

Réunion d'information du quartier La Bruyère

22 mai 2025

Réunion publique d'information sur les travaux préparatoires du prolongement du tram T13 (Poissy < > Achères) dans le quartier la Bruyère

Jeudi 22 mai 2025

De 19h30 à 21h30

Lieu :

Ecole La Bruyère
3 rue Ernest-Lavis
78300 Poissy

Les représentants de la ville de Poissy

- Sandrine BERNO DOS SANTOS, Maire de Poissy
- Marc LARTIGAU, Conseiller municipal délégué au Tramway et au plan communal de circulation et de stationnement

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage :

- **Pour Île-de-France Mobilités (IDFM)**, l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, Île-de-France Mobilités organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens :
 - Laura LEMAIRE, chargée de projet du prolongement du tram T13
 - Mathieu JEGOU, chargé de projet du prolongement du tram T13
 - Yves DANTEC, chef du département projets de surface 1
 - Kylian ANCIAUX, chargé de mission concertation et information du projet de prolongement du tram T13
- **Pour SNCF Réseau**, gestionnaire du Réseau Ferré National, SNCF Réseau commercialise l'accès au réseau, gère les circulations et assure la maintenance et le développement des infrastructures :
 - Carolina MEIER-HIRMER, pilote d'opération du prolongement du tram T13

Les représentants de KEOLIS

- Grégory DEPIERE, Directeur de KEOLIS Seine et Oise Est
- Hélène LANIESSE, responsable marketing de KEOLIS Seine et Oise Est

L'animateur :

- Frédéric FIATTE, consultant dialogue de l'agence stratéact

Plus de 120 habitants du quartier La Bruyère ont répondu présents à cette invitation, ainsi que plusieurs élus et agents de la ville de Poissy.

L'agent de proximité pour le projet, Romain KOUO, était également présent, à l'écoute des questions et avis des participants à la réunion publique.

1- INTRODUCTION ET PRESENTATIONS

L'animateur de la réunion remercie les participants de leur présence, puis introduit la séance en présentant rapidement :

- L'objet de la réunion ;
- Les représentants de la co-maîtrise d'ouvrage (Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau) ;
- Le déroulé de la réunion :
 - o Une première partie de présentation générale du projet
 - o Une présentation spécifique sur les travaux dans le quartier La Bruyère
 - o Le dispositif de communication et d'information
 - o Un temps de questions/réponses

L'animateur rappelle que la réunion est enregistrée (audio) et qu'un compte-rendu sera réalisé afin que chaque point puisse être traité lors des prochaines réunions de coordination chantier (avec les différents acteurs : maîtres d'ouvrage, collectivités, AMO, entreprises...).

Il laisse la parole à Madame Sandrine BERNO DOS SANTOS, maire de Poissy.

Madame Sandrine BERNO DOS SANTOS remercie les participants de leur présence ainsi que les équipes venues pour répondre aux questions des habitants. Elle invite également les participants à poser toutes leurs questions. Enfin, elle souligne que le projet offrira une nouvelle solution de mobilité aux habitants du quartier.

2- PRESENTATION GENERALE DU PROJET

L'animateur reprend la parole afin de lancer la présentation du projet T13 phase 2 au travers d'un [film motion design, qui est accessible sur le site d'Île-de-France Mobilités](#).

Île-de-France Mobilités présente ensuite un film 3D du projet, et revient sur les différents lieux qui seront parcourus par le tram T13 : forêt de Saint-Germain ; golf de Saint-Germain ; entrée sur Poissy ; futur arrêt Poissy Gambetta ; futur arrêt Poissy RER ; centre de maintenance urbain ; futur arrêt et quartier Poissy Zac Rouget de Lisle ; rue Adrienne Bolland ; grande ceinture ferroviaire ; pont-rail du clocher d'Achères ; Achères ville.

3- TRAVAUX EN COURS ET A VENIR

• Les différents types de travaux

Depuis 2021, des travaux de réseaux concessionnaires (eau, électricité, gaz, fibre optique) sont fréquemment réalisés. Ces interventions, réalisées par les concessionnaires eux-mêmes et coordonnées par Île-de-France Mobilités visent à libérer le sol se trouvant sous la future plateforme du tramway.

En parallèle, des travaux préparatoires ont démarré, directement sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou d'Île-de-France Mobilités. Ils concernent la libération et la sécurisation de l'espace, le

débroussaillage des arbres et la démolition d'infrastructures se trouvant sur le futur tracé. Toutes ces opérations doivent être finalisées avant 2026, date à laquelle débiteront les travaux d'infrastructure.

- **Dépose du PRA Lefebvre (sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau)**

Depuis le 12 mai dernier, les travaux de dépose du pont de l'avenue Fernand Lefebvre ont démarré.

Entre le 29 mai et le 1er juin, une fermeture complète de l'avenue Fernand Lefebvre est prévue pour une opération « coup de poing » de dépose du pont. L'objectif est de massifier les travaux au maximum pour en réduire la durée et limiter ainsi les perturbations dans le temps. Durant ces quatre jours, des itinéraires de substitution sont recommandés, notamment par les rues Maréchal Foch et Charles Maréchal.

Ensuite, si la réouverture complète de la voirie n'est pas possible, un alternat sera mis en place à partir du 2 et jusqu'au 14 juin maximum, avec des feux de chantier et la présence d'agents pour réguler la circulation.

À noter que l'alternat initialement prévu le 12 mai, qui devait durer jusqu'au 28, a finalement été levé plus tôt. De la même manière, l'alternat envisagé après la fermeture complète du 29 mai au 1er juin pourrait être écourté si l'avancement du chantier le permet. Des travaux d'élargissement de la voirie et des cheminements piétons seront également réalisés, tout comme l'aménagement d'un parking privé de 4 places, réservé aux véhicules de maintenance de SNCF Réseau. Enfin, des engins spécifiques, comme des pelles à godets capables de circuler aussi bien sur rails que sur route, pourront accéder à la voie ferrée pour intervenir ensuite sur les voies en forêt, en cas de besoin.

La dépose du pont s'inscrit pleinement dans le projet global et permettra d'ouvrir la perspective de l'avenue, avec l'intégration paysagère du tramway.

- **Comblement des carrières (sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau)**

Parallèlement à cela, d'autres travaux, moins visibles pour les habitants, sont menés, notamment pour le comblement des carrières situées sous l'emprise de la future plateforme du tram.

Depuis la plateforme ferroviaire de la Grande Ceinture, des puits ont été creusés pour permettre la descente des ouvriers et des engins. Ces puits sont utilisés dans le cadre des comblements de carrières, réalisés pour garantir la stabilité de la plateforme. Il ne s'agit pas d'un simple retour à l'état initial, mais bien d'une adaptation spécifique aux exigences du futur tramway. En effet, pour que le tramway puisse descendre dans la zone de transition, entre l'avenue Fernand Lefebvre et la forêt de Saint-Germain, au niveau du talus, il est indispensable de s'assurer que le terrain puisse supporter la nouvelle infrastructure.

Ces travaux se poursuivront jusqu'à la fin du mois d'août 2025.

Par ailleurs, un réaménagement du square Jean Moulin, situé rue de la Bruyère, est également prévu (à l'horizon 2028). À cet endroit, le tramway circulera en mode urbain.

- **Aménagement de la base vie au niveau de l'ancienne gare Grande Ceinture (sous Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau)**

Ce chantier concerne l'aménagement d'une base vie, située au niveau de l'ancienne gare de Poissy Grande Ceinture. Cette base vie servira à l'ensemble des chantiers mobiles et offrira aux ouvriers des

espaces de vie fonctionnels. Elle servira également de zone de stockage de matériel, notamment dans des conteneurs adaptés.

À date, les travaux de terrassement se terminent et la plateforme de la base vie a été coulée. Les modules de type Algeco pourront être installés en juin pour une mise en service de la base en juillet.

Temporairement, certaines places de stationnement ont été supprimées pour permettre l'installation de GBA (blocs de béton) destinés à sécuriser l'accès à la base vie. Un cheminement piéton sécurisé a été aménagé, notamment pour les enfants fréquentant l'Association Départementale pour l'Éducation Spécialisée des enfants Déficiants Auditifs voisine. Les flux piétons et chantiers ont été clairement séparés, et l'accès au chantier est entièrement clôturé.

- **Dépose du PRA Versailles (sous maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités)**

À l'image de l'opération menée pour le pont Lefebvre, une intervention « coup de poing » est organisée afin de concentrer les travaux et ainsi limiter la durée de fermeture de l'avenue de Versailles. Afin de garantir le maintien de la circulation sur au moins un des axes principaux d'entrée à Poissy depuis Saint-Germain-en-Laye, Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau ne réalisent pas ces deux opérations simultanément.

Cette fermeture aura lieu lors du week-end du 2 au 3 août, avec des itinéraires de substitution recommandés par les avenues Foch et Lefebvre.

Dès le mois d'août, la démolition des deux ponts-rails changera donc l'environnement du quartier La Bruyère.

- **Travaux concessionnaires (sous maîtrise d'ouvrage des concessionnaires) et reconstitutions riveraines boulevard Gambetta (sous maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités)**

Les travaux concessionnaires :

Des travaux concessionnaires sont en cours sur le boulevard Gambetta. Ces travaux ont commencé dès 2021 et la majeure partie d'entre eux a déjà été réalisée. Leur objectif principal est de libérer le sous-sol en amont des travaux de génie civil de la future plateforme du tramway. Ils sont menés directement par les concessionnaires GRDF, ENEDIS, Orange, etc. Dans le cadre de ces travaux, Île-de-France Mobilités a une mission de coordination pour s'assurer qu'ils ne bloquent pas simultanément tous les axes routiers et qu'ils respectent le calendrier fixé, afin de tenir les délais du projet tram T13.

Île-de-France Mobilités précise que cette organisation reste complexe, notamment dans les avenues de Versailles et Gambetta, où l'espace est relativement restreint.

Tous les travaux ne peuvent pas être réalisés simultanément : ils doivent se dérouler de manière progressive, car il n'est pas possible d'intervenir sur tous les réseaux en même temps pour des raisons de sécurité ou de faisabilité technique. Par ailleurs, une attention particulière est portée au fait de limiter l'impact sur la circulation, en évitant des fermetures totales de voirie.

Reconstitutions riveraines :

Les travaux de reconstitutions riveraines ont démarré boulevard Gambetta en avril 2025 sous maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités. Ces travaux visent à libérer l'espace nécessaire pour construire les voies du tramway, les voies de circulation et les trottoirs. Ces aménagements ont nécessité l'acquisition

d'une partie de quelques terrains privés situés boulevard Gambetta. Après les acquisitions foncières, les clôtures sont rapprochées des maisons, les espaces réaménagés et les fonctionnalités reconstituées, notamment les places de stationnement, les portails et portillons et les boîtes aux lettres. Si la majorité de ces travaux a consisté à décaler les clôtures existantes, il a été nécessaire, à trois endroits, d'acquiescer des maisons dans leur intégralité pour permettre ces aménagements.

• **Travaux et circulation entre mai et septembre 2025**

Une mission de coordination est mise en place afin de respecter le calendrier des travaux tout en minimisant l'impact sur la voirie. Cependant, il est parfois nécessaire de procéder à des coupures de circulation ou d'instaurer des alternats pour des raisons de faisabilité technique, de sécurité ou pour limiter la durée des travaux.

- **Rue de La Bruyère** : en lien avec les travaux de SNCF Réseau, la rue reste fermée à la circulation, avec un accès réservé uniquement aux riverains. Cette situation est actuellement en vigueur et se poursuivra jusqu'en 2028.
- **Boulevard Pirmasens** : la Communauté Urbaine GPSEO intervient pour dévier les réseaux d'eau et les canalisations, entraînant une mise à sens unique de la voirie jusqu'à fin juin.
- **Avenue du Maréchal Foch** : travaux sur les canalisations, prévus jusqu'à mi-juin 2025.
- **Rue Charles Maréchal** : dévoiement des câbles Orange, nécessitant la neutralisation de places de stationnement et l'instauration d'un sens unique jusqu'au 20 juin 2025. La circulation se fera alors depuis la rue Charles Maréchal jusqu'au boulevard Gambetta.
- **Boulevard Gambetta** : CU GPSEO réalise des travaux sur les canalisations d'eau, Orange des dévoiements des réseaux télécoms et Île-de-France Mobilités des reconstitutions riveraines en parallèle. Afin de réduire la durée des travaux et respecter le planning, la circulation se fait dans un seul sens de circulation. Les piétons circulent sur le trottoir opposé.
- **Place de l'Europe** : des travaux de dévoiement des canalisations d'eau auront lieu cet été. Ces interventions pourraient impacter la circulation au niveau du rond-point. Pour limiter l'impact sur le trafic, ces travaux se déroulent spécifiquement en période estivale.

• **Circulation des bus de la ligne 5 (KEOLIS)**

Depuis septembre 2024, la ligne 5 avait été déviée et ne passait plus à l'intérieur du quartier La Bruyère. Un arrêt de substitution a été créé au niveau du Bd Rose permettant de palier à ce manque de desserte du quartier. Les riverains ont fait part à Ile-de-France Mobilités de la gêne que cela représentait lors de précédentes rencontres, ainsi Ile-de-France Mobilités a travaillé avec la ville de Poissy et Keolis, l'opérateur bus pour trouver une solution.

La ligne 5 desservira à nouveau le quartier La Bruyère à partir du 7 juillet 2025 (horaires été).

Grégory DEPIERE, Directeur de Keolis Seine et Oise, présente l'itinéraire qu'empruntera la ligne 5.

La ligne 5 ne reprendra pas l'itinéraire initial afin d'éviter le boulevard Gambetta, où les travaux resteront importants. Le trajet partira donc de la rue La Bruyère, desservira l'avenue Foch, puis passera par Robespierre et les Murailles, avec un terminus à la gare Sud de Poissy. Cet itinéraire permettra de rejoindre la gare de Poissy en 14 minutes avec une fréquence toutes les 15 minutes aux heures de pointe et toutes les 20 minutes en heures creuses.

À compter du 25 août, la ligne 5 sera renommée 6505, conformément à la nouvelle numérotation avec un préfixe.

Actuellement, la ligne 1 est renforcée pour compenser l'absence de desserte au cœur du quartier de La Bruyère, avec une moyenne de passage d'un bus toutes les 6 minutes 30 secondes. Avec la reprise de la ligne 6505, la capacité sera légèrement réduite pour transférer une partie de la flotte de la ligne 1 vers la ligne 5.

Quant à la ligne 57, elle retrouvera son itinéraire initial, à l'exception de l'arrêt Péguy qui ne sera pas desservi, car toujours impacté par les travaux. La reprise complète de son parcours dépendra de l'achèvement des travaux côté avenue Foch.

En conclusion, Île-de-France Mobilités précise que le phasage de réalisation des travaux vise à impacter le moins possible la voirie. Toutefois, il est parfois nécessaire de mettre en place des alternats ou des fermetures ponctuelles pour garantir le respect du planning des opérations. L'accès des riverains à leurs habitations, aux parkings et aux services est cependant toujours maintenu.

Lorsque cela s'avère nécessaire, un agent de régulation de la circulation est déployé pour fluidifier le trafic (ce dispositif est déjà en place pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau). Un nettoyage régulier des zones de chantier est également effectué.

Toutes ces mesures, ainsi que les horaires de travaux, résultent d'un travail en collaboration avec la ville de Poissy. L'ensemble des dispositions est discuté avec la ville et encadré par des arrêtés municipaux.

4- PRESENTATION DU DISPOSITIF DE COMMUNICATION

Île-de-France Mobilités présente le dispositif de communication en place.

Romain KOUO, l'agent de proximité, se présente. Il revient sur les permanences mises en place pour se rapprocher des riverains. Des permanences ont déjà eu lieu à Saint-Exupéry, au marché et au club Péguy. D'autres dates sont disponibles pour le marché, notamment les 24 et 30 juin. Une autre permanence au club Péguy est également organisée le jeudi 26 juin 2025 de 14h15 à 17h. Les participants sont invités à venir discuter et échanger afin d'obtenir davantage d'informations.

Île-de-France Mobilités présente les différents outils numériques mis en place pour suivre le projet. Il mentionne le site internet du projet, où l'on peut retrouver toutes les informations essentielles, notamment celles liées aux travaux. Il évoque également la page Facebook du projet, qui permet de suivre les avancées à long terme et de s'informer sur l'ensemble des actions menées.

Enfin, une chaîne WhatsApp est dédiée à la diffusion d'informations pratiques : avancement des travaux, rendez-vous, réunions publiques, etc. Ile-de-France Mobilités précise que cette chaîne constitue un canal spécifique pour les actualités liées aux travaux. Les participants sont invités à s'y inscrire via un lien dédié : <https://whatsapp.com/channel/0029VamUWYEJuyALQfELuF3I> .

Île-de-France Mobilités termine avec l'annonce de l'événement festif prévu le 16 juin, qui marquera officiellement le lancement des travaux. Ce sera un moment convivial au parc Jean Moulin : concerts, présence des élus et apéritif seront au programme, afin de rassembler les habitants autour du projet.

5- TEMPS DE QUESTIONS / REPONSES

Dans un souci de simplification, les questions formulées lors de la réunion publique ont été regroupées par thématique. Les réponses aux questions posées sont celles données par les représentants d'Île-de-France Mobilités, de SNCF RESEAU, de Keolis présents à la réunion publique ainsi que par Mme le Maire Sandrine BERNO DOS SANTOS.

LE TRAMWAY ET SON ENVIRONNEMENT

Question : Quelle sera la vitesse exacte du tram entre la forêt, son entrée en ville et sa circulation dans Poissy ?

Réponse : Île-de-France Mobilités précise que la vitesse de circulation du tram T13 ne sera pas la même tout le long de son tracé. En tant que « train », il circulera à 100 km/h en forêt. Au niveau du débranchement, une décélération progressive sera appliquée, avec une vitesse en centre-ville de Poissy comprise entre 20 et 30 km/h. En milieu urbain, le tram circule en « marche à vue », ce qui signifie que le conducteur adapte sa vitesse en fonction de la circulation et de la saturation routière. La priorité est donnée au tram lorsqu'il arrive. Lorsque le tram passe boulevard Europe et rue Adrienne Bolland, il circulera à 50 km/h. À ce niveau-là, le tramway n'est pas en interface avec la route, c'est-à-dire qu'il ne traverse pas de chaussée et se trouve dans une zone protégée et banalisée qui permet d'atteindre cette vitesse en toute sécurité. Enfin, lorsque le tram revient sur la Grande Ceinture et en forêt, la vitesse repasse à 70 km/h jusqu'à la station Achères Ville (RER).

Question de la part d'une habitante non-voyante de Poissy : Comment seront organisés les passages piétons le long du tracé du tram ?

Réponse : Île-de-France Mobilités explique que, pour garantir la sécurité des piétons, plusieurs dispositifs seront mis en place, analogues à ceux en vigueur sur la ligne tram T13 déjà en service : des bornes podotactiles au sol seront installées pour guider les personnes malvoyantes vers les zones de traversée. Des signaux sonores aux feux piétons permettront d'indiquer clairement les moments où il est possible de traverser en toute sécurité. À Poissy, une traversée piétonne sera aménagée pour permettre l'accès de part et d'autre de la station Gambetta, notamment vers le square Prieur. Au niveau du carrefour Devaux et de la place de l'Europe, des barrières seront installées pour garantir la séparation entre les circulations piétonnes et le tram. Concernant le cheminement piéton depuis la rue La Bruyère jusqu'au centre-ville, une traversée piétonne sera aménagée permettant de circuler en toute sécurité sans traverser les voies du tramway. L'objectif est de créer une liaison claire, continue et protégée pour les habitants du quartier.

Question : Comment ont-été choisis les arrêts du prolongement ?

Réponse : La localisation des arrêts est d'abord déterminée à partir d'une analyse des zones d'habitation, en tenant compte de la densité des quartiers, des équipements culturels et des services publics à proximité. Une fois cette première réflexion réalisée, une étude d'optimisation est menée pour préciser l'emplacement des arrêts. Pour garantir une bonne exploitation de la ligne (en termes de fréquence et de temps de trajet), il n'est en effet pas envisageable d'implanter une station tous les 200 mètres. Pour un tram en milieu urbain, les arrêts doivent être situés à environ 800 mètres à 1 kilomètre les uns des autres. Ensuite, une vérification technique est effectuée pour s'assurer que l'implantation est possible sur le terrain. Il arrive que certains emplacements, bien que souhaitables sur le papier, se révèlent techniquement inadaptés à l'accueil d'un arrêt.

Question : Quel sera l'arrêt le plus proche du quartier ?

Réponse : Île-de-France Mobilités précise que la station la plus proche pour les habitants du quartier La Bruyère, sera la station Poissy-Gambetta. Elle sera située à proximité du pont-rail actuel, avec un parking également prévu à ce niveau. Pour rejoindre cette station depuis La Bruyère, les habitants pourront passer sous l'ancien pont-rail (qui sera retiré cet été), ce qui représente environ 10 minutes de marche.

Question : Comment a été décidée la localisation du futur arrêt de tram du quartier La Bruyère ?

Réponse : Île-de-France Mobilités explique que pour l'arrêt La Bruyère, la localisation a été définie en fonction de son aire d'influence, c'est-à-dire les zones qu'elle dessert. Des études ont été menées afin d'identifier l'emplacement le plus pertinent. La station Poissy Gambetta répond à ce besoin, étant à l'emplacement optimal du plus grand nombre. L'objectif est de garantir un accès optimal à la station pour tous.

Question : Quelle sera la fréquence du tram et pour quand est prévu sa mise en service ? Toute la ligne sera-t-elle mise en service en une seule fois ?

Réponse : Île-de-France Mobilités indique que la fréquence prévue est la suivante : un tram toutes les 10 minutes en heure de pointe, toutes les 20 minutes en heures creuses. Les heures de pointe sont définies entre 6h00 et 9h00 le matin et entre 18h00 et 19h30 le soir. En dehors de ces plages horaires, la fréquence restera de 20 minutes. Concernant la mise en service, le projet prévoit une mise en service unique pour l'ensemble de la ligne d'ici fin 2028, sans phasage par tronçons.

Question : De combien a été décidé l'écartement des voies pour permettre le passage du tram ?

Réponse : SNCF Réseau précise que l'écartement sera de 1,435 m, soit l'écartement standard utilisé pour les trains en France.

Question : À l'issue du projet, faudra-t-il faire un changement pour rejoindre Saint-Germain-en-Laye RER ?

Réponse : Île-de-France Mobilités explique qu'un changement sera bien nécessaire à Lisière Pereire pour rejoindre le RER A à Saint-Germain-en-Laye. En revanche, les personnes qui se rendront à Lisière-Pereire, n'auront pas de correspondance à effectuer. Une autre option sans changement restera d'utiliser la ligne de bus 1 (future 6501).

Question d'un habitant de la rue Madeleine Chartier : Pourquoi ces noms de stations ? Sont-ils définitifs ?

Réponse : Île-de-France Mobilités rappelle que les noms des stations ne sont pas définitifs. Avant la mise en service, une réflexion sera menée pour réévaluer l'ensemble des noms, afin d'identifier des dénominations plus appropriées et pertinentes. Des échanges auront lieu à ce sujet en amont de l'ouverture de la ligne.

LES TRAVAUX

Question : Les gaines de câbles qui demeurent apparentes entre le pont de l'Avenue Fernand Lefebvre et le pont de l'Avenue de Versailles vont-elles rester visibles dans le paysage urbain ?

Réponse : SNCF Réseau précise que tous les équipements apparents (câbles, gaines...etc.) qui se situent entre les deux pont-rail seront enterrés progressivement. En revanche, au niveau de la base vie, les installations resteront provisoires et seront retirées uniquement à l'issue des travaux.

Question : La pollution est un des impacts importants des chantiers et des transports en général pour les habitants du quartier. Pourquoi les moteurs de certains bus tournent à l'arrêt, de même pour les engins de chantier ?

Réponse : Keolis, exploitant des lignes de bus dans le quartier, rappelle la consigne donnée à l'ensemble de ses conducteurs : le moteur doit être coupé au-delà de 2 minutes d'arrêt. En cas d'infraction, des sanctions peuvent être appliquées pour incivilité, car ces désagréments sont malheureusement récurrents. KEOLIS resensibilisera ses conducteurs. Par ailleurs, les forces de l'ordre peuvent également intervenir et verbaliser.

Île-de-France Mobilités confirme que cette même règle est imposée aux entreprises de chantiers. En tant que maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités restera vigilant et signalera aux entreprises effectuant les travaux, les cas de moteurs laissés en marche inutilement. D'ores et déjà, Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau demandent aux entreprises de travaux de respecter cette consigne.

Question : Comment seront réalisées techniquement la dépose de chaque pont ? Selon la technique utilisée, quelles sont les nuisances attendues ?

Réponse : Pour le pont de Lefebvre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, le pont sera découpé, notamment sa structure métallique, qui sera ensuite retirée. Les nuisances sonores les plus importantes seront liées à la démolition des piliers situés sur les côtés. Les travaux sont prévus durant le week-end de l'Ascension, mais uniquement en journée, à savoir le jeudi 28, le vendredi 29 et le samedi 30, sans intervention de nuit.

Pour le pont de Versailles sous maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités : ce pont est en béton et non métallique. L'intervention consistera à scier le pont, avant de le retirer, le démonter et l'acheminer vers un site de stockage. La technique de sciage est plus favorable pour limiter les nuisances sonores que la démolition par percussion. Ces opérations sont prévues pour le week-end du 2-3 août 2025. Les piliers seront également retirés à cette occasion en retirant progressivement chaque pilier de haut en bas. Des précisions complémentaires seront apportées ultérieurement, notamment par une information travaux lorsque le calendrier détaillé de l'opération sera connu.

Question d'un habitant de la rue Fernand Lefebvre : les nuisances sonores et vibratoires posent de vrais problèmes aux riverains. Comment se fait-il qu'il y ait autant de bruit, parfois très tôt le matin ? Quelles sont les solutions prévues ?

Réponse : SNCF Réseau confirme qu'un engin de chantier a démarré son activité entre 6h30 et 7h (soit avant l'horaire autorisé par l'arrêté). L'entreprise a été contactée pour lui rappeler le respect des horaires réglementaires. Les travaux sont réalisés uniquement en semaine, pendant les jours ouvrés, afin de limiter les nuisances pendant les périodes de présence à domicile. Par ailleurs, les opérations de forage ne génèrent pas de bruits excessifs. Avant le début du chantier, les entreprises effectuent des constats par huissier. Si des habitants subissaient des fissures ou des dommages, il est important de les faire constater également. Cela permettra de traiter le problème de manière appropriée une fois l'entreprise identifiée.

Question d'un habitant du boulevard Pirmasens : Le talus situé sur le boulevard Pirmasens sera-t-il conservé en l'état à l'issue du projet ? Aujourd'hui, ce talus empêche les habitations du boulevard de donner directement sur les futures voies du tram T13.

Réponse : Île-de-France Mobilités précise que le talus situé entre la rue de la Bruyère et le boulevard Pirmasens sera conservé et reprofilé pour permettre son maintien. Sur cette section, la vitesse du tramway est limitée à 30 km/h. Des terrassements ont été réalisés au niveau du talus, pour permettre

**T13**

PROLONGEMENT

Saint-Germain > Achères

le retrait des piliers du pont. Du côté gauche (côté club Pégy), un parking privé sera créé. De l'autre côté, un aménagement paysager est prévu : des arbres seront replantés et le talus sera végétalisé, mais sans la présence de grands arbres.

Question : Quel sera l'arrêt de remplacement de l'arrêt Fernand Lefebvre durant les 4 jours de dépose du pont du week-end de l'ascension ?

Réponse : Keolis précise que, du jeudi 29/05 au dimanche 1/06 (inclus), le bus ne desservira pas l'arrêt Fernand Lefebvre. Aucun arrêt de report ne peut être mis en place. Pour emprunter la ligne 1, les usagers pourront se rendre à la Gare de Poissy. Par ailleurs, la ligne 5 continuera à circuler et desservira le boulevard Rose, qui reste le point d'accès le plus proche pour les personnes qui empruntent le bus au niveau de l'arrêt Fernand Lefebvre. Étant donné qu'il s'agit d'une ligne exploitée avec des véhicules articulés, aucune alternative n'a pu être envisagée.

Question d'un habitant de la rue Madeleine Chartier : Les vibrations ont provoqué d'importantes fissures dans certaines maisons. Pourquoi ?

Réponse : SNCF Réseau explique que les vibrations sont dû au fait que l'entreprise avait initialement utilisé un compacteur inadapté à une zone urbaine. Dès que cela a été constaté, l'engin a été remplacé. Ce changement a légèrement rallongé la durée des travaux, car la hauteur des couches de compactage ont dû être diminuée. Les travaux ont néanmoins pu être menés à terme.

Question : Comment les fissures seront-elles prises en charge par la suite ?

Réponse : SNCF Réseau précise que, concernant la question des fissures, les travaux les plus impactants côté avenue de Versailles ont déjà été réalisés. Comme indiqué précédemment, un constat d'huissier est prévu pour l'extérieur des bâtiments. En cas de problème à l'intérieur lors des travaux côté Fernand LEFEVBRE, une communication par mail a été envoyée : il est donc recommandé de prendre directement contact avec la personne indiquée dans le mail. L'habitante ajoute qu'il serait souhaitable de renforcer les démarches pour effectuer un constat plus approfondi à l'extérieur.

Question : Comment s'effectuera la sortie rue de la Bruyère pendant le week-end des travaux ?

Réponse : Île-de-France Mobilités précise que, durant les travaux de dépose du pont de l'avenue de Versailles, l'accès à l'avenue de Versailles depuis la rue de La Bruyère sera fermé le week-end du 2-3 août. Pour se rendre au centre-ville, il faudra remonter la RD190 puis rejoindre l'avenue Lefebvre au tourne-à-droite.

Question d'un habitant des terrasses d'Arcy : Les rails et les bâtiments vont-ils être démolis ? Par ailleurs, pourquoi le bus ne s'arrête-t-il que dans un sens à cet endroit ?

Réponse : SNCF Réseau explique que, dans le cadre du projet, en dehors du pont, toutes les démolitions prévues sur le domaine ferroviaire ont déjà été réalisées. Aucune autre démolition n'est programmée. Concernant l'arrêt de bus, KEOLIS explique qu'aujourd'hui l'arrêt n'est que du côté Saint-Germain, car il n'y a pas eu de retour favorable du département pour aménager un arrêt dans l'autre sens.

Question : Pourquoi démolir la gare de l'ancienne grande ceinture ?

Réponse : Madame le Maire de Poissy Sandrine BERNO DOS SANTOS explique que la question de la réhabilitation de l'ancienne gare a bien été étudiée. Malheureusement, après expertises, le bâtiment s'est révélé très dégradé et irrécupérable. Le bâtiment sera donc détruit car les murs ne sont plus en état de supporter une quelconque rénovation. Il y a plusieurs années, une proposition de reprise avait été envisagée mais les négociations ont échoué notamment en raison du coût d'acquisition et du montant trop élevé des travaux (plus de deux millions d'euros). Concernant les rails présents sur cette

parcelle, ils seront retirés. Dans le cadre du projet, Île-de-France Mobilités achètera le terrain (qui appartient aujourd'hui à SNCF), pour en faire une zone de compensation écologique.

Question : Quelles mesures sont prises pour éviter les nuisances sonores de nuit pendant les travaux ?

Réponse : SNCF Réseau explique qu'une attention particulière est portée au respect des horaires de travaux définis dans les arrêtés. Des difficultés ont pu survenir lors du lancement, mais SNCF Réseau travaille constamment à l'amélioration des processus pour limiter les nuisances pendant la phase de construction. Par exemple pour le Pont avenue Versailles, plutôt que de procéder à des démolitions totales, des opérations de sciage sont privilégiées afin de réduire les impacts sonores et environnementaux. Des méthodes de construction adaptées sont mises en place pour minimiser les nuisances, avec un suivi quotidien pour respecter ces exigences. SNCF Réseau ajoute que certaines entreprises ont parfois procédé à des transferts d'engins la nuit, ce qui n'était pas prévu. Elles ont agi ainsi pour ne pas bloquer la circulation la journée, notamment pour faire circuler des portes-chars, difficiles à faire circuler en pleine journée. Dès qu'elle en a eu connaissance, SNCF Réseau est intervenue auprès des entreprises de travaux pour leur rappeler que ces actions n'étaient pas autorisées.

LES TRAVAUX CONCESSIONNAIRES

Question : Pourquoi certains travaux concessionnaires ont lieu en dehors du tracé du tram ?

Réponses : Île-de-France Mobilités explique que les travaux ne se déroulent pas systématiquement sous le tracé du tram, car l'objectif est précisément de déplacer les réseaux pour qu'ils ne soient pas situés sous les voies. Pour cela, ils doivent être déviés de part et d'autre du tracé.

LE RESEAU DE BUS

Question : L'arrivée du tram entrainera-t-elle des modifications sur la ligne de bus n°1 ? Sera-t-elle maintenue ?

Réponse : Île-de-France Mobilités précise que la mise en service du tramway T13 ne signifie pas la suppression de la ligne 1. Celle-ci sera maintenue. Le tram T13 ne remplacera pas les lignes existantes qui répondent à des besoins spécifiques que le tramway ne couvrira pas. Concernant la ligne 1, la desserte restera conséquente, notamment avec une liaison directe entre Saint-Germain-en-Laye et Poissy. Seul l'accès sera modifié.

Question : Le tram apportera-t-il des modifications sur la ligne J ?

Réponse : Île-de-France Mobilités indique que le projet du tram T13 n'aura pas d'impact sur la ligne J. En revanche, la ligne J sera bien impactée par l'arrivée du projet EOLE, c'est-à-dire l'extension du RER E, qui permettra de relier Poissy à La Défense en seulement 14 minutes. Il ne s'agira pas d'une dégradation de service, mais au contraire d'un remplacement de la ligne J par un système plus efficace et plus performant. Plus d'informations sur : <https://www.rer-eole.fr/> .

Question : Le tracé de la ligne 5 changera-t-il après les travaux car aujourd'hui il est plus long qu'auparavant pour rejoindre la gare ?

Réponse : Île-de-France Mobilités explique que le tracé actuel de la ligne 5 s'inscrit dans une démarche à long terme. Un travail collaboratif est mené avec l'ensemble des partenaires afin de reconfigurer la desserte, en faveur du tram T13. L'objectif est d'étudier la possibilité d'implanter des arrêts plus pertinents à partir de l'année 2026.

LE STATIONNEMENT

Question : Qu'est-il prévu au niveau des places de stationnement une fois le tram en service, notamment autour des stations ? Est-ce que ce sera payant, notamment si des automobilistes non riverains viennent stationner en journée le long du tracé pour emprunter le tram ?

Réponses : Madame le Maire de Poissy Sandrine BERNO DOS SANTOS répond qu'il n'est pas prévu que le stationnement devienne payant. Dans le cas de figure, peu probable, où des personnes viendraient en voiture pour ensuite prendre le tram, la Ville pourrait étudier la mise en place d'une zone bleue en journée, afin que les riverains ne soient pas impactés. Il n'est pas question de rendre le stationnement payant, mais bien de garantir que les riverains pourront se garer à tout moment. Île-de-France Mobilités complète en précisant que dans le cadre de l'aménagement, certaines « poches » de stationnement seront créées à l'emplacement des maisons démolies. Plusieurs de ces poches, notamment sur l'avenue Gambetta, permettront de restituer des places de stationnement.

Question d'une habitante de la copropriété I3F : Les places de parking et le parc à jeux sont-ils restitués après les travaux ?

Réponse : SNCF Réseau explique que l'aire de jeux restera en place. Lors de la deuxième phase des travaux, prévue en 2026, des terrassements seront réalisés pour permettre l'insertion du tramway dans la zone de transition. Un travail est en cours pour minimiser l'impact sur le square. Si l'aire de jeux devait être affectée, elle serait intégralement réaménagée. Concernant les places de stationnement, elles seront également restituées à l'issue de cette deuxième phase.

L'ENVIRONNEMENT

Question : Pourquoi les arbres le long du tracé du tram, au sein de la ville de Poissy, ne sont-ils pas transplantés plutôt que coupés ?

Réponse : Île-de-France Mobilités explique qu'il n'est pas possible de transplanter des arbres de cette taille. Cela a pu être réalisé pour des arbustes dans le cadre des reconstitutions riveraines, mais pas pour des arbres de grande taille.

Question : Compte-tenu des nombreux impacts de l'arrivée du tram sur l'environnement, notamment en ce qui concerne le nombre d'arbres coupés, ce projet est-il vraiment vertueux sur le plan environnemental ?

- **Réponse :** Île-de-France Mobilités explique que le projet est conçu en appliquant la méthode Éviter-Réduire-Compenser. Ainsi, en premier lieu on a cherché à éviter les impacts, la réutilisation de la grande ceinture en est un bon exemple car le tram s'insère alors sur un linéaire qui est déjà artificialisé. Il ne s'agit pas de construire une ligne de transport entièrement nouvelle, mais de s'appuyer sur l'histoire et les emprises ferroviaires existantes.
- Lorsque les impacts ne peuvent être évités, alors on cherche à les réduire, par exemple en déplaçant les espèces présentes sur le site du chantier vers des milieux favorables.
- Enfin, quand les impacts ne peuvent être ni évités, ni réduits, il est alors nécessaire de les compenser

Ainsi, le T13 a été conçu en impactant le moins possible les arbres existants, néanmoins, des coupes sont quand même nécessaires sinon il serait impossible de réaliser le tramway. Île-de-France Mobilités

met alors en œuvre un programme de compensations à la fois pour les arbres urbains et les arbres en forêt de Saint-Germain.

Pour les arbres forestiers, cette compensation prend la forme de nouveaux boisements, à proximité du tracé, par exemple sur l'ancienne ligne de la Grande Ceinture déclassée, et également à Conflans Sainte-Honorine. L'idée est de recréer des espaces boisés au plus proche de ceux impactés par le projet. La compensation passe également par le financement par Île-de-France Mobilités de travaux d'amélioration sylvicole en forêt de Saint-Germain et par ailleurs Île-de-France Mobilités apporte aussi son financement à hauteur de 6 ha au projet de la forêt de Maubuisson.

En ce qui concerne les arbres urbains qui ont dû être coupés, ceux-ci seront également compensés à hauteur de "1 pour 1" quand il est possible de les replanter dans la même rue ou de "3 pour 1" s'ils sont replantés dans une autre rue.