mieux desservir la gare routière Nord. Voir croquis en pièce jointe.
472	7/7/2017	Avis internet	Bonjour, La libération de la gare routière sud parait le mieux. Mais les habitants de la rue du pont ancien vont en pâtir lourdement. Une amélioration du passage souterrain paraît nécessaire aussi avec une bonne sécurisation des passants. Le carrefour «10» va devenir un enfer aux heures de pointes et pour aller sur carrière sous Poissy ça ne sera pas facile !
473	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Je ne trouve pas l'intérêt d'avoir deux gares (je viens d'emmenager). Si on a besoin d'un bus se trouvant en gare nord en étant en sud, obligé de traverser toute la gare. Je pense que le 3ème scénario (maximal) est le plus adapté.
474	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Je suis opposé à la suppression à terme de la ligne J qui permet de rejoindre Paris Saint Lazare en 15 minutes. Le RER E sera lent, en retard comme le RER A. Esperons qu'il soit accueillant, clim, propre... Poissy s'éloignera en temps de Paris et recoltera une gare surdimensionnée (nuisances : bruit, hygiène, urine, trop de monde...). Perte en qualité de vie pour les riverains.
475	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Annulez le scénario maximal parce que ici j'ai vu mes fils grandir, et surtout j'ai un fils handicapé qui travaille à Paris et que je n'ai pas de voiture.
476	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle bien suffisant. Pisciacais, je me préoccupe des nuisances et des impôts locaux qui ne manqueront pas d'augmenter!
477	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire. Ne pas supprimer la ligne J.
478	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Le fait de faire une gare routière est beaucoup mieux car il est difficile pour ceux qui ne sont pas habitués de s'y retrouver avec deux gares.
479	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Non à la démolition de l'immeuble de La Sovale après tant d'investissement. Quel gachis. Je suis pour le scénario intermédiaire.
480	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
481	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
482	7/10/2017	Coupon T (courrier)	En tant que nouvel arrivant sur Poissy, je me suis perdu entre les différentes gares! Du coup, je vote pour le scénario maximal qui permettrait d'éviter ce genre de désagrément.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
483	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Des places de parking sont necessaires. J'aimerais que la Seine soit préservée et les bords de Seine mieux aménagés. Il est necessaire de simplifier les informations pour les bus. Favorable au scénario intermédiaire.
484	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
485	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario intermédiaire.
486	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Projet intermédiaire.
487	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire me semble le plus adapté.
488	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Améliorer la dépose des passagers (augmenter le nombre de places et assurer l'absence de véhicules tampons). Améliorer la sécurité dans la gare (ne plus laisser l'accès aux quais aux personnes non munies de titre de transport) et aux abords (vols de sac à main, téléphones...).
489	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour une gare routière unique.
490	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Après une longue reflexion, j'opte pour le scénario intermédiaire.
491	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire est le plus approprié concernant la gare de Poissy. J'habite l'immeuble rue du Pont Ancien depuis 1976.
492	7/10/2017	Coupon T (courrier)	Je pense que le scénario socle est suffisant par rapport aux différents projets. De plus, habitant au 8 rue du Pont Ancien, je n'ai pas envie de voir plus de bus et de personnes stationner devant ma chambre.
493	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire. Pas de suppression de la ligne J.
494	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Option n°3. Regrouper les deux gares routières serait bien avec une traversée piétonne de la RD190 en direction de la ville de Carrières sous Poissy.
495	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Mon mari et moi utilisons régulièrement la gare et les gares de bus, nous sommes retraités mais utilisons beaucoup les transports en commun pour aller à Poissy, St Germain en Laye, et Paris. Il nous semble primordial de regrouper les deux gares de bus et de réaliser tous les travaux nécessaires à l'amélioration de la gare dès la premiere phase de travaux, c'est une économie à long terme.
496	7/12/2017	Coupon T (courrier)	La formule maximale n'est pas envisageable pour moi. J'ai une cuisine équipée qui m'a coûtée cher. Faut payer un déménagement, de nouveaux meubles. Mes filles sont au collège en ville. Je ne souhaite aller dans un autre quartier car mes filles vont à l'école à pied.
497	7/12/2017	Coupon T (courrier)	La formule maximale va coûter trop cher pour la commune qui est déjà en déficit. Un chantier de 23 millions d'euros c'est beaucoup pour une ville qui est déjà en difficulté. Au secours pour les Piscacais.
498	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Je suis contre le scénario maximal qui risque de porter atteinte à l'environnement fluvial du quartier. Le scénario intermédiaire apparait plus équilibré.
499	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal. Pour les personnes venant de Carrières sous Poissy, pourriez-vous ajouter un autre parc à vélo côté vieux pont (nouvelle passerelle)?
500	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario intermédiaire.
501	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Le mieux est le scénario intermédiaire. Prévoir meilleure signalétique entre gare Nord et Sud. Prévoir aménagements pour les vélos (circulation et garage sécurisé).
502	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.
503	7/12/2017	Coupon T (courrier)	J'habite rue du Pont Ancien. Je suis contre le scénario maximal. Je ne veux des travaux pendant des mois parce qu'on va détruire le batiment en face. En plus du bruit sont par le va et vient de défilés de bus.
504	7/12/2017	Coupon T (courrier)	J'habite rue du Pont Ancien à Poissy. Je suis contre le scénario maximal qui m'obligerai à déménager. Je me suis rapprochée de la gare pour ne plus avoir de bus à prendre.
505	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Favorable au projet de la gare avec le scénario maximal : gare routière unique! Nous souhaiterions que la demande des riverains et notamment des habitants de l'île de Migneaux soit prise en compte concernant l'installation d'un mur anti-bruit, afin de valoriser l'environnement des bords de Seine et de diminuer fortement les nuisances du passage des trains qui seront plus nombreux.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
506	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Comment voulez-vous qu'on donne un avis éclairé si vous ne présentez pas les avantages/inconvénients de chaque solution (hormis bien sûr le coût)? Le scénario maximal semble le meilleur, mais que peut-il générer comme nuisances? Son coût plus élevé empêche t-il la réalisation d'autres projets et si oui lesquels?
507	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Dans le scénario socle, la création d'une passerelle piétonne traversant la RD190 ne peut être une option. Tous les matins et tous les soirs des dizaines de personnes attendent le passage piétion interminable pour rejoindre la gare.
508	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Habitant rue du Pont Ancien dans l'immeuble côté SNCF, qui se trouve dans le projet de démolition dans le scénario maximal. J'ai vu la gare routière Nord se construire et la circulation se transformer. Ce quartier ne peut pas être qu'un dépôt de bus, il n'y aura plus aucune vie d'habitants. A voter : scénario intermédiaire.
509	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario intermédiaire, surtout pas pour le maximal, qui nécessite la démolition d'un immeuble. J'espère que vous tiendrez compte de mes remarques.
510	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Par la présente, j'exprime ma préférence pour l'option intermédiaire qui évitera la destruction de plusieurs bâtiments existants ainsi que les frais supplémentaires (plusieurs millions d'euros).
511	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Il faudrait aussi penser à agrandir un parking ou a en créer un autre, peut être dans la gare routière sud, en regroupant les deux gares et en ayant une gare routière unique. Scénario maximal.
512	7/12/2017	Coupon T (courrier)	Je suis pour le scénario intermédiaire qui évite la démolition d'un immeuble, chose que je trouve inad-missible. «Scénario maximal à exclure».
513	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Favorable au scénario maximal : -Points positifs : gare routière unique : refaire sortie de gare côté pont de Poissy (pour fluidité sortie voyageurs, accessibilité); parking vélo gratuit côté nord; dépose-minute; circulation piétonne du pont de Poissy à la gare (carrefour). -Quid intermodalité avec future passerelle, suppression arbres à cause de l'extension du parking 8.
514	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.
515	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Je suis contre la destruction du bâtiment situé à côté de la gare routière Nord, au 9 rue du Pont Ancien avec le scénario maximal. Car si des améliorations sont nécessaires pour la gare de Poissy, les loge-ments à côté de la gare sont à préserver.
516	7/8/2017	Avis internet	Le projet de réaménagement de la gare, aujourd'hui peu fonctionnelle, et qui deviendra probablement trop engorgée avec l'augmentation du traffic, est tout a fait souhaitable, comme l'est par ailleurs le projet Eole. La voie ferrée, en quittant la gare de poissy vers l'ouest, passe sur 3 km à proximité immédiate d'un site exceptionnel en bord de seine. Des la sortie de la gare la voie se rapproche de la Seine et du chemin hallage, avant de s'en éloigner au bout de 2-3 km. Il y a un effort massif dans l'ensemble de la région pour réhabiliter les bords de seine. Le passage de la voie est aujourd'hui une forte nuisance pour cette pronemade importante pour les habitants de poissy, et pour les habitations sur l'île Migneaux en face. L'augmentation du traffic du à Eole portera ces nuisances a un niveau beaucoup trop élevé avec l'aug-mentation du trafic. Il me semble fondamental que la région, en accord avec ses efforts de réhabilitation des bords de seine, prévoit un mur antibruit sur cette portion du trajet pour que le projet Eole, porté par la région comme étant respectueux de l'environnement, respecte effectivement les zones d'exception des bord de seine, Cdlt
517	7/8/2017	Avis internet	Bonjour, Pour bien lutter contre la pollution de bruit, ainsi qu'améliorer le cadre de vie de tous (surtout eux qui habitent aux bords du RER) il est absolument nécessaire de construire un mur «anti-bruit». Cela est incontournable!
518	7/8/2017	Avis internet	Bonjour, Le scénario socle me parait le plus réalisable et peut-être le plus pertinent. En effet, il prévoit un réaménagement du parvis (qui en a grand besoin) mais aussi une amélioration du confort sous les ponts ferroviaires et un embellissement du parking, chose que les deux autres ne prévoient pas. De plus, il me parait très intéressant de construire une passerelle piétonne traversant la RD190 (point n°8 qui ne devrait pas être optionnel). Concernant le scénario intermédiaire, l'extension du parking est une bonne initiative. Concernant le scénario maximal, le parvis est laissé pour compte, le parking aussi. De plus, y-t-il réellement un intérêt à supprimer la gare sud ? Surtout pour une utilisation «pour d'autres usages» (lesquels ?). Le coût me parait très important pour ces travaux. Merci.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
519	7/9/2017	Avis internet	Bonjour, je profite de ce site pour soumettre une proposition portant sur une prévention de l'augmentation des nuisances sonores liées au nouveau trafic RER E. Entre la Gare de POISSY et Villennes, nous bénéficions d'un lieu privilégié de promenade le long des berges de Seine qui risque de pâtir de ce projet par une augmentation significative du bruit lié au nouveau trafic : je suggère donc qu'un mur «anti bruit» soit financé en partie par les communautés concernées. Merci de la prise en compte de cette requête de de votre retour sur cette suggestion. Cdlt.
520	7/9/2017	Avis internet	Le réaménagement de la gare est aujourd'hui une nécessité : de plus en plus de monde, des accès à la gare routière plus que flou (allez expliquer à des amis vous rendant visite où ils peuvent trouver leur bus ...), des deposes minutes ridiculement petits par rapport aux besoins et générant pas mal de blocaque au niveau de la circulation, aucune présence d'agents de renseignements côté gare Nord. Scénario socle : à mon sens, ce scénario ne va pas assez loin : la séparation toujours existante de la gare routière en deux gares compliquent la circulation. L'embellissement du parking est un plus mais à mon sens pas suffisant. Avec l'augmentation du nombre de voyageurs, a-t'on évaluer la possible augmentation du nombre de voitures stationnant sur le Parking ? Celui ci risquerait d'être plus joli mais sous-dimensionné. De même, la circulation à cet endroit est particulièrement dangereuse et vouée à augmenter. Quid de la sécurisation du passage des piétons et vélos dont le flux va augmenter avec les véligo ? Scénario intermédiaire : Extension du Parking très bien mais encore une fois, il va falloir peut être repenser l'accessibilité de ce Parking pour faciliter la circulation des voitures et sécuriser la circulation des piétons et vélos. Pourrait on également imaginer avec cette extension de Parking un rapprochement des sociétés de location de véhicule (exemple Sixt) dans la gare/Parking réaménagés ? L'idée de faire un couloir de bus rue du Pont Ancien n'est pas inintéressante mais quel sera l'impact sur la circulation rue du Port. Les abords de la seine ne risquent ils pas d'être beaucoup plus encombrés et bruyants ? Comment les habitants du quartier vont ils être protégés du bruit. Scénario maximal : À mon sens c'est la meilleure proposition actuelle. La Réunion des deux gares routières est une très bonne chose. Encore une fois la question à poser est comment faciliter malgré tout ce réaménagement la circulation des voitures dans ce quartier avec une gêne minimale pour les résidents du coin. Dans tous les cas, je suis ravie de l'existence de cette consultation et de l'arrivée de gare veligo à Poissy !
521	7/9/2017	Avis internet	Bien que favorable au réaménagement de la gare, le scénario socle avec la passerelle piétonne en option me semble suffisant et surtout le moins dévastateur au niveau des riverains. Les deux autres scénarios sont beaucoup trop néfastes (bruit, risques pour les piétons) et ne sont pas réalistes : 1/ Transformer la rue du Pont Ancien en couloir de bus serait trop dangereux pour les piétons (notamment les enfants). A la place il faudrait plutôt réserver la voie de droite de la RD30 en couloir de bus à sens unique, et réaménager le carrefour en face du forum armand peugeot 2/ Modifier les sens de circulation de la rue du Port et de la rue du Bac en les mettant dans les 2 sens est impossible : deux camions ne passeraient pas dans la rue du Bac et l'accès au parking de la gare serait saturé. Le mieux serait donc de laisser un seul sens de circulation comme à l'heure actuelle, et rajouter pourquoi pas des ralentisseurs afin de limiter la vitesse pour les personnes entrant et sortant du parking de la gare. Merci d'avoir pris en compte mon avis.
522	7/10/2017	Avis internet	La plupart des lignes de bus du côté gare sud ont les horaires calés à la seconde prés sur les horaires du rer et des trains. Exemple: Lorsque votre rer arrive à 20h et que votre bus démarre également à 20h, cela génère des courses et des mouvement de foule qu'il serait pourtant très simple de supprimer en décalant les horaires des bus de 3 ou 4 minutes, de façon à laisser le temps aux usagers de rejoindre leur bus et ainsi fluidifier les accès. C'est identique le matin dans le sens inverse, lorsque vous ratez votre Rer, parce que votre bus arrive exactement au même moment que le départ du rer. Merci
523	7/10/2017	Avis internet	Entre la passerelle et le tram 13 il doit y avoir un passage à l'abri du vent et de la pluie. Un nouveau passage sous les voies et sous la gare est à créer. Le bruit engendré et la facilité de circulation sont à étudier. Il ne faudra pas être mesquin
524	7/11/2017	Avis internet	nous habitons rue du pont ancien et nous préférons le scénario 1 qui semble plus respectueux des riverains (nuisances sonores trop élevées pour les scénario 2 et 3).
525	7/11/2017	Avis internet	Bonjour un seul point de recherche de bus pour toutes les personnes ce qui me semble bénéfique. Par ailleurs je pense que les nuisances sonores dues aux emplacements des deux gares actuelles seront moins fortes

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
526	7/11/2017	Avis internet	Vous sollicitez la concertation pour l'aménagement de la gare mais au delà vous ignorez les appels à concertation des riverains de Poissy. Nous habitons dans le quartier de l'île des Migneaux qui longe le tracé RER E sur près de 2 km. Comme vous le savez nous sommes intervenus depuis 2010 à de multiples reprises pour que l'aménagement du projet EOLE RER entre Paris et Mantes soit l'occasion d'insérer un mur anti-bruit le long de la voie (participation au débat public avec la publication d'un cahier d'acteur. participation à l'enquête d'utilité publique qui nous cite à plusieurs reprises et vous invite à prendre en compte notre demande, nous avons engagé de multiples contacts auprès des porteurs du projet EOLE, et rencontres avec les acteurs politiques locaux). En particulier, les iliens demeurant du coté du petit bras ont pu constater la dégradation de l'impact sonore au fil des années. Cette proximité accentuée par la topographie du site (l'effet de réfraction sonore lié au petit bras de la Seine) rend de plus en plus insupportable l'impact sonore des passages des trains dont la fréquence s'est accentuée ces dernières années (un train toutes les 3 minutes en période diurne). Cette pollution sonore est non seulement une gène pour les riverains, mais aussi pour tous les promeneurs, plaisanciers et citoyens qui pratiquent des activités sportives en bord de Seine ou sur la Seine. Cette situation a été confirmée par des mesures que nous avons fait effectuer par un cabinet indépendant. Ces mesures ont relevé des pics sonores à près de 95 dB Ce projet est certes d'intérêt général, mais les pisciacais ont plus à y perdre : le nombre de trains va doubler entre Poissy et Mantes (de 3 à 6 trains par heure), il y aura plus de desserte vers Paris Saint Lazare par le train, Poissy ne sera plus terminus du RER il faudra s'attendre à voyager debout aux heures de pointe... L'insertion d'un mur antibruit avait été pourtant sérieusement envisagée, il fût un temps, avec le directeur du projet EOLE dans la mesure où les collectivités participaient (notre association de riverains à même voté à son niveau, mais fortement symbolique compte tenu de ses moyens, un budget de 50000 euros qu'elle porte au projet - cf notre cahier d'acteur). La protection envisagée consisterait en un mur d'environ 60 cm de haut qui, en étant placé suffisamment près de la voie, permet de protéger des ondes sonores avec efficacité (autant qu'un mur plus haut et plus éloigné). Différentes solutions de murs bas existent (largement exploitées dans d'autres pays tels que l'Allemagne), pour un cout de quelques centaines milliers d'euros au km (à comparer aux 3,8 milliards qui est le budget total du projet). Vous avez signé un accord avec les collectivités à hauteur de 30 millions d'euros pour la protection des riverains où sont ils passés ? Lors des réunions organisés au sein de la mairie (quand elles ne sont pas annulées de votre fait) vous revendiquez votre volonté de faire de projet, un projet exemplaire en terme d'innovation et d'insertion mais dans les faits votre position semble clairement plutôt dans le recul et le reniement de la volonté de concertation des riverains. Vous voulez innover ? Alors sortons des vieux schémas qui consistent toujours à vouloir freiner et restreindre plutôt que de profiter des dynamiques locales pour trouver les meilleures solutions originales et insertions des grands projets, leur donner une véritable durabilité avec tous les acteurs. Sinon toutes ses étapes du projet n'auront servie à rien, débat public, enquête d'utilité publique, «concertations», etc... à part poursuivre un projet restrictif bien dessiné à avance ! Les berges de Seine sont notre patrimoine commun, dans le dossier du projet EOLE soumis au débat il est pourtant indiqué (page 112) : « Une attention particulière sera portée :aux contraintes liées à la Seine, que la ligne du RER E traverserait deux fois et longerait sur une partie importante de son tracé » . Or à Poissy et Villennes-Sur-Seine les 40.000 habitants sont privés de leurs berges en raison du bruit des trains. Alors que le dossier EOLE, soumis au débat, acte un projet écologique, soucieux de valoriser l'environnement et en particulier les bords de Seine, et que les abords de Seine font l'objet de multiples projets d'aménagement et de re-végétalisation pour valoriser ces lieux communs de prome-nades (depuis la région du mantois, jusqu'à Triel et même Carrières sous Poissy avec le nouveau parc récemment inauguré sur l'autre rive, cf tous les investissements en cours et projets « Seine aval » du conseil départemental des Yvelines par exemple), comment vous en tenez compte dans le projet EOLE ? Ce projet est la dernière opportunité pour valoriser et protéger ce site, ou inscrire définitivement cette pollution sonore et visuelle. Nous allons créer un site Internet dédié à l'adresse www.riverains-projete-ole-rere.com qui sera en ligne d'ici la fin du mois, un outils de travail et de communication avec nos prop-ositions et les documents extraits du dossier projet, cahier d'acteur, extraits rapport de la commission d'enquête, documents sur les enjeux locaux pour l'aménagement des berges de Seine, ... Nous restons bien sûr ouvert à une véritable concertation !....
527	7/11/2017	Avis internet	Avis aux personnes qui choisissent le scénario «maximal.» Savez-vous qu'il y a un immeuble de 40 loge-ments à démolir? Car la plaquette ne le mentionne nullement. Imaginez un instant que vous habitez cet immeuble! Votre avis serait-il toujours pour le scénario «maximal»?

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
528	7/11/2017	Avis internet	Les riverains de l'Avenue Emile Zola (association APEZ) soutiennent à 100% le message de nos voisins de l'Ile de Migneaux. Le Projet Eole va léser les habitants de Poissy pour plusieurs raisons : - D'un point de vue loisir et écologie : Avec Eole, les pisciacais devront aller se promener à Carrière sur Poissy. Les trains Eole, toutes les 10 minutes, associés aux autres trains de Normandie rendra insupportable la promenade le long des voies sur berges, entre Poissy et Villennes en raison du bruit intense permanent. - Il faut désengorger le RER A, nous explique la SNCF. La solution proposée est de rebaptiser le RER A en RER E et de supprimer la ligne J... Deux fois plus de personnes dans un seul train, chercher l'erreur ! Les économies réalisées en supprimant le train devraient au moins servir à dédommager les Piscacais. Après un an de discussion avec la SNCF nous avons obtenu les véritables estimations de l'impact bruit lié à EOLE. Contrairement aux données précédemment présentées par la SNCF, les dernières estimations montrent que cet impact sera réel, dépassant le seuil légal des 2dB d'augmentation, dans de nombreux points autours de la gare de Poissy et le long de la voie ferrée entre Poissy et Villennes. Selon la loi, ces estimations Imposent à la SNCF, la mise en place de protections sonores efficaces. L'autorité-environnementale avait d'ailleurs demandé en 2011, la mise en place d'écran anti bruit le long de la voie ferrée... La solution d'un mur bat proposée par les riverains de l'Ile de Migneaux est donc cohérente avec l'idée de concertation portée par la SNCF, puisqu'elle a obtenu l'approbation de tous les riverains directement affectés par le projet Eole. Nous restons également ouverts à une véritable concertation !
529	7/12/2017	Avis internet	Bien que le scénario maximal soit idéal, puisqu'il regroupe les 2 gares routières, les autres scénarios peuvent être un très bon compromis entre les aspects économique et pratique du projet. Ce qui est gênant pour les utilisateurs est l'absence de communication entre les 2 gares routières. La communication existante se limite à un écran dans le souterrain de la gare qui rappelle le prochain horaire du bus. Il manque aussi de communication entre la gare et les gares routières.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
530	7/13/2017	Avis internet	Vous ne cessez de nous répéter depuis la concertation sur le projet EOLE en 2012 qu'il n'y a pas d'argent pour protéger du bruit les riverains de la ligne entre Poissy et Villennes-sur-Seine et aujourd'hui vous apportez sur la table un supplément de 10 millions d'euros pour proposer deux nouveaux scénarii complémentaires uniquement sur l'aménagement de la gare de Poissy.. Nous vous rappelons qu'une protection des bords de Seine par un écran acoustique de faible hauteur mais placé au plus près des voies ne coûterait que 600 000 euros environ. Vous vous occupez des gares mais vous oubliez les voies et leurs riverains ! Pour compléter notre avis, je reprends mot pour mot le courrier que nous avions remis au commissaire enquêteur le 16 février 2012 au moment de la commission d'enquête d'utilité publique, document malheureusement toujours d'actualité : Nous habitons sur l'île de Migneaux à POISSY le long du bras de Seine qui se trouve en contrebas de la ligne actuelle de chemin de fer. La distance entre la ligne de chemin de fer actuelle et les maisons est d'environ 70 mètres. Sur cette ligne, à POISSY, passent actuellement 243 trains sur 24 heures (chiffres du dossier CPDP). Le projet de RER E va accroitre de manière très significative la quantité de trains passant devant l'île de Migneaux notamment aux heures de pointe : de 14 trains à l'heure à 24 trains à l'heure (cf brochure CPDP). Le bruit des trains, amplifié par le caractère « réfléchissant » de l'eau de la Seine est extrêmement élevé au point qu'il n'est pas possible à deux personnes en conversation dans les jardins de pouvoir continuer à se parler (même en haussant la voix) lors du passage d'un train. La quantité de trains journaliers rend cette situation tout à fait infernale. Cette ligne ferroviaire a été construite dans la deuxième moitié du 19ème siècle à une époque où le trafic des trains était limité. Ce trafic n'avait rien à voir avec celui que nous connaissons aujourd'hui et de plus la vitesse des trains était faible, très loin de celle des convois d'aujourd'hui. En terme de nuisances sonores, on comprend que cela pouvait être supportable à l'époque, mais cette situation a complètement évolué et le projet de RER E va amplifier encore les nuisances ce que nous ne pouvons accepter. Aux nuisances visuelles et sonores s'ajoute la dévalorisation de notre patrimoine et cela est également un aspect que l'on ne peut, non plus, accepter sans réagir. Nous vivons dans un monde où l'on apprend aux enfants à devenir des citoyens ayant le souci de l'écologie et du respect de l'environnement. C'est la raison pour laquelle un tel projet de modernisation des transports ne peut se faire en occultant délibérément les aspects environnementaux, patrimoniaux et respectueux de la qualité de vie des populations riveraines. Nous sommes tout à fait favorables à la réduction des temps de trajets, cela participe à l'amélioration de la qualité de vie de nombreux citoyens, mais que cette amélioration ne conduise pas, en même temps, à la détérioration de l'environnement d'autres citoyens. De plus, on peut penser que les exigences réglementaires pour la protection au bruit vont augmenter dans les années à venir et que le niveau actuel du bruit se situera alors au-dessus du seuil imposé. L'opportunité de réaliser un projet qui allie efficacité et respect des riverains est à saisir. Le coût de l'opération doit intégrer des protections anti-bruit et visuelles pour les riverains tels que ceux de l'île des Migneaux dont nous faisons partie et permettre, en même temps, aux citoyens de Poissy et des environs de pouvoir se promener dans le calme le long de cette berge protégée, poumon indispensable dans l'environnement urbanisé actuel et futur. En conséquence, nous demandons avec insistance, que, dans le cadre du projet de réalisation du RER E passant par POISSY, soit construit un mur anti-bruit tout au long du parcours de la gare de Poissy à la gare de Villennes-sur-Seine. Il s'agit, encore une fois de faire les choses complètement en prenant en compte tous les aspects environnementaux et sociaux d'un tel projet. Nous comprenons que ces aménagements engagent un coût mais le coût de la préservation d'un patrimoine naturel, tel que celui de l'île des Migneaux à POISSY ne peut être déconnecté de ce projet. Il sera certainement plus facile à financer et à mettre en œuvre à l'occasion de ce projet que lorsque tous les travaux seront terminés et que tout sera en service. Il sera alors bien plus difficile d'inclure le budget correspondant aux protections dans les budgets courants d'entretien. C'est d'ailleurs sans doute pour cette raison que la SNCF, jusqu'à maintenant, n'a toujours rien fait pour remédier à ces nuisances. Nous espérons vraiment que le bon sens l'emportera pour que ce projet soit une réussite tant humaine qu'écologique, et que nos doléances seront prises en considération. Nous ne voudrions pas, qu'une fois de plus, le scénario soit celui de la fable de LA FONTAINE, « le pot de terre » contre le « pot de fer » !

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
531	7/13/2017	Avis internet	Gare Routière Sud La gare sud ne doit surtout pas être supprimé, ce serait une aberration compte tenue de l'arrivé probable du Tram 13 au rond-point de l'Europe et de la nécessaire intermodalité entre les différents moyens de transport avec une « rupture de charge » piétonne la moins longue possible entre eux ceux-ci. L'absurdité est aussi de dire que la gare sud est trop petite et en parallèle ne pas saisir l'occasion de faire du tram 13 un moyen d'en réduire la surcharge. Ainsi il est complètement aberrant de vouloir détruire un bâtiment de 40 logements pour cause de gare sud trop petite, quand la création d'une gare de Tram à proximité du Technoparc à Adrienne Bolland avec passage sous les voies pour l'accès au quartier à pied ou dans une version plus éloignée à Achères Chêne Feuillu permettrai la suppression intégrale de la Ligne 54 (11 bus sur la seule heure de 8h et encore ils sont insuffisant!) et une réduction partielle de la Ligne 5 ! L'argument qu'est « la ligne Paris Normandie » contre la réalisation de cet arrêt ne tiens pas, c'est juste du déni administratif des institutions ! En outre d'autre solution permettrai l'agrandissement de la gare routière sud comme la suppression de l'édicule voyageur qui nuit à la visibilité de l'ensemble, qui est inutile compte tenu de l'absence récurrente de personnel à l'intérieur et des horaires réduit ainsi que des applications comme City Mappers qui font leur boulot à leur place, (si quelque chose est utile dedans aux chauffeurs qu'il soit transféré en gare tout simplement), ou encore le transfert du parking ibis dans le parking des lys, la perte de place devant être compensé par l'agrandissement du PIR. Par ailleurs un accès nouveau direct de la gare routière sud par les quais permettrais un désengorgement partiel de toute part, et cet accès devrait faire une diagonale directe vers la gare routière Nord permettant un accès SIMPLE, PRATIQUE, LISIBLE en d'autres termes EFFICACE. Si une extension de celle-ci devait se faire inévitablement, cela devrait être en lieux et place du Chiquito mais pas plus. Avec un accès direct sans passer par la gare sous les voix de train. PasserelleS Il faut une passerelle au-dessus de la D190 côté Sud pour sécuriser les passages fréquents des salariés des pôles tertiaires avec un chemin clairement balisé pour que ceux-ci n'errent plus aux milieux des bus en heure de pointe dans le gare routière Sud De même, il faut une seconde passerelle au-dessus de la D190 côté Nord, car vous semblé l'oublié vous les gens du STIF mais 4700 salariés bossent à l'usine de ce côté-là en trois huit, un chiffre qui va augmenter avec la concentration des sites de PSA, ce qui fait autant de passage piéton accidentogène et ralentissant le flux de véhicule sur la départemental (+ de 36 000 véhicules/ jour). Sans compter le Forum Armand Peugeot (1000 places) récemment acquis par la ville de Poissy amené à recevoir de plus en plus de manifestation d'ampleur départementale et dont le visiteur pressé a besoin d'un cheminement aisé. Gare SNCF entrée principale et parvis et lisibilité général Je suis pour la mise en voie de bus en site propre de l'Avenue Maurice Bertaux avec transfert de l'automobile rue Jean Claude Mary, le parvis devrait être remis à neuf intégralement avec ajout d'écrans indiquant l'horaires des RER et bus comme cela est fait par exemple sur le parvis de la gare st Lazare, l'égalisation des trottoirs entres les arcades et la rue devrai être réalisé Avenue Maurice Bertaux. Changement des tourniquets par des portillons plus efficaces, décrassage des couloirs avec un éclairage travaillé et des indications LISIBLE même en cas de foule (autrement dit faire en sorte qu'il soit le moins masqué possible). Créé une charte graphique avec des couleurs et symbole différenciant les deux gare routière et parking (comme à Chatelet les Halles ou ils différencie le côté Forum du coté Seine dans la signalétique par exemple) Mettre un système d'écran unifié à tous les arrets (bus, tram, train) permettant de connaitre les prochaine arrivée (Paris ou l'agglo Bayonne-Anglet-Biarritz le fait eux et très bien !) Mettre des port USB permettant la recharge de nos portables aux arrêts comme pour les arrêts de bus de Paris, c'est extrêmement utile. Faire de la Gare de Poissy une Gare HQE dans la continuité de celle d'Achères Ville qui a réduit par plus de deux sa consommation d'électricité et d'eau ! En ces temps de disette financière et écologique c'est capital ! Les 766m² de toitures de la Gare + 950m² de toiture de quai + 3000m² du PIR (estimé avec google earth) peuvent être rentabilisé en production énergétique ! J'insiste bien là-dessus ! Ce n'est pas une demande cosmétique de bobo parisien ! Il faut aussi installer des poubelles de tri partout plus un local adapté pour qu'enfin la SNCF recycle ses déchets alors qu'il y a déjà 20 ans que la ville de Poissy à mis en place la collecte sélective. D'autre part l'ajout d'une Pick Up Station est une nécessité, la gare de Poissy étant le 1er point d'affluence de la ville cela serait le service en gare le plus apprécié et le plus utile notamment du fait de l'inefficacité de la poste de Poissy. Des parkings à vélo à grande capacité devront être construit au plus près de la gare et l'arrêt du Tram 13. Il faudra faire des cartes radioconcentriques avec le centre de la carte d'après le lieux où l'on se trouve, comme les carte local sur les arrêts de bus à Paris. Entré Gare Coté Rue de la Gare Agrandissement majeur de cette entrée est à prévoir compte tenue la construction de la passerelle sur le pont ancien avec l'installation d'un vrai parvis et de circulation piétonne et cycliste apaisé afin que la « place de la gare » (constitué par le croisement D30, rue de la Gare, cours du 14 juillet) en redevienne une véritable.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
			Aujourd'hui si l'on vient du cours du 14 juillet on est obligé de faire un énorme détour pour accéder à l'entrée de la gare sans se faire écraser. De même lorsque l'on vient de la « place de la gare ». Il va sans dire que les parkings à vélo et écran information horaire voyageur dès le parvis comme à l'entrée principal devront aussi être présent. L'ajout d'une plaque touristique comme celle déjà présente sur le parvis de l'entré principal serait aussi judicieux compte tenue de l'intérêt patrimonial environnant (Ancien pont, rue Emile Zola). PIR Le PIR doit être agrandie en toute circonstance, la passerelle aménagé PMR, la réhabilitation devra couvrir intégralement le bâtiment/blockhaus/verrue d'une façade végétalisé (ou semi végétalisé comme « l'immeuble qui pousse » en gabion de l'architecte Edouard François) qui est la plus adapté pour préserver le cadre bucolique des bords de Seine, l'enjeu en requalifiant l'entrée de ville majeur est que la ville de Poissy puisse gagner sa 4e fleur du label Villes Fleurie. Sortie Gare PIR La sortie de Gare côté PIR devra être agrandi, avec plus de portillon, cette sortie étant en temps normal complètement sous dimensionné. Ajout de parking à vélo, écran information voyageur sur le parvis et dépose minute pour les automobiles. Ponts sous les voies Ils leurs faut une réfection complète éclairage, étanchéité, largeur piétonne et vélo agrandie.
532	7/13/2017	Avis internet	une petite question : comment arriverons nous de carrieres s/s Poissy si le sens de circulation est modifié dans le scenario 3 ? je veux dire à l'arrivée du pont pour le moment on peut : soit aller tout droit vers Poissy, soit tourner à droite pour se diriger vers le parc Messonier par exemple ? Merci de votre réponse.
533	7/13/2017	Avis internet	Bonjour, En tant que riverains, résidant rue du pont Ancien, ce projet de réaménagement de la zone génère chez nous énormément d'inquiétude. Bien sûr, nous comprenons la cohérence de certains aspects de ce projet : rénovation et agrandissement du parking de la gare, passerelle pour les piétons ou regroupement des deux gares routière en une seule pour plus de simplicité et de lisibilité... Cependant, nous ne sommes pas favorable à la manière dont cela est proposé, car d'autres aspects nous posent question quant aux futures nuisances que cela pourrait engendrer. Nous pensons notamment au fait que notre résidence (la Résidence du Port, composé d'un bâtiment dont les portes d'entrées donnent rue du Pont Ancien, et d'un autre situé rue du Bac) sera au final transformé en rond point géant autour duquel se déploiera une route à double-voie : or, la route existante n'est pas assez large actuellement, quelle garantie avons-nous que vous ne viendrez pas rogner sur notre résidence ? Sauf erreur de notre part, nous nous apercevons d'ailleurs que la «RD30» sur le scénario socle est en réalité la rue du Pont Ancien actuellement, et que la rue du Pont Ancien sur votre plan est... un trottoir. Un couloir de bus doit également voir le jour le long de la rue du Pont Ancien, autrement dit sous nos fenêtres et devant nos entrées principales : outre les nuisances liées à la pollution, le bruit et les vibrations, cela s'avère dangereux pour nous et nos enfants. Nous nous sommes endettés sur 23 ans pour acheter un apparte-ment proche de la gare, pas à l'intérieur de la gare. Si cela venait à arriver, nous demandons à ce qu'un compromis soit trouvé afin de créer une zone «tampon» entre la gare routière et nos entrées : une grille avec de la verdure pourrait être mise en place par exemple, quelque chose d'esthétique et sécurisé qui nous protège des nuisances (isolation phonique de la résidence, qui paiera ?) et d'éventuelles intrusions. Un autre «détail» : sur le projet maximal, un bâtiment est entièrement rasé (résidence refaite à neuf il y a à peine quatre ans) et d'autres bâtiments n'apparaissent même pas, quelque soit le scénario : doit-on comprendre qu'ils seront rasés également, dès la mise en place du scénario socle ? Il s'agit sans doute d'un oubli, mais la question est légitime pour les habitants des résidences concernées. En conclusion, vous comprendrez que nos voisins et nous-même soyons très préoccupés. Nous avons conscience que les scénarios proposés ne sont que des projets qui peuvent très bien évoluer ou être mélangés, et que tout ceci est encore très schématique, seulement nous espérons que vous prendrez en compte nos remarques et qu'une discussion constructive sera possible dans les mois qui viennent.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
534	7/13/2017	Avis internet	Bonjour, Nous sommes sensibles à la mobilisation du STIF pour améliorer notre quotidien et créer de grands projets d'aménagement ferré qui s'intègre dans notre espace urbain. En revanche, dans vos communiqués rien n'est dit sur les nuisances sonores qu'un tel projet va engendrer. Les lignes existantes sont forts bruyantes, et vivant à POISSY, j'en vois tous les impacts sur mon quotidien. Près de la seine, la ligne à découvert laisse entendre son passage, tant et si bien que profiter du parc Messonnier qui lui fait face devient impossible. Au coeur de la ville ces lignes, qui longent ou vont longer des habitations (projet d'habitation Rouget-de-Lisle notamment), vont apporter leur nuisance sonores. Vous estimez +30% de voyageurs sur ces lignes, ce qui n'est pas rien, sur un quai déjà bien occupé par ces voyageurs surtout en cas d'incidents, encore trop fréquents. Avez-vous pensez au riverains plus qu'aux voyageurs ? Avez vous l'intention d'installer des murs anti-bruits, ou aménager les voies de façon à réduire sensiblement les nuisances sonores ? Avez penser à respecter leur logement, leur aménagement proche (trottoir, parking,..) ? je n'en vois rien dans vos communications. Ne nous rendez pas la vie urbaine plus difficile sous prétexte d'en améliorer les transports. pensez à ceux qui y vivent et pas toujours à ceux qui la visi-tent. Pour exemple, la Modification du carrefour pour permettre les traversées piétonnes et la circulation des bus vers la gare routière nord avec création possible de couloirs de bus (Socle intermédiaire) est une bonne chose car, si elle est bien menée, elle permettra de concilier au mieux, les différents modes de transports (voiture, bus, piétons). Le socle intermédiaire semble plus convenir au projet que vous voulez faire, en espérant que le bon sens s'exprimera et que les nuisances (citées plus haut) seront amoindris. Autre chose, vous parlez de la solution du Tram-train comme si cela était chose faite. Vous devez le prévoir c'est normal, mais la solution de créer plusieurs arrêt dans la ville, quitte à traverser celle-ci en passant par le boulevard Gambetta, ne fait pas l'unanimité. prenez cela en considération aussi dans vos communications. Merci.
535	7/13/2017	Avis internet	Le dépose-minute au sud de plus en plus loin de la gare : impossible pour une personne âgée avec une valise, même à roulettes et ne parlons pas des jours de pluie... Les avez-vous oubliés ? Vous ne précisez pas le nombre de place à ce dépose-minute... S'il s'agit d'une place unique, cela sera infernal (déjà à l'heure actuelle, c'est ubuesque aux heures de pointe !) Vous ne précisez rien sur le circulation des véhicules après le dépose-minute... Pourront-ils repartir par le rond-point de l'Europe ? Pourront-ils revenir sur leurs pas pour retrouver l'avenue du Cep et le centre ville ? Rien n'est dit et l'on ne voit pas comment cela pourra se faire vu le sens de circulation qui sera imposé rue Claude Mary Vous faites la part belle aux taxis : merci pour eux, on ne les voit que rarement devant la gare (aujourd'hui, c'est déjà une galère pour trouver un taxi, de qui se moque-t-on ?) Côté nord, on ne parle plus de l'accès gare face à «L'esturgeon» pourtant très fréquenté. Dans les scénarios intermédiaire et maximal, où passera le flux actuel de circulation au nord des voies ferrées puisque le RD30 disparait en partie... Par la rue du port et la rue de bac ... Vous n'y pensez pas ! Et l'accès au parking à étage en accédant à contre-sens par la rue du Bac, pas réaliste ! Merci ! Je crains que votre copie ne soit à revoir !
536	7/13/2017	Avis internet	Je choisis le scénario intermédiaire car il est assez complet. La gare unique du scénario maximal n'est pas une bonne solution pour la fluidite du trafic
537	7/13/2017	Avis internet	Sous prétexte de facilité l'accès à la ville de Poissy ainsi qu'à sa gare ferroviaire par les habitants des communes limitrophes , il est malheureux que le STIF ait décidé de dégrader fortement les conditions de vie (augmentation significative du trafic routier et déplacement de résidents) d'une partie des habitants de Poissy en décidant le réaménagement du quartier de la gare. Ces habitants du quartier des « Rives de Seine «qui participent aux même titre que le reste des pisciacais au financement de la ville se voient malheureusement sacrifiés . Le problème est qu'à l'achèvement des travaux de réaménagement de la voirie, il n'y aura plus de retour en arrière possible , même si l'on constate une forte dégradation des conditions de circulation suite à l'interdiction à tous les véhicules légers de circuler devant la place de la gare et la réduction de presque moitié des voies de circulation dans le projet de scénario maximal (rue du Pont Ancien réservée aux bus). En ce qui concerne les usagers des services de bus ils auront peut être des correspondances simplifiées , mais ils subiront aussi très certainement des retards plus importants dû aux bus bloqués dans les embouteillages. Ce réaménagement à toutes les chances de devenir pour les habitants du quartier et les usagers des transports en commun un résultat «perdant perdant» tout cela pour la somme de 23,5 millions d'euros. En période de restriction budgétaire et de maîtrise des dépenses publique , l'utilisation de 5,5 millions d'euros par le STIF pour l'achat , suivi d'une démolition d'un bâtiment HLM de 40 logements récemment rénové (isolation thermique , ravalement et réfection du parking) est elle vraiment justifié , sachant que cette démolition a pour objectif de déplacer d'une petite centaine de mètres une gare routière déjà existante pour un gain de seulement 3 postes à quai standards supplémentaires. En conclusion , ce réaménagement d'un prix exorbitant du quartier de la gare n'apporte rien aux utilisateurs des transports en commun , rien à la majorité des pisciacais habitués avec le système des 2 gares routières , en revanche il bouleverse et dégrade fortement la vie de plusieurs centaines d'habitants du quartier «Rives de Seine».

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
538	7/13/2017	Avis internet	Je suis très surpris qu'aucun réaménagement dans la gare est prévu. Les escaliers d'accès aux quais sont insuffisants et leur utilisation par la SNCF incompréhensif: l'arrivée ou départ d'un RER voie 6 s'effectue par les 2 petits escaliers et non par l'autre escalier plus capacitaire sur l'autre quai. Ensuite le couloir souterrain est sous capacitaire et limite au niveau sécurité. C'est un goulet d'étranglement avec les 2 ascenseurs avec en plus les personnes qui restent à attendre leur trains dans ce souterrain. Il devrait être élargie de 1m sur chaque coté pour marcher tranquillement et sortir de la gare.
539	7/13/2017	Avis internet	La difficulté actuelle de deux gares routières (que ce soit pour les habitués qui doivent jongler entre les deux gares ou pour les occasionnels qui sont perdus pour trouver la bonne ligne de bus) n'est résolue que dans le cadre du scénario maximal. C'est donc le scenario qui fait le plus sens pour moi. Certes il a un coût élevé mais celui ci ne pourrait il pas être réduit par une valorisation foncière de la zone «13».
540	7/13/2017	Avis internet	Je souhaite voir le scénario maximal se réaliser car aux vues de la hausse de la densité de population sur le secteur Poissy/Carrières-Sous-Poissy et les interconnexions futures, il me semble important de disposer d'une gare à la hauteur de sa fréquentation actuelle et à venir.
541	7/13/2017	Avis internet	Bonjour, Merci pour les ateliers-balades et félicitations pour leur organisation qui a permis de toucher du doigt le projet de façon concrète. Quelques remarques sur les scénarios : - dans la mesure où la réalisation de la passerelle entre Poissy et Carrières est maintenant actée (elle devrait même être livrée avant le réaménagement de la gare) et qu'elle générera un flux piétons et vélos important, l'aménagement d'une traversée sécurisée entre cette passerelle et la gare nord mériterait de figurer dans tous les scénarios et d'être précisé (au même titre que la passerelle entre la gare sud et le pôle tertiaire PSA) ? - les avantages du scénario «maximal» par rapport aux deux autres ne sont pas flagrants alors qu'il pose pas mal de difficultés : relogement de 40 familles, coût plus élevé, moins bonne connexion entre le tram et la gare routière, plus fortes nuisances pour les riverains du nord de la gare,... - l'accès nord de la gare pose un pb de goulot d'étranglement au niveau des portiques. Idéalement, il faudrait les supprimer totalement pour gagner en fluidité (certaines gares de la ligne J n'ont pas de portique et s'en passent très bien...), sinon il faut absolument augmenter le nb de portiques et donc élargir l'accès. - l'utilité d'une deuxième station de taxi (côté nord) n'est pas évidente
542	7/13/2017	Avis internet	Sur les trois aménagements proposés je ne vois pas un vrai changement pour faciliter la traversé des piétons et des vélos sur les axes routiers. Pour ma part, venant de Carrières Sous Poissy, par le pont, la traversé pour les piétons est difficile , 3 rues de suites et dangereuses car les piétons passent entre les voitures. Il faut à mon avis une passerelle pour vélos et piétons, qui part en légère montée à côté du parking de la gare, qui passe au dessus des trois voies et arrive à l'entrée de la gare coté parking. Aussi je ne vois pas la prise en compte de la passerelle piétonne qui va être construite vers 2020... sur l'ancien pont, entre Poissy et Carrières Sous Poissy qui va drainer une quantité importante de piétons, vélos, trottinettes et autres, et la aussi il y a trois voies pour les piétons à traverser, donc je recommande aussi une passerelle à cet endroit
543	7/13/2017	Avis internet	Bonjour, L'accroissement non négligeable des communes telles que Carrières Sous Poissy, Triel Sur Seine et autres vont apporter plus d'habitants. De ce fait, la circulation sera moins fluide. Est-ce que le fait de modifier les abords de la gare ne vont pas poser de problèmes? Je pense qu'hélas la fluidification du trafic dans cette zone ne va qu'augmenter, provoquant ainsi plus de gênes (bruit, odeur d'échappement,...). De plus, il faudrait prévoir augmentation des dessertes de bus vers les villes de Triel, et surtout les caler vis à vis des horaires des trains. Merci.
544	7/13/2017	Avis internet	Il est essentiel de créer un mur antibruit près de la voie ferrée entre Poissy et Villennes, côté de l'Ile de Migneaux. Un mur bas, d'environ 60 cm de haut près de la voie pourrait coûter moins que 300,000 euros du km. Le mur antibruit est essentiel pour la valorisation environnementale des bords de Seine.
545	7/13/2017	Avis internet	nous renouvellons notre intention de participer aux frais d un tel ouvrage en fonction des nuisances supplémentaires entraines par le projet EOLE
546	7/13/2017	Avis internet	Le scénario maximale me semble la meilleure solution pour faciliter l'accès à la gare en structurant les flux des différents usagers, en facilitant le changement entre différents lignes de bus et en installant un accès facilité par une passerelle ou un tunnel de la place George Pompidou vers la gare Nord. D'ailleurs, le gare routier sud libéré pourrait ouvrir une opportunité pour instaurer une vrai zone d'attente et de dépose minute pour les voyageurs arrivants/partants en voiture avec «chauffeur».
547	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Etant concerné par le scénario 3, habitant rue du Pont Ancien, nous sommes favorable pour le scénario socle ou intermédiaire, mais nous ne voulons pas du scénario maximal qui démolira notre immeuble.
548	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle : ok. Intermédiaire/Maximal : non! Pourquoi agrandir la gare routière Nord quand 60 à 70% du flux de personnes entre au Sud! La gare routière Nord fonctionne très bien, confirmé par le chef de projet en réunion publique. Faire un couloir de bus sous les fenêtres de la résidence du Pont est un scandale! Détruire la résidence Sauvale encore plus! Et encore tant de choses à dire!!!

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
549	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Dans le scénario socle, la création d'une passerelle piétonne traversant la RD190 ne doit pas être une simple option mais doit être obligatoire. L'accès à la gare par le rond point de PSA est bien trop dangereux (passages piétons pas respectés par les voitures). Le scénario maximal d'une gare routière unique serait préférable pour désengorger la gare Sud.
550	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Votre plaquette a retenu toute mon attention. Après avoir mesuré les avantages et inconvénients, je suis pour le scénario «intermédiaire».
551	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Avec ma femme nous préférons le scénario maximal, surtout pour la gare unique. Cependant, nous prenons régulièrement la voiture et passons par la rue du Pont Ancien qui est souvent saturée. Nous avons peur que cela empire même si les deux autres rues voisines sont à double sens.
552	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle.
553	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle est suffisant. Merci de ne pas faire les autres scénarios car la rue du Pont en double sens est une bêtise!!
554	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Ayant été relogé dans le bâtiment se trouvant rue du Pont Ancien après avoir habité des années dans le quartier de Beauregard, j'ai pris goût à vivre dans ce quartier situé au bord de Seine. Je suis pour le scénario noméro 2 qui éviterait la destruction de mon immeuble et un nouveau déménagement.
555	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
556	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle est le plus compatible avec la protection du site historique. Les autres projets tout en complexifiant la circulation routière porteraient lourdement atteinte à la préservation du patrimoine culturel. La sauvegarde de la faune et feraient de 15e siècle d'histoire locale.
557	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire répond pleinement aux problématiques des gares de Poissy.
558	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Annuler le scénario maximal.
559	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Intermédiaire.
560	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Annulez scénario maximal. J'ai un fils handicapé qui prend le train chaque jour pour travailler.
561	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Désolé, impossible de comprendre les trois scénarios proposés : surchargé, brouillon, compliqué à se projeter. Mon unique requette, comme de nombreux utilisateurs serait d'avoir plus de RER pour Poissy. Pourquoi il y a le passage de trois RER pour St Germain en Laye et pour Cergy et un pour Poissy?
562	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Il ne faut pas voir trop grand pour une ville comme Poissy, surtout plus d'impôts locaux. Revoir en premier le nombre de cars suffisants et que tout le monde paye son ticket de bus.
563	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.
564	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario 3 pour une circulation plus fluide aux abords de la gare et si transports en commun, une signalétique plus lisible.
565	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Je m'inquière du passage à double sens des rues du Pont et du Bac et de ses conséquences pour la circulation, notamment sur le pont. Un arrêt minute pour les voitures est essentiel pour pouvoir être déposé et récupéré à la gare. Je préfère le projet socle.
566	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Garder la gare Sud. Communiquant avec la Place Pompidou, elle permet une évacuation beaucoup plus rapide vers le centre ville et le boulevard Robespierre très utilisé. Habitants du boulevard + lycée Adrienne Bolland. De plus, futur hôpital en construction pour la région. Changer la place du passage protégé qui a été déplacé pour le parking de l'hôtel.
567	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle améliore sans casser : parfait. Les deux autres scénarios sont aberrants sous plusieurs aspects. Le double sens des rues du Bac et rue du Pont (nuisances, accidents, embouteillages, passage des poids lourds). L'immeuble en bord de RD30 et gare sera détruit dans le scénario maximal! Le plan semble ignorer la résidence rue du Bac situé à côté du parking Vinci : quid de notre accès avec la double circulation?
568	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
569	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me semble le mieux. Dans le scénario intermédiaire on ne parle pas des voitures (circulation difficile), l'extension du parking est dérisoire. Scénario maximal! Pourquoi ne pas amener le tram 13 vers le quai Toubot et développer les transports sur le quartier Rouget de Lirle.
570	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario préféré : scénario intermédiaire.
571	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Pas de dépose minute en voiture, pas assez de bus! Baclé, pas assez ambitieux. D'après votre projet, la gare SNCF de Poissy n'est pas améliorée. En fait, elle est enclavée dans une zone trop urbanisée. Il faut la déplacer de l'autre côté des bureaux de PSA et avoir alors des infrastructures modernes. Du neuf ça coûte toujours moins cher! Même avec les pots de vin. Il est irréaliste de penser à détruire un immeuble d'habitations.
572		Urne Carrières sous Poissy	Scénario maximal.
573		Urne Carrières sous Poissy	Privilégier une seule gare routière pour plus de facilité d'accès et de compréhension. Faire attention à la traversée de Poissy et du quartier gare pour se rendre à Carrières sous Poissy (fluidité?).
574		Urne Carrières sous Poissy	Scénario maximal. Rue du Bac sens unique avec feu. Rue Maxime Le Bœuf en double sens.
575		Urne Poissy	Enfin des projets pour la gare de Poissy. Que d'années de galère entre trains et bus! Qui elle était moche et mal placée créant embouteillages et pollution! Le scénario maximal est celui qui va le mieux à cette situation complexe en centre ville.
576		Urne Poissy	Je vote pour le scénario maximal. Réunir les deux gares routières est indispensable pour tout ceux qui ont des correspondances entre les deux gares routières : le timing est des fois trop juste.
577		Urne Poissy	Si la rue du Pont Ancien est transformée en couloir de bus, nécessité de construire un mur antibruit du côté de l'immeuble du 2 au 10 rue du Pont Ancien ou de renforcer l'isolation de la façade et des fenêtres contre le bruit généré par le passage des bus si près des fenêtres. Merci.
578		Urne Poissy	Ce secteur est actuellement pénalisé par la circulation intrusive des bus et abusive des poids lourds. Il en résulte une dégradation de l'espace de promenade des bords de Seine et des conditions de vie des riverains. Ce projet ne doit pas accroitre encore la circulation et la pollution par le bruit et les gaz d'échappement.
579		Urne Poissy	Je suis favorable pour le scénario intermédiaire.
580		Urne Poissy	Concernant le tramway, l'arrêt ZAC pourrait être décalé plus sur le fond du quartier Saint-Exupéry afin de pouvoir installer une passerelle qui irait directement au technoparc. Ainsi, les lycéens et salariés du technoparc auraient un accès rapide facilité et sécurisé.
581		Urne PSA	Dans le scénario socle les points 7 et 8 doivent être mis en œuvre sans délais (sécurité des piétons même et surtout dès 2018). Le scénario intermédiaire est un bon équilibre financier pour une mise en œuvre dès 2019 (mise en service et retour d'expérience en 2021). Le scénario maximal n'est, à mon sens, pas nécessaire s'il ne bénéficie pas d'une mise en oeuvre plus efficiente or son coût est grévé du coût d'éviction et d'indemnisation des bâtiments à exproprier. Cet objectif là ne bénéficie pas à l'usager des transports. Je propose donc une diminution du coût de ce projet sur ce scénario par revente du foncier du point 13 (dans ce cas le scénario maximal à 18M€ est séduisant).
582		Urne PSA	Si projet focalisé sur les scénarios 1 et 2, il faut un panneau qui précise où est la gare Sud et où est la gare Nord. Les voyageurs qui sortent de la gare SNCF ne savent pas où sont les gares routières Nord et Sud! Il faut absolument prévoir un parking minute pour la dépose des voyageurs pour dégager l'axe de la rue Maurice Berteaux, impératif avec l'arrivée de «300 personnes» des sites PSA de Saint Ouen et la Garenne qu'ils soient en voiture venant de la région Paris ou en transports en commun.
583		Urne PSA	
584		Urne PSA	Scénario socle.
585		Urne PSA	Je n'utilise pas le RER (incidents colis...) = retard. Je n'utilise pas de correspondance. Je n'ai aucun intérêt à utiliser la gare routière Nord (plus long, plus difficile d'accès, plus dangereux). Maintien de la gare «Sud» et du 9 (bus). Ce n'est pas un bus mais un car (avec ceinture) à vocation inter ville et non intra (desserte locale) accès à pied depuis ou vers la gare. Début des travaux? Au plus tôt le?

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
586		Urne PSA	Collaborateur de PSA , la gare routière Nord est un peu loin de l'entrée du site. Pour éviter de l'attente, il serait bon d'avoir un indicateur d'arrivée des bus dans la gare sur un site internet. Si les passagers du RER disposent d'une entrée spécifique vers PSA , permettre aux usagers de bus de l'emprunter entre PSA et la gare Nord.
587		Urne PSA	Je prends actuellement la ligne J, je mets 18 minutes de Poissy à Paris St Lazare. J'espère ne pas mettre plus de temps avec les modifications qui s'annoncent.
588		Urne PSA	Scénario socle ou intermédiaire. Le scénario maximal rallonge mon parcours et le trajet du bus 9 gare routière Sud.
589		Urne PSA	Scénario intermédiaire.
590		Urne PSA	Le scénario maximal est préférable avec la gare routière d'un seul côté : plus de sécurité, plus facile de se retrouver. La passerelle doit être faite pour traverser la RD190, très dangereux pour accès PSA.
591		Urne PSA	Les points clés : Sécuriser la traversée de la RD190 et du rond point pour, en particulier, les salariés PSA. Passerelle très bonne idée, libérer la gare routière Sud et ne pas remplacer par quelque chose qui génère du traffic. Sécuriser la traversée vers l'usine et le site PSA de Carrières sous Poissy.
592		Urne PSA	Le seul scénario possible est le scénario maximal, la gare routière Sud est inopérante et trop dangereuse, elle doit disparaitre et rationnalisée en une gare unique. La passerelle en option sur la RD190 est indis-pensable pour des raisons de sécurité, le flot de circulation est très important.
593		Urne PSA	Projet socle.
594		Urne PSA	Indispensable : agrandir le passage sous la ligne de chemin de fer et la rendre moins bruyante. Scénario intermédiaire.
595		Urne PSA	Importance d'intégrer à la réflexion la sécurité des piétons traversant la RD190, et celle des piétons traversant la gare routière Sud depuis la gare SNCF jusque la RD190. Diminuer le temps de parcours du bus 24 en créant un direct St Germain - Poissy boulevard Gambetta. Intégrer de la couleur au projet.
596		Urne PSA	Avant de mettre la gare, faut mettre des trains qui roulent et à l'heure. Merci.
597	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire.
598	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Quels sont les aménagements prévus pour la gare elle-même? Elle n'est déjà plus adaptée au flux de voyageurs actuels, comment cela se passera t-il avec un RER supplémentaire? 4 voies, 1 ascenseur par quai, 1 sortie mobilité réduite (sud). La descente des escaliers se réalise en entonnoir dans l'insécurité compte tenu du flux à chaque arrivé de train. Nombre d'usagers manquent leurs trains car les accès sont obstrués par les voyageurs descendant. L'évacuation de la gare par les barrières de validation est difficile car il y a engorgement. (oui au RER E et oui aux aménagements de notre gare).
599	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire pour des raisons pratiques pour les usagers journaliers et l'estimation de son budget. Merci pour cette concertation ainsi que pour les informations sur le déroulement des travaux.
600	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Necessité absolue d'un parking minute permettant de déposer ou récupérer des voyageurs sans être obligé de rester en attente mal stationné nimporte où! Cela existe devant toutes les gares et les quelques places actuelles sont nettement insuffisantes! Merci d'en tenir compte.
601	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Je suis favorable au projet socle. Habitant entre la rue du Port et la rue du Bac, nous ne pourrons plus sortir avec la voiture de notre résidence si la rue du Port est mise en double sens. Le bruit et la pollution liés aux voitures sont déjà très importants. Cette rue a double sens deviendrait invivable. Je suis handi-capé, j'ai des problèmes de respiration, la pollution automobile me rendra encore plus malade.
602	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le meilleur rapport qualité/prix. Soit les meilleurs aménagements pour les usagers et habitants de Poissy.
603	7/13/2017	Coupon T (courrier)	La solution maximale éloigne la gare routière de la gare RER. La solution maximale génère une circula-tion piétonne importante sous le pont de le voie ferrée, afflux de piétons non compatible des lieux.
604	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Vote pour le projet intermédiaire. Le projet d'avoir plus de bus dans un lieu est un projet qui exclu le tram. Car avec le tram, plusieurs lignes de bus ne seront pas en fonction donc moins de bus à utiliser et le projet d'agrandir la gare routière n'est pas utile. Le tram est plus sécurisant dans la circulation.
605	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal, surtout en fonction du futur est le seul fiable. D'abord avoir une seule gare. Ensuite, meilleure possibilité de circulation (dépose et prise de voyageurs) en direction du carrefour RD190 et avec le passage du tram 13.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
606	7/15/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle.
607	7/15/2017	Coupon T (courrier)	Merci de prévoir un passage piétons bien situé et sécurisé pour les piétons qui arrivent du Bd Gambetta. Actuellement un seul passage piétons très mal situé et dangereux depuis que le feu tricolore a été supprimé.
608	7/15/2017	Coupon T (courrier)	Le projet n°1 est de beaucoup le meilleur.
609	7/15/2017	Coupon T (courrier)	Le projet n°1 est le plus interessant.
610	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Je vote pour le scénario intermédiaire.
611	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal retient mon attention, notamment la création d'une gare routière unique. Actuellement, je me demande comment font les personnes à mobilité réduite pour passer de la gare Nord à la gare Sud. Par contre, l'emprise est beaucoup plus importante. Que vont devenir les espaces fleuris de la ville qui atténuent le côté urbain?
612	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario intermédiaire nous parait le plus adapté. L'agrandissement du parking voiture est indispen-sable pour faciliter l'accès à la gare. Idem pour le parc à vélos, les accès PMR, véligo, dépose minute...
613	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle semble le plus raisonnable. Le principal défaut des deux autres options semble être la circulation des véhicules avec beaucoup de bouchons en perspective!!
614	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Préférence : la gare routière unique. Importance de conserver des zones de déposes-minute. Il faudrait augmenter les accès entrée/sortie de la gare (plus grand débit aux heures de pointe).
615	7/15/2017	Coupon T (courrier)	Préférence projet 3 revu. 1) Dans le scénario maximal, la gare routière unique empiète sur les routes vers Cour 14 juillet devant Pont Ancien : que font les voitures sur ces routes (et vers centre ville) et les piétons? 2) Quartier déjà saturé, si 13 ne pas ajouter d'autres usagers sauf espace d'air et verdure. Svp 7 en urgence.
616	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle.
617	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Socle, les autres inutilement cher. Plus d'espaces verts svp!!!
618	7/13/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle, car je ne vois pas l'utilité des compléments apportés par les autres scénarios.
619	7/15/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario socle me semble suffisant. Mais de toute façon, les aménagements proposés semblent insuff-isants pour combler l'augmentation des flux de voyageurs (+30%) alors même que le nombre de trains vers Paris restera identique (suppression de la ligne J).
620	7/15/2017	Coupon T (courrier)	Ok pour scénario intermédiaire. Merci de prévoir plus de distributeurs de billets en gare Nord voir un guichet et un accès direct plus rapide, entre les eux gares pour les piétons. Une boite aux lettres serait appréciée (gare Nord).
621	7/17/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal me semble être le mieux. Cette gare est difficilement pratiquable et très embouteillée. Lorsqu'on ne connait pas on est rapidement perdu. Une gare routière unique au Nord permettant de le Sud est très bien, cela sera beaucoup plus efficace.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
622	6/19/2017	Courrier riverain	Monsieur le Maire, En tant que président du conseil syndical de la résidence du port je me dois vous transmettre l'émoi et les grandes inquiétudes que suscite le projet de transformation de la circulation de la gare routière auprès des habitants de notre résidence. En effet, celle-ci se situe juste en face de la gare routière et les scénarios appelés : «intermédiaire» et «maximal» vont entrainer de nombreuses nuisances pour nos résidents et pour les automobilistes qui franchissent quotidiennement le pont de Poissy. -La mise en double sens de la rue du Port et de la rue du Bac va diminuer la largeur des voies : il existe quatre voies actuellement et il n'en restera plus que deux. Ceci va créer un détour et complexifier la route, intensifier le trafic dans cette zone qui est déjà saturée aux heures de pointe. Pour notre résidence cela va poser des problèmes d'accès à notre parking collectif, augmenter fortement les nuisances sonores ainsi que la pollution générée par ces véhicules immobilisés dans les embouteillages quotidiens. La suppression du parking de la gare va diminuer l'offre de stationnement et complexifier, voire supprimer la possibilité de déposer ou de venir chercher des personnes qui se rendent à la gare. Cela risque d'augmenter les incivilités telles que le stationnement sur les trottoirs, les arrêts fréquents en pleine voie ou devant l'entrée de notre parking. -La création d'un couloir de bus au pied de notre bâtiment va engendrer des problèmes de bruit, des vibrations, et entraver l'accès à notre résidence. De plus, cette rue (la rue du Pont Ancien) nous est nécessaire pour stationner quand nous devons décharger nos courses à proximité de nos entrées. Ce couloir de bus, par ailleurs, va représenter un grand danger pour nos enfants en bas âge lorsqu'ils sortiront du bâtiment. -Le scénario «maximal» prévoit la suppression d'une résidence de logements sociaux qui vient d'être entièrement remise à neuf (isolation extérieure, parking collectif, etc...). N'est-il pas scandaleux de gaspiller ainsi l'argent public? Il y a d'ailleurs une différence de dix millions d'euros entre le projet «socle» et le projet «maximal» (presque le double), une telle différence de coût est-elle vraiment justifiée? Par ailleurs : que faut-il comprendre par le «Point 13» : «La gare sud est libérée pour d'autres usages» : de quels autres usages s'agit-il? Le problème des transports ne concerne pas uniquement les transports en commun : a-t-on pensé aux automobilistes qui chaque jours ont de très grandes difficultés pour franchir le pont de Poissy? La solution préconisée d'un «double sens» ne va pas manquer de dégrader la fluidité du trafic qui est déjà à saturation. A-t-on pensé aux conséquences négatives pour les automobilistes et pour les riverains? Certes une amélioration des transports en commun semble nécessaire mais elle ne doit en aucun cas se faire au détriment des résidents et des autres usagers de la circulation! Il est important de travailler à d'autres solutions qui prennent en compte toutes les personnes concernées y compris les résidents et les automobilistes. Le seul scénario qui nous parait actuellement acceptable est celui appelé : «socle». Sachez que si un autre scénario nous était imposé, nous ne manquerions pas d'utiliser tous les moyens possibles et légaux pour nous y opposer. J'espère, Monsieur le Maire que vous avez compris le bien-fondé de notre requête et nous comptons sur votre intervention pour défendre les intérêts de vos administrés. Veuillez accepter Monsieur le Maire l'expression de ma considération,

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
623	6/28/2017	Courrier riverain	Monsieur le Maire, permettez-moi d'attirer votre attention sur un des scénarios envisagés par le STIF, le scénario «maximal». Ce scénario, séduisant au premier abord, semble récolter une part non négligeable d'avis favorables (visibles notamment sur le site reamenagement-gare-poissy.fr). Cependant, il m'apparait évident que le consentement pour un tel scénario n'est pas éclairé. En effet, le dépliant distribué par le STIF, intitulé «GARE DE POISSY - Concertation du 12 juin au 13 juillet 2017 - DONNEZ VOTRE AVIS», n'exprime pas clairement la destruction de notre bâtiment concernant le scénario «maximal». Pourquoi n'y a-t-il pas de phrase énonçant explicitement la destruction du bâtiment? Y aurait-il une volonté de dissimuler ce point épineux à la population? Pour ma part, de nombreux riverains avec qui j'ai pu discuter n'avaient pas remarqué l'implication de la destruction de ce bâtiment. Que valent donc les avis favorables au scénario maximal? Arguments contre le scénario maximal : 1/La commune a facilité l'achat du bâtiment (qui appartenait à la SNCF) pour en faire, en partie, des logements sociaux. 2/Ce bâtiment vient d'être rénové. Une destruction impliquerait donc un gâchis d'argent public (des millions d'euros). 3/J'ai construit ma vie autour de ce bâtiment, qui me facilite l'accès au travail (SNCF). 4/Cette proximité avec la gare est un acquis considérable pour toute ma famille. 5/Nous nous entendons tous très bien dans le voisinage, l'ambiance y est conviviale. 6/L'idée d'un déménagement forcé nous inquiète (tous les locataires) grandement car cela implique : hausse de loyer (ou perte considérable d'avantages si le loyer diminue ou reste inchangé), contraintes physiques et morales, perte de repères, ... Lors des dernières élections municipales, je vous ai fait confiance en vous octroyant mon suffrage. Je vous fais également confiance pour défendre notre bâtiment, qui représente une grande partie de notre vie. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération la plus distinguée.
624	7/17/2017	Coupon T (courrier)	Il serait bien de regrouper les deux gares routières et faciliter l'accès à la gare routière aux bus (pas de détour par la rue du Bac).
625	7/18/2017	Coupon T (courrier)	A quoi ça sert d'avoir deux moyens de transports possibles pour se rendre à Paris(train + RER A) si c'est pour les avoir tous les deux à la même heure???? Le RER A étant départ Poissy, ne serait-il pas possible de le décaler de façon à avoir un transport tous les 1/4 d'heure et non pas deux toutes les 1/2 heures??? Merci. Pourquoi remplacer la ligne J par E? Pourquoi être à Saint Lazare en 20 minutes est très pratique? Pourquoi allonger cette durée avec le RER E?
626	7/20/2017	Coupon T (courrier)	Il faut une gare routière unique, avec un affichage beaucoup plus lisible. J'hésite à prendre la gare de Poissy et je préfère passer par Achères. Il n'y a pas assez d'espace pour attendre les bus, on perd du temps et ce n'est pas confortable.
627	7/20/2017	Coupon T (courrier)	J'habite à Mantes-la-Jolie et le matin il n'y a pas de train semi-direct passant par Poissy, ce qui rallonge considérablement mon trajet. De plus, la gare routière est mal agencée ce qui donne une impression de bazar. De plus, le bus 54 est très mal désservi durant les vacances scolaires alors qu'il y a des gens qui travaillent au technoparc.
628	7/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario socle. N'utilisant que le train venant de Saint Lazare (trop de perturbations sur le RER A) et le bus pour aller au Technoparc, je ne peux pas donner d'avis sur les parkings. Poissy n'étant pas assez bien désservi je voyage aussi via Achères Ville. Le bus 54 ne passe pas assez pour le Technoparc.
629	7/20/2017	Coupon T (courrier)	Scénario maximal pourra faciliter l'accès aux personnes habitant à Poissy. Développer l'activité, améliorer l'attractivité de cette ville.
630	7/19/2017	Coupon T (courrier)	Le principal problème de la gare de Poissy c'est la gare elle-même. Aucune mention d'agrandissement ou d'aménagement dans le projet : -Agrandir le hall accueillant les voyageurs et le rendre plus convivial. -Faciliter l'accès aux quais (escalators).
631	7/24/2017	Coupon T (courrier)	Avec l'adaptation du plan de circulation aux abords de la gare avec la rue J-C Mary en sens unique, je me demande comment une voiture peut sortir de cette rue ayant déposé des passagers à la dépose-minute ou utilisé soit le parking Lys soit celui à côté de la police municipale?
632	7/26/2017	Coupon T (courrier)	Il faut être capable de faire mieux rapidement. Le scénario intermédiaire semble être un bon compromis. D'ici un an je vais travailler à Vauhallan (91), le tram est donc très attendu pour rejoindre le sud des Yvelines.

N° de l'avis	Date	Prove-nance	Avis
633	7/28/2017	Coupon T (courrier)	Le «scénario socle» semble parfaitement suffisant. Vu que la circulation sur la «rue du Port» est déjà très forte, une augmentation en sa direction est contre-indiqué (scénario intermédiaire). Le scénario maximal risquerait de détruire les dernières zones de repos et de promenade au bord de la Seine : à éviter absolument!
634	7/28/2017	Coupon T (courrier)	Rien a été prévu pour désengorger le carrefour devant le siège PSA et le trajet A/R indispensable Technoparc. Depuis Carrières sous Poissy, le trajet vers et depuis le Technoparc reste un cauchemar. Votre tram 13 ne résout pas le problème!
635	7/31/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire. Très bon projet ++.
636	8/16/2017	Coupon T (courrier)	Je suis favorble au scénario maximal (3). Je suis supris de la disparition de la ligne J en 2024. Pourra-t-on rejoindre Paris en 16 minutes?
637	8/17/2017	Coupon T (courrier)	Le scénario maximal semble correspondre à un vrai projet de réaménagement. Il est plus cher mais introduit de vrais changements et révolution. A défaut, le scénario intermédiaire
638	9/8/2017	Coupon T (courrier)	Scénario intermédiaire à privilégier. Pourquoi avoir supprimé le train direct Poissy-St Lazare qui est un vrai plus pour la ville?

Nota : sur l'ensemble des coupons T et fiches avis recueillis lors des rencontres publiques, 40 ne comportaient aucun commentaire. Ils ne figurent donc pas dans ce tableau.

LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE DU DOCP / MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2017/015
Séance du 11 janvier 2017

GARE DE POISSY

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERITIQUES PRINCIPALES

MODALITES DE LA CONCERTATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;

VU les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;

VU le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;

VU la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le SDRIF approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;

VU le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;

VU le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Ile de France en sa séance du 19 juin 2014 ;

VU le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;

VU la délibération n°2015/541 relative à la convention de financement des études DOCP et de la concertation préalable du 7 octobre 2015 ;

VU le rapport n°2017/015 ;

VU l'avis de la Commission des investissements du 06 janvier 2017 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) pour le projet de restructuration de la gare de Poissy et de ses abords ;

Les trois objectifs du projet sont les suivants :

- conforter l'attractivité du pôle de Poissy,
- requalifier et sécuriser les accès et les correspondances au sein du pôle pour l'ensemble des usagers,
- rationnaliser le fonctionnement des gares routières ;

ARTICLE 2 : demande que la faisabilité d'opérations connexes de valorisation immobilière sur le périmètre du pôle soit confirmée dans la suite des études.

ARTICLE 3 : d'approuver les modalités de la concertation préalable :

- une publicité préalable sur l'objet et les modalités de concertation dans les communes concernées par le projet et les communes limitrophes ;
- la diffusion de supports de présentation du projet, notamment aux riverains et aux entreprises situés à proximité du projet, aux usagers de la gare et mis à disposition dans les mairies ;
- un dispositif de consultation du public couvrant le territoire concerné, prévoyant notamment des rencontres publiques d'information et d'échange ;
- un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;

ARTICLE 4 : de poursuivre les études de schéma de principe et les études environnementales en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet. Le STIF désignera un maître d'ouvrage après accord des collectivités territoriales concernées par le projet ;

ARTICLE 5 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération ;

ARTICLE 6 : de charger le directeur général de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référent.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Valérie PÉCRESSE

COURRIERS

Courrier d'avis de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise sur la concertation préalable du pôle de Poissy, à l'attention d'Ile-de-France Mobilités

Courrier d'avis du Département des Yvelines sur la concertation préalable du pôle de Poissy, à l'attention d'Ile-de-France Mobilités

Courrier sur le pilotage des études co-signé par la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et le Département des Yvelines

Courrier d'avis de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise sur la concertation préalable du pôle de Poissy, à l'attention d'Ile-de-France Mobilités

GRAND PARIS SEINE & OISE
COMMUNAUTÉ URBAINE

17004836 du 30/08/17

	Attribution	Copie	Rép. Prépa	Rep. DG	Rep. Directe
DG					
CAB					
DGA-EX.					
DGA-FR.					
DGA-DEV.	X				
R.V.T.					
COM					
A.C					

Infra - Conseil

Mme Valérie PECRESSE
Présidente
Ile-de-France mobilités
39bis-41 rue de Châteaudun
75 009 PARIS

Aubergenville, le 25 août 2017

Réf : 2017-072
Dossier suivi par : Yann Maublanc
01 30 33 97 39
yann.maublanc@gpseo.fr

Objet : avis de la CU GPS&O sur la concertation préalable du pôle de Poissy

Madame la Présidente, Chère Valérie

L'étude de pôle de la gare de Poissy est actuellement pilotée par Ile-de-France mobilités. La rédaction du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) en 2016, en concertation avec les acteurs publics concernés a permis de fixer les grandes orientations du projet. Celles-ci ont fait l'objet d'une concertation publique jusqu'au 13 juillet 2017 qui, une fois validée, mettra un terme à cette première phase d'étude préalable.

Un courrier conjoint cosigné par le Président du Conseil Départemental des Yvelines et moi-même va vous être envoyé prochainement pour préciser la position commune des deux collectivités concernant la reprise du pilotage des phases suivantes d'étude.

Gare la plus fréquentée de GPS&O avec 33 000 voyageurs par jour et à la croisée de plusieurs projets d'infrastructures majeures tels que l'extension du RER E à l'Ouest, le Tram 13 express et la passerelle Poissy / Carrières-sous-Poissy, la gare de Poissy fait partie des pôles stratégiques du territoire de GPS&O. La Communauté urbaine apporte donc une attention particulière au devenir de ce secteur.

Je souhaite donc d'ores et déjà vous faire part de la position de la Communauté urbaine quant aux propositions présentées par Ile-de-France mobilités dans le DOCP afin qu'elle puisse être prise en compte dans le bilan de la concertation préalable. Cette position réaffirme et complète les échanges que vous avez eu avec mes services lors de l'élaboration du DOCP.

Concernant le choix des scénarios :

- Le scénario socle, bien qu'apportant des améliorations significatives, ne permet pas de traiter certains des dysfonctionnements importants constatés en situation actuelle : les difficultés d'accès des bus à la gare routière Nord et la complexité et l'insécurité des traversées piétonnes sur l'ensemble du secteur au nord de la voie ferrée. Il ne me paraît donc pas opportun de le privilégier.
- Les scénarios intermédiaire et maximal sont ceux qui apportent le maximum d'avantages et sont donc à retenir.
  Des études plus poussées en phase schéma de principe permettront d'analyser les avantages et inconvénients respectifs de ces deux scénarios afin de les départager ou éventuellement de privilégier une solution intermédiaire.

LA COMMUNAUTÉ URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE
Immeuble Autoneum - Rue des Chevries - 78410 Aubergenville
gpseo.fr

Il sera notamment nécessaire d'évaluer l'intérêt réel qu'apporte le regroupement des gares routières tel qu'envisagé dans le scénario maximal et notamment quelle est l'ampleur des correspondances bus / bus qui seront facilitées par cette configuration. Les possibilités de réutilisation de l'emprise libérée sur le site de la gare routière sud dans le scénario maximal devront également être approfondies afin de mesurer l'apport réel de cette libération foncière compte-tenu du caractère enclavé de ce terrain.
L'objectif sera de bien mesurer les gains apportés par le scénario maximal qui induit par ailleurs certains effets négatifs (dépenses publiques supplémentaires et destruction d'un immeuble de logement collectif nécessitant le relogement de ses habitants).

Concernant la problématique du stationnement des rabattants :

- Des études de stationnement plus poussées seront nécessaires pour déterminer le dimensionnement optimal du parking-relais. A ce stade je souhaite donc que l'augmentation de capacité envisagée reste une option non tranchée.
- De plus, l'aménagement de parking-relais déportés, reliés à la gare par des transports en commun ou des cheminements doux efficaces, pourra être étudié dans le schéma de principe. Cette solution peut potentiellement combiner une desserte à grande échelle de la gare de Poissy et le désengorgement des axes d'accès à la gare qui sont soumis à un trafic particulièrement important.

Concernant le plan de circulation du secteur Nord de la voie ferrée :

- Je souhaite que soit étudié, dans les phases suivantes d'étude, deux alternatives qui sont schématisées dans la pièce-jointe à ce présent courrier et qui visent à concentrer les flux de trafic sur certains axes afin de pacifier le reste du quartier.
  L'alternative 1 consiste, en sus de la réservation aux bus de la partie Ouest de la rue du pont Ancien, à mettre l'extrémité Est de la rue du Pont Ancien et la rue du Bac à sens unique dans le sens Sud-Est / Nord-Ouest afin d'atténuer l'effet de coupure entre le parc-relais et la gare que constitue la rue du Pont Ancien (en sus de la réservation aux voies bus de la partie Ouest de la rue du Pont Ancien). Les flux de la RD30 Ouest vers la RD190 Nord emprunteraient alors la rue Laubeuf qui serait aménagée à double sens.
  L'alternative 2 consiste à faire passer l'ensemble des flux sur la rue du Pont Ancien, qui serait aménagée à double sens afin de pacifier et de mettre en valeur les bords de Seine déchargés d'une partie importante du trafic.
  Ces deux alternatives devront être testées sous les angles de la capacité des infrastructures à écouler le trafic et de la bonne desserte des parkings publics et privé afin d'en vérifier la faisabilité

Concernant les modes doux :

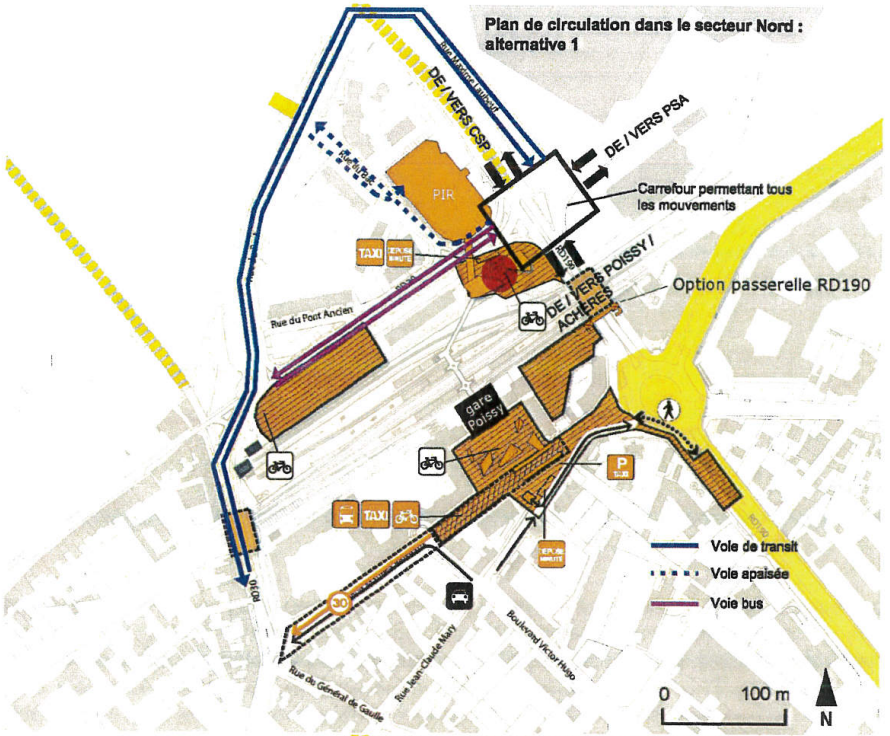
- De manière générale je souhaite que l'ensemble des axes et carrefours soient traités de manière à assurer le cheminement des piétons et des cycles sans détours et dans les meilleures conditions de sécurité.
- En particulier la traversée de la RD30 entre la future passerelle piétons/cycles reliant Carrières-sous-Poissy et Poissy et la gare devra être étudiée en détail au vu de l'ampleur des flux attendus.

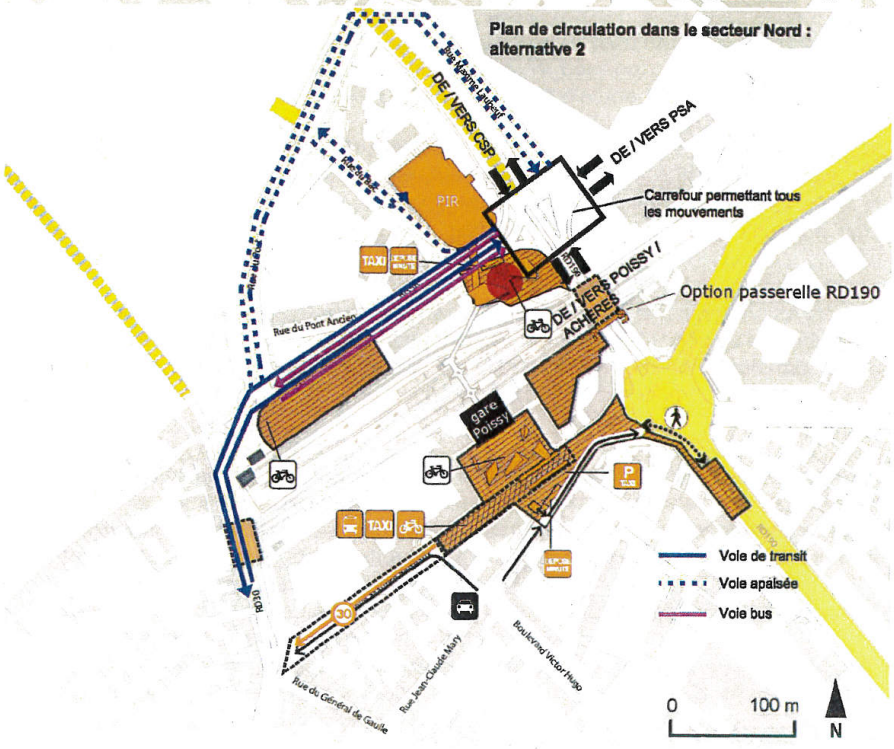
Je vous remercie de bien vouloir tenir compte de nos demandes et vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma considération distinguée.

Par délégation
Le Vice-Président délégué aux déplacements, à la mobilité, à l'accessibilité et au stationnement
Pierre-Yves Dumoulin

LA COMMUNAUTÉ URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE
Immeuble Autoneum - Rue des Chevries - 78410 Aubergenville
gpseo.fr

Pièce-jointe : propositions alternatives de réorganisation du voirie au Nord des voies ferrées.





LA COMMUNAUTÉ URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE
Immeuble Autoneum - Rue des Chevries - 78410 Aubergenville
gpseo.fr

Courrier d'avis du Département des Yvelines sur la concertation préalable du pôle de Poissy, à l'attention d'Ile-de-France Mobilités

Versailles, le 13 SEP. 2017

STIF 20/09/17
A 17005125

Yvel
Le Département

	Attribution	Copie	Rep. Pdte	Rep. DG	Rep. Directe
DG		X			
CAB		X			
DGA-EX.					
DGA-FR.					
DGA-DEV.	X		X		
R.V.T.					
COM					
A.C					

PFP

MADAME VALERIE PECRESSE
PRESIDENTE DU STIF
41 RUE DE CHATEAUDUN
75009 PARIS

SIGNALE

Direction générale des Services
Direction des Mobilités
Sous-Direction Politique des Transports
et des Mobilités

Affaire suivie par : J. Devay
Téléphone : 01.39.07.75.59
Référence : JD/SB/L170613

GF
25/09/2017

DPI					
MGPE		Tram N.		API	
PFP	TG	Tram S.		PIC	/
Copies : AB Faut ChD GF + PIC					
o : attribution		R : réponse		/ : Information	

Madame la Présidente,

Le pôle de Poissy avec près de 33 000 voyageurs quotidiens constitue un pôle d'échanges majeur de l'Ouest francilien. Son importance est amenée à se renforcer avec l'arrivée programmée du RER E, du projet de Tram 13 express, du TCSP RD190 entre Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, et de l'accroissement attendu des flux liés au fort développement urbain en cours sur le secteur (ZAC Rouget de Lisle, Carrière Centralité …).

Pour accompagner l'augmentation prévisible des flux voyageurs de l'ordre de 30 % à l'horizon 2024, le STIF propose de mettre en œuvre un programme d'aménagement des abords de la gare, décliné en trois scénarios au sein du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) approuvé en Conseil du STIF du 11 janvier 2017.

La concertation sur le projet de pôle de Poissy portée par le STIF, a démarré depuis le 12 juin 2017 pour une période de 5 semaines, ainsi je vous prie de bien vouloir prendre connaissance de l'avis du Département des Yvelines.

En premier lieu, la déclinaison des scénarios socle et intermédiaire visant à améliorer l'existant avec des aménagements indispensables pour préparer l'arrivée du RER E (extension du parc relais de l'ordre de 120 places ainsi que l'extension et la réorganisation de la gare routière nord) ne permet pas une amélioration significative du fonctionnement du pôle, et ne correspond donc pas aux ambitions et aux enjeux de la politique départementale.

Seul le scénario maximal présente un schéma d'aménagement en adéquation avec les ambitions du Département pour ce futur grand pôle de correspondances. En effet, ce dernier offre une amélioration notable des fonctionnalités des gares routières en les regroupant au nord du faisceau ferré, dans le cadre d'une restructuration profonde du pôle gare en vue de sa mutation urbaine.

HOTEL DU DEPARTEMENT
2 PLACE ANDRE MIGNOT | 78012 VERSAILLES CEDEX | ☎ 01.39.07.78.78 | www.yvelines.fr | contact@yvelines.fr

Pour aboutir à un projet d'aménagement répondant aux besoins futurs, le Département souhaite que soient étudiés dans le Schéma de principe du pôle :

a) Le juste dimensionnement du Parc relais répondant aux besoins à l'horizon 2025, en fonction des résultats d'une étude de stationnement complète attendue dans le cadre du Schéma de Principe.

En effet, le scénario maximal propose une extension de l'offre de stationnement en rabattement contraint par les possibilités techniques de l'ouvrage existant. Ainsi, la nouvelle offre dédiée au rabattement est portée à 1 100 places (extension du parc relais existant et transformation d'une poche existante de stationnement urbain). Cette capacité de 1 100 places se révèle insuffisante dans la double perspective de l'arrivée d'EOLE et du Tram 13 express, au regard des besoins estimés dans une première approche à 1 500 voitures à l'horizon 2025.

La création de 1500 places impliquerait probablement la démolition du Parc relais actuel pour en reconstruire un nouveau, compte tenu de contraintes techniques attachées à l'ouvrage. Cependant, ce nouvel ouvrage pourrait contribuer à la revalorisation et à l'attractivité du pôle gare par sa mutualisation avec d'autres activités ou services apportant une valeur ajoutée au pôle.

b) La création d'une passerelle piétonne au-dessus de la RD190 le long du pont rail, au nord de la place de l'Europe, afin d'améliorer d'une part les accès piétons au sein du pôle depuis la ZAC Rouget de Lisle et la desserte du site PSA en plein essor avec l'arrivée de près de 3000 salariés supplémentaires à l'horizon 2020, et d'autre part le fonctionnement du carrefour de l'Europe notamment aux heures de pointe dans le cadre de l'arrivée du Tram 13 express traversant la place.

c) Le raccordement de la passerelle piétonne actuelle du Parc relais au trottoir de la RD 190 dans le cadre de sa modernisation et de sa mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Cette adaptation de la passerelle existante pourrait s'inscrire en lien avec l'extension du Parc relais prévu à l'Est de l'ouvrage. Cette passerelle serait ainsi dédiée à la fois aux flux du Parc relais vers la gare ferroviaire et aux flux piétons arrivant depuis Carrières-sous-Poissy via le pont de Poissy pour faciliter la traversée de la RD30.

Je vous remercie donc de bien vouloir, dans le cadre de la concertation sur le pôle de Poissy, prendre en compte les précédentes observations.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma meilleure considération.

Bien à toi.

Le Président du Conseil départemental

Copies à : M. Philippe TAUTOU, Président de la Communauté urbaine GPS&O
M. Karl OLIVE, Maire de Poissy

HOTEL DU DEPARTEMENT
2, PLACE ANDRE MIGNOT | 78012 VERSAILLES CEDEX | ☎ 01.39.07.78.78 | www.yvelines.fr | contact@yvelines.fr

Courrier sur le pilotage des études co-signé par la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et le Département des Yvelines

GRAND PARIS SEINE &OISE COMMUNAUTÉ URBAINE

Yvelines Le Département

Mme Valérie PECRESSE
Présidente du STIF

39bis-41 rue de Chateaudun
75 009 PARIS

Aubergenville, le 6 juillet 2017

Réf : 2017-048
Dossier suivi par : Yann Maublanc
01 34 01 24 79
yann.maublanc@gpseo.fr

Objet : pilotage des études du pôle gare de Poissy

Madame la Présidente,

Principale gare de GSP&O, la gare de Poissy connaît une fréquentation de 33 000 voyageurs par jour qui va être amenée à augmenter avec l'arrivée prochaine du RER E et du Tram 13 express. Située au cœur d'un secteur en fort développement urbain et économique, elle fait partie des pôles stratégiques du territoire de notre intercommunalité. La Communauté urbaine et le Département apportent donc une attention particulière au devenir de ce secteur.

L'étude de pôle de la gare de Poissy qui vise à réaménager les abords de la gare dans une optique d'amélioration de l'intermodalité est actuellement pilotée par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France. La rédaction du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) en 2016, en concertation avec les acteurs publiques concernés, dont GPS&O, a permis de fixer les grandes orientations du projet. Celles-ci font actuellement l'objet d'une concertation publique qui, une fois validée, mettra un terme à cette première phase d'études préalables.

Par un courrier en date du 1er février 2017 vous nous informez de votre position favorable à la reprise des phases suivantes d'étude par une collectivité territoriale, ayant reçu l'accord formel de l'ensemble des partenaires du projet, et vous souhaitez connaître celle qui la prendrait à sa charge.

Compte-tenu de l'importance des enjeux de ce pôle pour la Communauté urbaine et du fait que les actions envisagées dans le DOCP concernent essentiellement des compétences de GPS&O (aménagement des espaces publics et des parcs et aires de stationnement, organisation de la mobilité) nous souhaitons que la Communauté urbaine puisse reprendre le pilotage des études de schéma de principe, études environnementales et de l'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique. Cette proposition est faite d'un commun accord avec le Département des Yvelines et la commune de Poissy qui seront associés étroitement aux études.

De plus, eut égard aux enjeux que revêt la préparation du territoire à l'arrivée d'EOLE, nous souhaitons vous informer que le Département des Yvelines et la Communauté urbaine GPS&O ont décidé de mettre en place une équipe mixte, dédiée au pilotage des études et des travaux liés à l'aménagement des futurs pôles gare Eole et de leurs quartiers.

Nous avons donc le plaisir de vous informer que la Communauté urbaine, à l'appui de cette équipe projet dédiée pourra, pour le pôle de Poissy, reprendre le pilotage des études de schéma de principe, études environnementales et enquête en vue de la déclaration d'utilité publique.

LA COMMUNAUTÉ URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE
Immeuble Autoneum - Rue des Chevries - 78410 Aubergenville
gpseo.fr

Nos services (Sophie Dumas, DGA Stratégie Grands Projets ; sophie.dumas@gpseo.fr, 01 30 33 97 20) se tiennent à votre disposition pour fixer les modalités de cette éventuelle reprise du pilotage des études.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pierre BEDIER
Président du Conseil
Départemental des Yvelines

Pour le Président absent,
Le 8ème Vice-Président suppléant,
Suzanne JAUNET

LA COMMUNAUTÉ URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE
Immeuble Autoneum - Rue des Chevries - 78410 Aubergenville
gpseo.fr

PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

îledeFrance

Yvelines
Le Département

îledeFrance
mobilités