

Tangentielle Ouest

Concertation



ANNEXES DU BILAN DE LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE SUR LA PHASE 2 DE LA TANGENTIELLE OUEST

7 MARS / 8 AVRIL 2016

www.tangentielleouest.fr



SOMMAIRE

Le tableau des avis	4
Les comptes rendus des rencontres publiques	72
Les outils d'information et de communication	94
Les supports de présentation des réunions publiques	104
Les courriers et contributions reçues	142
La délibération du Conseil du STIF du 7 octobre 2015	170
La délibération du Conseil du STIF du 11 février 2015	174





01 LE TABLEAU DES AVIS

Ce tableau recense les avis issus des cartes T, des fiches avis ou déposés sur le site Internet. Certaines lignes vierges correspondent à des cartes T envoyées sans avis (seules les coordonnées étaient complétées).

N°	Contenu de l'avis	Date de dépôt
1	Très favorable.	01/03/2016
2	Ce projet me permettra de me rendre à mon travail en transports en commun car temps de transport correct par rapport à la voiture actuellement.	01/03/2016
3	Depuis 1976 ce projet a connu divers rebonds. On se demande si celui-là n'est pas encore de la poudre aux yeux. Bref, vous faites un comparatif de temps de transports avec un coût qui sera comme d'habitude, dépassé. Vous avez oublié les fréquences, ce qui est le plus important.	01/03/2016
4	Le tram train Saint Germain GC-Saint Germain RER me semble superflu et un gaspillage d'argent public. Un bus navette serait bien moins cher et serait moins envahissant sur l'espace public et la forêt.	01/03/2016
5	Un projet intéressant, qui devrait déjà fonctionner et qui rendra un grand service pour toute la population. Bravo! Ne tardez pas.	01/03/2016
6	Bravo pour le tracé 2 qui apparaît bien plus pertinent que le 1er. Cela permettra par exemple pour le quartier de la Bruyère d'avoir une desserte efficace vers la gare RER de Poissy + vers St Germain.	01/03/2016
7	Maintien de la station Achères chêne comme un terminus (1 tram sur 2). Préservation des espaces naturels, voir l'argumentation de ceux-ci. Rendre inconstructible les espaces naturels existants au 01/01/2016. Création de parking «gratuit» à chaque station urbaine pour lutter contre l'effet néfaste du Diesel des automobiles et de ce transport polluant. Augmenter la capacité du RER A Saint-Germain en Laye.	03/03/2016
8	Je trouve inutile et superflu le nouveau tracé passant par la Gare RER de Poissy. Le tracé initial est déjà très très bien.	03/03/2016
9	Arrêtez SVP de construire, ou étouffe construire des logements derrière la Mairie de Poissy!! ça suffit. Arrêtez de détruire les espaces verts de gignates la forêt de St Germain, laissez-nous respirer un peu. Pensez à l'humain avant tout.	03/03/2016
10	Intéressant.	03/03/2016
11	Très favorable à la modification. Projet 2 effectuant la liaison St Germain/Poissy RER.	03/03/2016
12	Projet actuel totalement inadapté à la ville de Poissy. Gaspillage des fonds publics. Tissu économique fortement détruit par ce projet. Conséquences diverses non prises en compte par le STIF. STIF devrait s'attacher à faire fonctionner l'existant, ce qui est loin d'être le cas.	03/03/2016
13		03/03/2016
14		03/03/2016
15	Très bonne desserte de Poissy.	03/03/2016
16	Très bien. Surtout si moins de circulation en ville, quartier gare et liaison passage des ponts. Penser peut-être à la liaison Carrières/Poissy.	03/03/2016
17	Ce trajet répond parfaitement aux attentes. Il dessert parfaitement la ville de Poissy.	04/03/2016
18	A la hauteur des mutations socio-professionnelles. Dans l'air du temps pour désengorger un réseau ferré saturé.	04/03/2016
19	Je trouve ce projet ambitieux, mais utile pour la cohésion d'une région. Il va faciliter les déplacements. Moyen moderne au + urbain.	04/03/2016
20	Semble intéressant, mais on en parle depuis plus de 30 ans, à ce jour pas de concrétisation!! On doute!!! Où sera implantée la station La Bruyère, dans l'avenue de Versailles je ne vois pas un endroit pour cette implantation (zones immeubles et pavillonnaires)??	04/03/2016
21	Projet intéressant. Le tracé Poissy avec 3 gares est bien. Mais ce projet est trop long à voir le jour et arrivera trop tard! Comme tous les projets SNCF en IDF...	04/03/2016
22	Manque la desserte de Technoparc/Chêne Feuille.	04/03/2016
23	C'est un bon projet, en espérant que pour une fois le quartier St Exupéry ne sera pas oublié.	04/03/2016
24	Confus avec ces options, confus avec interférences RATP/SNCF.	04/03/2016
25	Pour le moment pas ou peu de visibilité sur le tracé urbain de Poissy. Nous avons déjà matin et soir, aux heures de pointe un centre-ville très embouteillé et engorgé.	04/03/2016
26	Contre. Nos impôts vont forcément augmenter alors que je n'ai personnellement aucun avantage à ce nouveau tracé. De plus, nos promenades en forêt le week-end seront moins agréables avec le passage du tram-train...	04/03/2016



27	Très bonne initiative. Cela va permettre d'ouvrir les quartiers excentrés de St Germain (Grande Ceinture) et de créer un lien avec Versailles.	04/03/2016
28	Projet coûteux, inutile et générateur de nuisances pour les habitants de Saint Germain en Laye.	04/03/2016
29	Je crains que le raccordement du RER A, à la ligne de la grande ceinture, ne défigure l'avenue qui mène au château.	04/03/2016
30	Excellent projet à réaliser au plus vite.	04/03/2016
31	D'accord pour une prolongation pour Versailles-Chantiers et une autre par Poissy jusqu'à Cergy-Pontoise.	04/03/2016
32	Je suis intéressé par ce projet qui devrait alléger le trafic routier St Germain en Laye RER à Poissy, Conflans Ste Honorine, Achères. A St Germain en Laye la rue de la République est immobile aux heures de pointe.	04/03/2016
33	C'est très bien ce tracé urbain dans Poissy mais pourquoi doit-on traverser le golf?? Ça paraît plus long qu'en ligne droite.	04/03/2016
34	Inutile, coûteux, et même nuisible en forêt de Saint Germain: risque d'urbanisation de la parcelle séparée de la forêt. Evitement de la forêt du centre-ville et du RER.	04/03/2016
35	Le passage du tram en centre-ville risque de poser des problèmes et pour l'urbanisme et pour la circulation. Comment allez-vous concilier la rue piétonne du samedi et du dimanche et le tram? L'autre trajet avait l'avantage de ne pas opérer.	04/03/2016
36	Ce projet est intéressant en termes de déplacements via les transports en commun. Il m'intéresse pour rejoindre Versailles par exemple.	04/03/2016
37	Une très bonne chose pour faciliter mon trajet jusqu'à la gare de Poissy et St Germain. Mais ce serait vraiment bien: un arrêt RER à la ZAC Rouget de Lisle!!! Gain de temps énorme (supprimer l'arrêt Achères Gd Cormier où personne ne descend jamais...).	04/03/2016
38	Excellent projet. La desserte de Poissy gare est indispensable!!!	04/03/2016
39	Excellent. Actuellement il y a beaucoup de problème sur les lignes Poissy/Cergy avec le RER A. Je prévois de déménager à Poissy d'ici 2017/2018 et prendre les transports m'angoisse actuellement avec tous ces soucis de retards, de grèves.	04/03/2016
40	Magnifique. Réduction (souhaitée) du trafic routier et de la pollution (dont sonore).	04/03/2016
41		04/03/2016
42	Nous sommes favorables pour le trajet urbain desservant 4 stations.	04/03/2016
43		04/03/2016
44	Le projet serait plus impactant en permettant de relier les bassins d'emplois de Cergy-Pontoise et de St Quentin en Yvelines.	04/03/2016
45	Je suis contre ce projet qui ne m'apportera rien d'autre que des impôts supplémentaires. A choisir, je préfère largement le tracé initial. Mais savoir qu'un tram-train traversera la forêt que l'on parcourt régulièrement ne m'enchant pas du tout. Au contraire.	04/03/2016
46	Je suis contre la liaison RER A St Germain GC en passant par le camp des Loges car à terme la forêt risque d'être grignotée et urbanisée.	04/03/2016
47		04/03/2016
48		07/03/2016
49	Il faut à tout prix que le nouveau tracé urbain soit adapté. Une grande ville comme Poissy a besoin de plusieurs stations. Pour moi, la station Poissy ZAC améliorerait considérablement mon quotidien et donc ma qualité de vie.	07/03/2016
50	Augmentation de l'endettement des ménages (taxe d'habitation & taxe foncière).	07/03/2016
51	Quel financement et impact sur les charges locales?	07/03/2016
52	Je suis pour les projets qui desservent de plus en plus de villes et gares. Poissy-Gare de Lyon c'est extra....en RER «A» (je n'ai pas de véhicule).	07/03/2016
53	Pas bienvenue, il faudrait déjà régler le problème du RER A qui fonctionne mal!	07/03/2016
54	Même en lisant votre lettre d'information, j'ai toujours beaucoup de mal à comprendre l'utilité de ce projet, sauf à justifier une dépense supplémentaire et la fonction par impôts qui en résulte. Feriez mieux de travailler à la régularité des RER A au départ de Poissy!!! Je désapprouve totalement ce projet.	07/03/2016

55	Oui si la station Chêne Feuillu est réalisée. Sinon ça ne servira pas à grand-chose pour nous habitants d'Achères. Pour aller sur Poissy et Versailles, Chêne Feuillu c'est l'idéal. Je souhaite bien du courage pour ceux qui réaliseront les travaux d'accès aux gares de Poissy-Gambetta et Poissy RER! Quant à partir vers Cergy: pourquoi les tram/train ne pourront-ils pas effectuer le trajet total Versailles-Cergy? Sans changement?	07/03/2016
56	Favorable au projet urbain : échange avec RER A et dessertes urbaines essentielles.	07/03/2016
57	Le tracé initial est une hérésie et ne ferait que creuser les pertes déjà enregistrées entre Noisy Le Roi et St Germain. Il constituerait une nuisance inutile pour les riverains de Poissy. A l'inverse, le nouveau tracé urbain remplit toutes les conditions d'utilité de ce genre de projet et recueille toute notre approbation.	07/03/2016
58	Ce projet facilitera semble-t-il l'accès à cette liaison à plus de gens que le projet initial.	07/03/2016
59	Nous sommes pour le tracé par le centre-ville (RER) Poissy. L'investissement pour réaliser la «virgule» SGGC-SG RER paraît disproportionné par rapport au trafic supposé voyageurs. Pourquoi ne pas instaurer un système de navettes entre SGGC et RER SG? Nous sommes pour la prolongation jusqu'à Cergy dans les meilleurs délais.	07/03/2016
60	Très favorable pour les communications entre Achères/St Germain et Achères/Poissy.	07/03/2016
61	Dramatique pour la ville de Poissy d'être coupé en deux par un tramway. Augmentation des embouteillages, de la pollution. Tangentielle a pour but de relier l'ouest à Versailles et St Quentin pas de desservir le centre-ville de Poissy. Le nouveau tracé est néfaste et contre-productif?	07/03/2016
62	Cela aurait pu être un bon projet mais la suppression à Achères quartier chêne Feuillu est incompréhensible et la raison donnée est infondée et injuste car après 21h30 que ce soit Poissy RER ou Achères RER le Chêne Feuillu est à une demi-heure à pied.	07/03/2016
63		07/03/2016
64	Aucun intérêt. Le tracé initial est absurde.	07/03/2016
65	Très bon projet, mais habitant le quartier St Exupéry et attendons avec impatience un arrêt proche de chez nous!!	07/03/2016
66	A quelle gare sera l'arrivée à Versailles? Merci.	07/03/2016
67	Type tramway, mode tram train, transport innovant conçu pour circuler bien sur les voies. C'est bien le tramway, aussi bien RER A ou RER E, c'est bien aussi ce bon projet.	07/03/2016
68	Très attendu pour moi. Possibilité d'aller directement de St Germain à St Cyr.	07/03/2016
69		07/03/2016
70		07/03/2016
71	Pourquoi un passage à travers le golf qui implique le RVB de l'infrastructure actuelle + passage souterrain coûteux pour les golfeurs. Il vaudrait mieux un tracé nouveau. Un tracé sur un côté de la RD190 en prolongement du parcours urbain de Poissy serait plus économique vu la largeur de cette voirie sur un seul côté afin d'éviter une traversée de cette route et faciliter le raccordement à la voie existante à St Germain GC.	07/03/2016
72	Je suis favorable au développement des transports en commun. Le projet «tangentielle ouest» ne correspond pas à mes besoins mais d'autres parcours sont certainement intéressés.	07/03/2016
73	Si Poissy a 3 stations très rapprochées, pourquoi Achères n'en aurait pas 2 avec une au sud Chêne Feuillu? Parkings tram-train? Passage dans et à travers Poissy encore plus douloureux pour les voitures? 3 stations rapprochées, est-ce bien raisonnable? Des directs Achères - St Germain prévus?	07/03/2016
74	Il favorise les habitants de Poissy et beaucoup moins ceux d'Achères. Ville dont la population ne cesse d'augmenter. Il n'y a pas de liaison directe entre St Germain et Achères (en particulier pour les scolaires!!!). Une gare au «Chêne Feuillu» était souhaitable et nécessaire.	07/03/2016
75	Je suis généralement favorable à toutes les initiatives visant à valoriser les modes de circulation douces et non polluantes (vélo, tram, etc...).	07/03/2016
76	Il est essentiel au futur car il permet de relier facilement Achères à St Germain en Laye via Poissy sans passer 40 minutes dans le bus (+ rapide). Utiliser une ligne existante qui ne sert plus est écologique. Relier banlieue à banlieue sans être obligé d'aller vers Nanterre c'est super.	07/03/2016
77	C'est un bon projet s'il augmente les correspondances en particulier sur le pôle Poissy RER. Il deviendrait un transport quotidien.	07/03/2016
78	Je travaille à Cergy à temps partiel et utiliserai la ligne TGO + le RER A d'Achères-Ville à Cergy-Préfecture. Je ne suis pas intéressé par les arrêts à Poissy car j'y vais à vélo. J'espère aussi que ce projet ne traversera pas de route à niveau hors agglomération, contrairement à la phase 1 au nord entre St Germain GC et RER.	07/03/2016



79	Bien! Mais, merci pour se garer au centre-ville de Poissy, aujourd'hui c'est difficile, demain impossible!	07/03/2016
80	Attention à préserver le calme des riverains.	07/03/2016
81	Accélérez le démarrage car je l'attends avec impatience. Je suis une sénior pour la mobilité urbaine sans voiture et je pourrai aller au Château de Versailles directement. Ce sera surtout un gain de temps pour ma part.	07/03/2016
82	Je le trouve très bien mais je crains qu'il ne provoque des gros problèmes de circulation des autos et des vélos dans le centre de Poissy. J'emprunte l'avenue Fernand Lefèvre pour rejoindre en vélo la piste cyclable vers St Germain. Pour l'instant c'est assez calme, mais demain??? Il faudrait une piste cyclable Av. F. Lefèvre.	07/03/2016
83	Pour raison d'économie, utilisation de la gare SNCF non utilisée depuis taumées, pour le pôle de correspondance (terrain lisse de la gare marchandise) et rejoindre la Grande Ceinture par l'avenue de Pontoise, rue Simonet, plutôt que par le Bd Gambetta et l'Av de Versailles, plus complexe!!!	07/03/2016
84	Avis totalement négatif sur ce projet. Le rapport intérêt coût est largement déficitaire avec destruction de l'environnement. J'ai déjà travaillé pendant des années à la SNCF projet et sa rentabilité a été toujours négative et son intérêt social limité.	07/03/2016
85	Positive.	07/03/2016
86	Il est bien et permet de se déplacer plus facilement, notamment la possibilité d'aller vers Versailles, Poissy, St Germain.	07/03/2016
87	Si le TGO passe par Poissy, les bus Poissy-Achères n'auront plus raison d'être. Et la zone du Chêne Feuillu serait alors plus mal desservie qu'à présent. Poissy est un enfer à traverser en voiture. Avec 3 stations en ville, ce sera l'apocalypse? Pas de parking-relais prévu?	07/03/2016
88	Très intéressé par la création de la nouvelle gare Poissy ZAC, beaucoup plus proche de mon domicile (av. M. Foch) sur la gare RER actuelle.	07/03/2016
89	La «virgule» de St Germain est inutile et coûteuse. Gaspillage d'argent public pour plaire à Mr LAMY!!!!	07/03/2016
90	Utile et largement très difficilement évaluable au point de vue de mon arrêt réel au regard des nuisances qui en retombent.	07/03/2016
91	Ce projet au bénéfice exclusif de Poissy, laisse de côté les difficultés de transport au sein même de la ville de Saint-Germain-en-Laye et notamment la problématique du bus R1, ligne de bus trop chargée pour pouvoir permettre aux habitants du quartier Bel Air de St Germain en Laye, de rejoindre la gare RER A de St Germain en Laye dans de bonnes conditions.	07/03/2016
92	Poissy urbain inutile sauf par Poissy!! Et coûteux.	07/03/2016
93	La branche urbaine Poissy ne que Poissy, coûte trop cher. Non!	07/03/2016
94	Dépenser des milliards quand il n'y a presque pas de monde dans le train Grande Ceinture-Noisy.	07/03/2016
95	Pas d'intérêt pour St Germain!!? Ni Achères. Que Poissy paie son propre!	07/03/2016
96	Pas assez de transport au départ de Poissy.	07/03/2016
97	Plusieurs interrogations : 1/ Le passage d'un tram train dans le centre de Poissy va allonger les temps de parcours et perturber la circulation automobile. 2/ La différence de niveau entre la plateforme de la ligne actuelle et la D190 n'est-elle pas un obstacle à la circulation d'un tram. 3/ Pourquoi abandonner la plateforme entre Poissy GC et Achères 4/ Une liaison par bus entre Poissy GC et la ZAC via Poissy RER serait plus souple (à mon avis)	07/03/2016
98	Je trouve le projet intéressant - cependant il faudrait que le passage du tram train dans Poissy se fasse en harmonie avec l'architecture et les besoins des riverains comme le tram de Bordeaux qui s'alimente directement dans le sol et non par câble visible donc l'harmonie est efficace et cela dénature moins le paysage	07/03/2016
99	Un projet qui coute excessivement chère et qui va découper notre ville en 2. Une très mauvaise idée !	07/03/2016
100	Bonjour, je suis avec souhait ce projet phare pour ville de Poissy très innovant pour le paysage et diversité qui émergent à Poissy ; on rentre dans l'univers environnemental à la communauté d'agglomération, une ville de la jeunesse. Etant Contrôleur de Transport de la ville depuis 2011, et l'environ .depuis assistant sur le Noctilien Paris et Mantes-La-Jolie donc connaissant l'ensemble des transports dans le 78 et 95,92 etc. mon avis favorable et je tiens a porté ma contribution à la Marie et le conseil Générale pour ma vitrine de ma Poissy.	07/03/2016

101	Le tracé proposé est bien meilleur que le précédent, en assurant la correspondance à Poissy-RER avec le RER A et le RER E. En revanche, il devrait s'accompagner du réexamen de la «virgule» St-G GC - RER, dont le bilan socio-économique paraissait déjà très médiocre pour ne pas dire négatif (il n'est d'ailleurs même pas présenté dans les documents de la phase 1 y compris dans les documents les + récents ceux de l'enquête parcellaire qui évoquent simplement un gain de temps de «zéro») et qui serait encore dégradé avec un accès au RER A (et au RER E) plus attractif à Poissy. Ce projet de «virgule», dont le nom vient de son tracé plus long qu'un tracé en ligne droite, détruirait en outre une partie de la forêt de St-Germain, et la perspective de l'avenue des Loges, dessinée par Le Nôtre. Un choix plus moderne et respectueux de l'environnement devrait être étudié (bus électrique...). Une alternative qui elle pourrait être justifiée pourrait être un tramway reprenant le tracé de celui qui a existé, traversant les quartiers urbains (au lieu d'une forêt inhabitée...). Son utilité serait bien meilleure puisqu'il desservirait des quartiers habités, il permettrait de remplacer des bus, il serait plus court... C'est le choix qui a été fait à Bordeaux, Nice, Tours..., toutes villes qui ont décidé de réserver des rues/avenues/boulevards urbains au tramway. Par ailleurs, s'agissant de la phase 2, pourquoi reprendre le tracé du XIXe siècle, dans une forêt alors «consommable» (d'autant que l'un des objectifs était de pouvoir se cacher des Prussiens) ? N'est-il pas plus pertinent, comme cela a été décidé à Paris (après de réels débats) pour le tramway des maréchaux où l'utilisation des boulevards (ce qui a permis de les requalifier) a été préférée à la réutilisation de la PC fermée, de longer les routes existantes ? Outre que cela éviterait de multiplier les nuisances en forêt, ce serait plus court (le tracé ancien en forêt est sinueux), et paraît totalement adapté au choix de desservir désormais Poissy-RER (la départementale compte d'ailleurs 4 voies dans la partie urbaine à Poissy). On ne peut d'ailleurs que regretter vivement qu'à défaut, le nouveau tracé, pourtant en principe plus éloigné de la forêt puisque rentrant dans le centre de Poissy, détruirait encore plus de surface forestière que la version retenue jusqu'ici. En outre, entre Poissy et Achères, longer la départementale serait non seulement plus court qu'aller trop vers l'est dans la forêt, et plus respectueux de l'environnement, mais permettrait de décider éventuellement, à terme, un arrêt supplémentaire desservant la zone d'activités. Merci de votre attention, en insistant sur le fait que ce nouveau tracé par Poissy-RER devrait s'accompagner, si le projet doit être cohérent, du réexamen d'une part de la liaison St-Germain GC-RER et d'autre part du tracé entre St-G GC et Achères, pour faire passer le tramway le long des routes, ce qui sera à la fois plus court et plus respectueux de notre environnement.	07/03/2016
102		07/03/2016
103	C'est un super projet ! Qui nous facilite la vie ! Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Nullam sed vehicula ipsum. Class aptent taciti sociosqu ad litora torquent per conubia nostra, per inceptos himenaeos. Phasellus mollis mi id justo ultrices, facilisis varius tortor lobortis. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Praesent sed porta lacus. Donec id est vel magna semper imperdiet. Donec maximus enim in mauris vestibulum aliquam. Vivamus a porttitor erat. Sed pharetra diam et sapien accumsan, in tempus sem mollis. Donec congue neque eget dignissim interdum. Curabitur commodo viverra lectus, at vulputate sem viverra non. Mauris id tellus nec nisi faucibus finibus. Pellentesque tincidunt libero nibh, non lacinia lorem ornare nec. Praesent nibh nisl, consectetur et odio id, bibendum auctor felis. Cras dignissim eget odio at hendrerit. Vivamus rutrum sapien volutpat, tincidunt nisl eu, scelerisque sapien. Quisque at dui varius, ullamcorper urna ac, rhoncus libero. Pellentesque dui elit, commodo non dui ut, faucibus luctus ex. Phasellus diam sapien, venenatis non suscipit in, pretium id lacus. Sed condimentum odio eget odio blandit luctus. Donec quis aliquet orci. Cras placerat laoreet sem pellentesque convallis. Aenean viverra pellentesque sapien, a tempor est consectetur eu. Duis faucibus nisi velit, sit amet lacinia justo consequat ut. Vivamus sed purus purus. Duis auctor nibh quis ipsum mattis posuere. Integer quis mauris scelerisque, efficitur sapien vel, dictum augue.	07/03/2016
104	Si je suis inquiet pour les riverains du boulevard Gambetta à Poissy, je trouve surtout que le tracé prend une mauvaise tournure après la ZAC de Poissy. En effet pourquoi faire un viaduc qui pollue visuellement une zone pavillonnaire, entraînant des nuisances sonores, visuelles dans un secteur en bord de forêt domaniale, charmant où j'habite avec de nombreuses autres familles avec enfants. De plus ce viaduc entraînerait la suppression un espace arboré qui nous sert de brise vue et nous protège des bruits des lignes existantes. Sans parler des coûts d'un tel ouvrage et des familles qui vont devoir partir car leurs maisons seront détruites. Et les nombreux propriétaires qui verront leur biens grandement dévalués alors qu'ils ne bénéficieront quasiment pas des bienfaits de ce tracé, qui va les indemniser ? Puisqu'il faut investir lourdement pour modifier le pont de la RD30, il aurait été tellement plus utile que le tracé emprunte ladite RD30, pour desservir une zone d'activité économique qu'est le Technoparc ainsi que son Lycée. Dans la continuité il desservirait aussi une zone d'activité commerciale avec le centre commercial du Grand Cèdre et pourrait enfin rejoindre Achères Ville. Là nous aurions un tracé malin, utile et sans expulser de familles. Si le tracé vers la gare RER de Poissy est super intéressant, que les choses soient claires : je suis totalement contre cette fin de parcours.	07/03/2016
105	A cause des piétons marchant sur les voies de la TGO au niveau du Bd Roses, l'axe du Bd Gambetta me semble (en fin de compte) le choix le plus judicieux.	07/03/2016
106	Favorable au projet. Plus pratique.	07/03/2016



107	Comment faire pour le stationnement dans le quartier St Buis? Le parking de l'ancienne gare est déjà utilisé par les riverains et 3 nouveaux immeubles ont été construits. Meilleure fréquence que les bus.	07/03/2016
108	C'est un bon projet. On sera comme les parisiens. Ça permettra de faire des trajets sans repasser par Paris.	07/03/2016
109	Excellente idée qui permet de nous passer le fait de retourner sur Paris.	07/03/2016
110	Pas mal. Habite Poissy. Plus facile pour aller à Saint-Cyr.	07/03/2016
111	Optimisation de la ligne Grande Ceinture (St Germain). Choix judicieux de dévier la ligne par Poissy ville, mais Chambourcy toujours enclavée (choix de la commune?). Qui de la capacité des rames type tramway?	08/03/2016
112	Défavorable au nouveau tracé de la Tangentielle Ouest: saturation annoncée de la gare RER de Poissy + accroissement des nuisances sonores et visuelles des résidents du quartier St Exupéry + aucun gain en temps pour les pisciais pour le trajet Poissy-Paris.	08/03/2016
113		08/03/2016
114	ça pourrait m'aider dans mes déplacements entre St Germain et Achères Ville car des fois (souvent) soucis sur branche Cergy du RER A.	08/03/2016
115	Une nécessité pour faciliter l'accès aux écoles et diminuer le trafic automobile et la pollution.	08/03/2016
116	Dommage que les horaires le dimanche se terminent si tôt (22h). Pour les gens qui prennent régulièrement le train, cela ne permet pas de prendre le RER A direction St Germain en cas de problème ou travaux sur la ligne.	08/03/2016
117	C'est un projet intéressant. Comment la fonction avec la ligne RER et Eole est-elle prévue, par rapport à la gare actuelle de Poissy?	08/03/2016
118	Très positif surtout avec le tracé urbain qui va permettre de connecter le quartier haut de Poissy GC avec les gares Poissy & St Germain.	08/03/2016
119	Je suis contre le passage Bld Gambetta déjà surchargé en circulation (axe majeur reliant St Germain-Poissy-Melan). Comment feront les voitures pour circuler? Les piétons pour traverser? A ces carrefours déjà très dangereux. Aucun intérêt pour les Pisciais qui travaillent très majoritairement sur Paris.	08/03/2016
120	J'ai du mal à voir comment faire passer le tracé urbain dans Poissy sans bloquer la ville, ou raser des constructions notamment boulevard Gambetta ou entre la gare et saint Exupéry	08/03/2016
121	Le tracé urbain via Poissy me paraît indispensable au vu de l'attractivité du secteur de la gare RER de Poissy (population et emplois desservis). Par ailleurs, l'aménagement d'un tram-train dans le centre-ville de Poissy permettra de requalifier les espaces publics et ainsi de donner plus de place aux modes actifs. Enfin, ce tracé évite les ruptures de charge en gare de Poissy Gambetta.	08/03/2016
122	La concertation semble biaisée dès le départ car la documentation existante sur le nouveau tracé urbain dans Poissy élude 2 questions essentielles, probablement les plus sensibles : 1) Quel est le surcoût lié à ce tracé ? C'est une information fondamentale. Si le surcoût est conséquent, alors le tracé initial est sûrement plus adapté à l'état actuel des finances publiques. Une offre de navette-bus avec la Gare RER de Poissy et les quartiers de Poissy pourrait être mise en place pour apporter les mêmes bénéfices que le nouveau tracé mais à coût réduit. 2) Deuxième sujet malheureusement éludé. De quel côté du boulevard Gambetta les expropriations auront-elles lieu ? Les porteurs du projet ont certainement déjà un avis sur la question. C'est bien sûr un sujet très sensible, et il doit être justement pris en compte par la population qui s'exprime sur ce projet.	08/03/2016
123		08/03/2016
124		08/03/2016
125	beau projet qui j'espère va voir le jour très rapidement pour relier le RER A et le RER E permettant une jonction rapide vers le nord de Paris	09/03/2016
126	Mur antibruit Talus Meilon-Clos St Exupéry. Pt risque dépréciation, prématuré/3 semaines. Déboisement à côté GC-craintes. Fouer connexion RER A. Aller en ville sans VP.	07/03/2016
127	Excellent projet	09/03/2016
128	Sur la D190 du départ de «la ligne de Grande Ceinture historique» jusqu'au «rondpoint» fin du Bld Gambetta : voie unique? Voies doubles? Voies imbriquées? D'où gros problème de circulation.	09/03/2016
129		09/03/2016
130	A quand une liaison directe Hôpital St Germain et Hôpital de Poissy? Pour les gens sans voiture cela manque!!! Les élus ont la tête dure.	09/03/2016

131	Comment faites-vous pour passer de la hauteur de la «ligne Grande Ceinture» au niveau de l'avenue Foch? Et au niveau du «Boulevard de l'Europe» avec son rondpoint? Sera-t-il à voie unique ou double?	09/03/2016
132		09/03/2016
133	Tout en espérant que le tracé pourra s'intégrer harmonieusement dans l'environnement, je pense que ce tracé est une bonne idée. Peut-être qu'il y aura moins de problèmes que sur la ligne RER A depuis Poissy!	09/03/2016
134	Le projet de remettre en fonction la «TGO» est primordiale sauf qu'à mon avis utilise le tracé «original». Puisque plus court, et la population transportée sera la même et la durée plus courte. Je pense qu'il y a une impossibilité de ces solutions «illisibles» sous Poissy.	09/03/2016
135	Indispensable.	09/03/2016
136	Très bien et heureusement qu'il y a eu des études complémentaires pour un tracé urbain dans Poissy.	09/03/2016
137	Plutôt positif mais quelques questions en suspens: coût du projet, perturbations sur la circulation automobile et le calme dans le quartier la Bruyère, fréquence des navettes sur la ligne.	09/03/2016
138	Ce projet va engendrer des nuisances et des problèmes de circulation dans Poissy alors que des bâtiments sortent de terre comme des champignons. Avec ce projet on ne sait plus dans quel quartier acheter un bien immobilier...	09/03/2016
139		09/03/2016
140	Effectivement on ne peut plus obtenir de billet pour une destination nationale à la gare d'Achères. C'est bien cela votre progrès n'est-ce pas? Alors ne vous plaignez pas que nous puissions préférer l'automobile, système de «liberté» face à ces politiciens de merde qui dirigent. A 80 ans, je possède une automobile, c'est pour m'en servir, d'une part car constamment à ma disposition, et m'évite de fréquenter des transports, dont le fonctionnement est loin de valoir ce que j'ai connu (horaires, sécurité, etc...). A quoi me servirais une ligne supplémentaire, alors que la gare RER d'Achères est incapable de me délivrer un billet pour Marseille? Par exemple! Ce qui se faisait auparavant!	09/03/2016
141	C'est bien d'avoir pensé aux habitants de Poissy et aux St Germainois qui doivent aller à l'hôpital de Poissy!	09/03/2016
142	Je ne suis pas sûre de l'utilité. De plus les travaux risquent de nuire à la forêt de St Germain à laquelle je suis contre de la détériorer encore.	09/03/2016
143	Très bon projet mais par contre c'est dommage qu'Achères soit relié dans des délais aussi tardifs.	09/03/2016
144	Je pense que Poissy est trop favorisé par rapport à Achères. Pour équilibrer la ligne il faudrait conserver la gare Achères Chêne-Feuillu dans le nouveau tracé et supprimer la gare Poissy ZAC.	09/03/2016
145		09/03/2016
146	Suppression des directs St Lazare... Les seuls trains qui fonctionnent parfaitement avec surcharge sur le nouveau tracé Eole. Aucuns avantages pour notre couple, avec un allongement de 30 min de notre trajet.	09/03/2016
147	Encombrement supplémentaire dans le centre de Poissy entraînant une augmentation de la pollution (nombreux poids lourds traversant Poissy: plus lentement si bouché aux heures de pointe).	09/03/2016
148	Très intéressé.	09/03/2016
149	Nous sommes très intéressés pour le projet.	09/03/2016
150		09/03/2016
151	Très intéressant pour ne pas dire vital, pour le développement de Poissy. Il permettra de mettre en lien les quartiers actuels et surtout la nouvelle ZAC rue de Lisle.	09/03/2016
152	Le nouveau tracé urbain dans Poissy est excellent pour la population, celui-ci passant dans le centre de Poissy, donnant ainsi accès au plus grand nombre de personnes ayant à emprunter le parcours.	09/03/2016
153	Très bon projet. Il faut prévoir des pistes cyclables le long du trajet du Tram-Train: pistes cyclables connectées aux autres réseaux de pistes cyclables, trop disparates. Réaménager en piste cyclable la section Poissy Gambetta-Achères Chêne Feuillu.	09/03/2016
154	Enfin une ligne permettant de rejoindre Versailles sans passer par la Défense!	09/03/2016
155	Travaillant à St Germain Bel Air et habitant à Achères, la tangentielle Ouest me permettra d'éviter des trajets quotidiens en semaine (RN 184 saturée).	09/03/2016
156	On a déjà le bruit des trains, des voitures et des avions on va rajouter les trams. Non merci.	09/03/2016
157	Très bon projet, attendu avec impatience.	09/03/2016



158	C'est un projet ambitieux, qui fait pour moi parti de la décentralisation. Il permet de désenclaver certaines communes et certains quartiers. C'est une amélioration du réseau des transports en commun.	09/03/2016
159	Urgentissime! Enfin une liaison avec Versailles et Poissy. Il faudrait aller jusqu'à Cergy (écoles, industries).	09/03/2016
160	Il faudrait prévoir des grands parkings peu chers à proximité des grandes gares pour permettre aux gens de se garer et utiliser les transports en commun.	09/03/2016
161	Excellent. Je suis 200% pour. Bravo!!	09/03/2016
162	Phase 1 inutile: projet anti écologique et cher. Pas plus rapide que marcher à pieds. Exercice physique indispensable dans la vie moderne. Phase 2: voiture personnelle ou taxis plus souples, pas plus chers et disponibles dès maintenant. Faire une soignée dans la forêt et l'un des plus beaux golfs de la région est une hérésie écologique.	09/03/2016
163	La nouvelle ligne correspond à un vrai besoin et permet de relier de nombreuses lignes entre elles. Pourquoi avoir choisi St Cyr plutôt que Versailles! Et pourquoi ne pas prolonger vers Rambouillet (comme Cergy aussi)?	09/03/2016
164	Très bonne liaison nord/sud pour les Yvelines. Bonne idée de passer par la gare RER de Poissy pour une meilleure connexion avec les lignes du Transilien et des bus.	09/03/2016
165	Bon projet mais surtout intéressé par la TGO phase 1.	09/03/2016
166	Je travaille à Vauhallan (1h minimum de voiture). En transports je mettrais plus de 2 heures. Si la tangentielle Ouest existait tout serait tellement plus simple et court (beaucoup de salariés à Vélizy aussi).	10/03/2016
167	Ce moyen de transport ne m'apporte aucun avantage et va considérablement compliquer mes déplacements dans Poissy. Je me verrais obligée à désertier les commerces de proximité. Le tracé initial serait préférable.	10/03/2016
168	Je pense que cela aurait dû être avant.	10/03/2016
169	Le projet va faciliter le déplacement en transports en commun entre banlieues.	10/03/2016
170	Beau projet que j'attends avec impatience. Facilite aussi les trajets de ville à ville. Permet liaison avec RER pour enfants scolarisés.	10/03/2016
171		10/03/2016
172	Mon épouse et moi-même sommes opposés au tracé de la rue A. Bolland 1) en raison des nuisances sonores attendues (du tram-train, en plus des trains, suppression du mur anti-bruit, de l'augmentation de la population aux abords de la future station). 2) Des nuisances visuelles (suppressions des arbres, + de béton, vues surplombant les jardins privés). 3) Des problèmes d'accès (suppression des arrêts de bus à A. Malraux). Nos suggestions: faire passer la ligne allant vers Achères à gauche de la ligne de train, ou dans la forêt. Desservir le Technoparc (PME, lycée CdG).	10/03/2016
173	GC-RER STG, est une aberration: où sont le respect du Grenelle de l'environnement, de la COP21, de la protection spéciale de la forêt STG en L, des dépenses publiques pour toute l'infrastructure lourde nécessité juste pour desservir le Camp des Loges. C'est révoltant de nuire ainsi à la forêt et aux dépenses publiques. Et il y aura toujours autant de voitures.	10/03/2016
174	Oui bonne idée et la sécurité?	10/03/2016
175		10/03/2016
176	Une excellente idée. L'idée de passer à travers Poissy est bonne mais va générer de gros travaux intra-muros. Que comptez-vous faire de la portion de ligne entre Poissy Grande Ceinture et le raccordement à la sortie de Poissy?	10/03/2016
177		10/03/2016
178	Je réside au quartier Chêne Feuillu, non concernée!!	10/03/2016
179	Je suis très favorable à la création de ces nouveaux moyens de transports qui faciliteront la vie des usagers et leur feront gagner du temps. Continuez!	10/03/2016
180	Je préférerais évidemment le tracé initial avec une gare ultérieure à Achères Chêne Feuillu, mais je sais très bien que Poissy (35 000 habitants) pèse beaucoup plus qu'Achères (20 000 habitants) qui sera toujours le parent pauvre et les Achérois demeurant à proximité de la défunte gare Achères Chêne Feuillu n'auront jamais la chance d'avoir un moyen de transports à proximité de leur résidence. Ils verront toujours une gare à 30 minutes de leur habitation. Merci Poissy!...	10/03/2016
181	Je ne comprends pas l'intérêt d'abimer la forêt pour ce tram-train. Un service d'autobus ne serait-il pas plus approprié? Je suis déçue de voir que l'on ne protège pas plus la forêt au bénéfice de quelques usagers.	10/03/2016

182	Très intéressant pour relier St Germain quand le RER A a des problèmes. Super pour aller de Poissy à Achères sans voiture. Par contre ça devrait marcher jusqu'à 1h plutôt que minuit, et 20 min en heures creuses est un maximum. 30 min c'est trop long.	10/03/2016
183	Je crois qu'il y aura un dérangement de St Germain en Laye RER à GC.	11/03/2016
184	Qu'est devenu le projet de gare «Chêne Feuillu» à Achères? La branche Cergy du RER A est saturée. Une 2e gare aurait pu soulager le trafic à Achères. Poissy est déjà mieux desservi (St Lazare + RER A) et bénéficierait d'améliorations, contrairement à Achères. Je désapprouve ce nouveau projet!	11/03/2016
185	Très bon projet, qui complète une phase St Germain-Noisy Le Roi d'un intérêt très limité.	11/03/2016
186	Je ne comprends pas que Poissy ait 3 arrêts. Achères : un seul en sachant que la gare Achères Ville se trouve au bout du monde et que les bus passent toujours avant l'arrivée du RER A, que la distance entre Achères centre-ville et la gare est très importante et pas très éclairée.	11/03/2016
187	Favorable. Habitant à St Germain, les déplacements vers Poissy ou Versailles sont possibles. Actuellement, j'utilise la voiture car les bus ne sont pas assez fréquents.	11/03/2016
188	Bien pour le désenclavement.	11/03/2016
189	Les Yvelines sont bien desservies d'Est en Ouest mais très peu du Nord au Sud du département. Les correspondances sont longues, du coup ce projet permettrait + de fluidité sur le réseau.	11/03/2016
190	Ambitieux et d'avenir pour Poissy.	11/03/2016
191	Nous sommes particulièrement intéressés par ce projet et par la station ZAC proche de chez nous.	11/03/2016
192	Je m'inquiète des nuisances sonores occasionnées par les travaux et le futur tram-train et RER E. Ma ligne de bus sera-t-elle encore desservie? En outre, cela va-t-il allonger le temps de parcours entre Poissy/St Lazare et Poissy/Mantes La Jolie? Si la ligne J est remplacée par le RER E cela veut dire plus de stations? Un temps de parcours trop long handicape les travailleurs.	11/03/2016
193	Pourquoi couper le golf en plein milieu? Et si on contourne le terrain par la gauche? Cela créerait moins de nuisances. Phase 1: pourquoi uniquement jusqu'à St Cyr l'école? De la jonction à St Cyr?	11/03/2016
194	Très bon projet, qui permettra de rapprocher des villes d'un même département (Versailles, SQY...). Jusqu'à présent, on peut rejoindre ces villes soit par bus, soit par train mais en passant par Paris - grosse perte de temps!! Je préfère le tracé urbain de Poissy.	11/03/2016
195	Excellent projet qui permet de rapprocher les villes d'un même département tout en les liant avec Paris. Il permet aussi le déplacement intra ville. Un gain de temps considérable et une fluidité seront les atouts du projet. Je préfère le nouveau tracé urbain donc Poissy.	11/03/2016
196	Bon projet autant à titre professionnel qu'à titre privé pour mes déplacements et futurs déplacements.	11/03/2016
197	La connexion St Germain RER A-St Germain GC est mal gérée. Pourquoi ne pas faire passer le tram-train par les avenues du Général Leclerc et Gambetta à St Germain, la N13 et les rues Pereire à St Germain et Albert Priolet? Il n'y a pas beaucoup de voies assez larges pour le tram-train et les voitures à St Germain, mais une réflexion est à mener sur les entrées de ville côté Chambourcy, Fouqueux, le Pecq, Conflans.	11/03/2016
198	Il me paraît évident de desservir les zones urbanisées, plutôt que de les éviter!	11/03/2016
199	Un très mauvais projet ! Quelle idée de faire passer un train en plein milieu d'une ville comme Poissy. Cela va défigurer la ville et lui faire perdre une partie de son charme. Par ailleurs, ce projet va demander la destruction de belles demeures et d'arbres centenaires pour laisser place encore et encore à des bâtiments. Stop au bétonnage !	09/03/2016
200	Je m'interroge sur le choix de 4 gares à St Germain et 3 à Poissy. Le «nœud» du pb se situe à Achères (retards, panes, réseau dégradé) Quelle utilité de desservir le camp des loges alors que l'armée se réduit fortement. Quelle utilité d'accéder à Poissy ZAC alors que PSA est entrain de «fermer» progressivement « comme à Aulnay ? Ces choix retardent et mettent en danger les projets de «mieux circuler» à partir d'Achères, ce qui est le pb le plus urgent à mon sens pour tous les usagers de Achères ville qui ne sont pas que d'Achères	09/03/2016
201	Riverain du nouveau projet, rue Adrienne Bolland 78300 POISSY, je m'inquiète beaucoup des conséquences du «Viaduc» le long de la rue Adrienne Bolland : quels impacts sonores ? quels impacts visuels (c'est quoi un viaduc) ? quelle dévaluation de nos habitations suite aux impacts sonores et visuels ? Quel impact sur le nombre de places de stationnement le long de la rue Adrienne Bolland ? Quel impact pendant les travaux ?	09/03/2016
202	pourquoi ne pas le prolonge sur ST Quentin en Yvelines direct sans changement	09/03/2016



203	les moins le tracée privilégie des zones au développement futur au lieu de privilégier les zone actuel 20000 habitant à Achères une gare en bout de ville 35000 habitant Poissy 3 gares de prévue collé les unes aux autres. les plus Relier les station RER A Manque pour les deux tracées des pistes piéton cycliste entre Poissy et Achères afin de faciliter l'accès aux nombreuse gares desservent le futur Poissy. préférence pour le tracé un avec des gares mieux répartie et la création d'une gare entre Achères et Poissy	09/03/2016
204	100% pour ce projet	09/03/2016
205	je me pose la question suivante comment va être la descente du tram train de la grande ceinture à la D190 pour être au niveau du croisement avec l'Avenue du Maréchal Foch la distance est très courte Sur la D190 il y aura 2 voies une voie ou des voies imbriquées	09/03/2016
206	Il faudrait des trains directs entre Achères et St germain centre RER sans rupture de charge à st germain GC. Habitant Cergy, il faudra changer à Achères et st germain GC, 3 changements pour rejoindre st germain centre ; sans compter les temps d'attente aux changements	09/03/2016
207	deux voies une voie voies imbriquées ???? la solution pour la circulation au niveau du rondpoint au bout du bl Gambetta ?? Déjà saturé avec lu dans la presse la possibilité de mise à 3 voies sur le pont routier de POISSY, Aux heures de pointes le matin ???	09/03/2016
208	pourrait-on savoir comment va faire ligne tram train pour traverser le groupe de voies principales (PARIS MANTE ?) et au de la UN PONT ? dommage il y en a un déjà tout fait dans le bon sens POISSY ACHERE et le retour l'EX station PEUGEOT reprendra du service ?????	09/03/2016
209	Je suis concerné par phase 1. Si le tramway commencera au niveau de Bel Air, le tramway pourra remplacer le trajet Bel Air - Gare RER de Saint Germain. Si ce n'est pas le cas et qu'il faudra une correspondance pour changer entre le L et le tram, cela ne permettra pas de raccourcir l'itinéraire.	09/03/2016
210	1. Très Bonne initiative de faire passer le tramway par Poissy. Il pourrait permettre une alternative à la voiture et réduirait la forte pollution actuelle liée au transit automobile dans la ville, seule solution à court terme si l'A104 ou le pont de Achères - Carrière sous Poissy ne sont pas réalisés. 2. Avec le passage du Tram Train dans le centre de Poissy, les rails actuels de la ligne grande ceinture entre Poissy et Achères seront-ils maintenus et conservés par la SNCF pour un accès de maintenance par exemple ? Si non ce terrain de ligne SNCF entre la Bruyère et le clos d'Arcy sera-t-il vendu à des promoteurs immobiliers avec ouverture de routes ? 3. Sur l'avenue de Versailles Gambetta, des expropriations seront sans doute nécessaires pour faire passer un Tram en double voie sinon les temps de parcours seront vraiment trop longs et on ne parlera plus de Tangentielle mais de desserte locale remplaçant le bus. Avec les délais liés à ces démarches supplémentaires d'expropriation, un calendrier pour livraison 2023 est-il réellement envisageable ? 4. L'ouverture d'une station au Technoparc me semble utile si le département décide de reconverter le parking racheté à PSA en zones d'activité de bureaux et permettra de rentabiliser la ligne dans les 2 sens tant que la jonction n'est pas directe pour aller jusqu'à Cergy. 5. A la station Gambetta, comment sera abordée la courbe à angle droit de la voie de chemin de fer actuelle vers l'avenue de Versailles pour la voie venant de saint germain. Le pont actuel est-il détruit pour revoir la pente ou le Tram descendra en parallèle sur la rue de la bruyère qui lui sera réservée ?	10/03/2016
211	Tangentielle Ouest Phase 2 Tracé Urbain Le tracé urbain engendre un surcoût important par rapport au tracé initial. Le réseau Transilien est d'une vétusté très inquiétante pour la sécurité des usagers. Dans une période de baisse des dotations aux collectivités (département et région), ce surcoût devrait être utilisé au profit du remplacement du matériel ferroviaire pour améliorer la fiabilité des services de transports publics. Le choix du tracé urbain signifie la destruction de 32 logements, loués par des familles modestes, de la résidence du Clos Saint-Germain du quartier Saint-Exupéry à Poissy (propriété d'EFIDIS).	10/03/2016
212	Tangentielle Ouest Phase 2 Le tracé initial permettait de réhabiliter la voie ferrée existante de grande ceinture entre les stations Poissy Gambetta et Archères Chênes feuillus, que deviendra cette voie si le tracé urbain est retenu ?	10/03/2016
213	Bon courage.	10/03/2016
214	Habitant à Achères je constate que la communication avec la ville de saint germain en laye n'est pas facilitée par ce projet. Une gare à la grande ceinture, longtemps espérée par les achérois, aurait permis de réduire le nombre d'automobilistes	11/03/2016
215	Pourquoi l'arrêt chêne feuillu est-il abandonné ceci aurait donné un arrêt à chaque extrémité d'Achères A la limite déplacé au Technoparc ceci aurait été une bonne idée	11/03/2016
216	Ce projet devrait faciliter les déplacements et réduire le temps de trajet.	11/03/2016

217	Beaucoup de travaux sur ce projet en phase 2, sur la commune de Poissy ne sont pas précisés sur les différents documents d'informations transmis aux habitants, à savoir : A quel endroit se fera l'embarquement des voyageurs dans le quartier de la Bruyère ?, la gare de la Grande ceinture qui n'est pas en service actuellement mais existante dans ce quartier sera-t-elle détruite ? Quant à la circulation des automobiles dans la boulevard Gambetta pourriez-vous nous préciser si un sens unique du flux des véhicules sera automatiquement imposé, compte tenu que ce boulevard est très étroit ? dans quel secteur précisément des expropriations seront nécessaires ? Bien d'autres questions se posent, attendons d'avoir des précisions au cours des prochaines réunions d'information !!!!!	12/03/2016
218	Le tracé dans Poissy n'est pas clair : comme d'autres je m'interroge sur la viabilité du parcours Boulevard Gambetta : mise en sens unique pour faire place aux rails ? démolitions d'un espace très dense comportant beaucoup de nouveaux immeubles ? quid de la saturation déjà importante du trafic en heure de pointe, alors qu'il n'existe pas de trajet alternatif ? surtout, étant habitante du quartier Saint-Exupéry, je m'interroge sur le trajet de la gare de Poissy vers Achères. Le plan semble indiquer que la voie ferrée serait suivie, au contact, voire au détriment des nombreuses habitations existantes. Un viaduc ? Posé où ? Avec quelles nuisances en particulier sonores pour tout le quartier de 6h du matin à minuit ? Alors que la butte végétalisée actuelle offre une protection (toute relative) à la pollution sonore et visuelle de la voie ferrée. Il y aurait pourtant des alternatives qui pénaliseraient moins les habitants : soit faire emprunter au tram-train le futur boulevard de l'Europe jusqu'au pont d'Achères et le dévier alors de l'autre côté de la voie ferrée pour poursuivre vers le Technoparc, ce qui redynamiserait cette zone d'activités et donnerait aux lycéens une alternative de transports. Il faudrait dans ce cas aménager la future ZAC Rouget de l'Isle afin qu'elle ne pâtisse pas des nuisances de cette desserte. soit emprunter les voies existantes le long de la Seine qui sont actuellement confisquées par PSA. de toute façon, étudier un parcours qui passe de l'autre côté de la voie ferrée par rapport aux habitations. Question : est-ce qu'une partie du trajet en tunnel pourrait être une solution, sachant que le sous-sol de Poissy est déjà parcouru par les anciennes carrières ?	13/03/2016
219	Il est nécessaire de favoriser le projet alternatif, car pour les jeunes de la vallée de la seine se rendant à L'université de Cergy ou à l'ESSEC, c'est une vraie galère. Prendre le Transilien, changer à Poissy, aller à Sartrouville car, sans qu'on comprenne pourquoi, la correspondance est impossible à Maison Lafitte, puis revenir sur le A vers Cergy, c'est 1h20 de déplacement pour... 15 km ! Avec la TGO à Poissy, cela devrait descendre à 50 min...	13/03/2016
220	Avis très négatif sur la phase avec tracé urbain : la ville de Poissy est déjà très embouteillée, notamment à cause de la circulation des camions qui vont et partent de l'usine Peugeot-Citroën. Je pense que ce nouveau projet ne fera qu'amplifier le phénomène et compliquera encore plus la vie quotidienne des poissiacais. Le cadre de vie actuel à Poissy, notamment en centre-ville est calme et agréable, il serait dommage de le défigurer avec ce nouveau projet. Il est d'ailleurs possible que ce projet me décide à déménager de Poissy s'il est accepté.	13/03/2016
221	Eu égard à l'absence actuelle de fiabilité des transports en commun, tout nouveau moyen de relier domicile / travail / domicile devient capital ! Pour les motifs évoqués plus haut, je suis tout à fait favorable à cette extension de desserte passant par POISSY-RER A avec l'interconnexion EOLE !	13/03/2016
222	Extraordinaire car actuellement rien relie Saint Germain en Laye et Poissy à Versailles !	14/03/2016
223	Le projet doit passer à Poissy près de chez moi, rue Adrienne Bolland, y aura-t-il des destructions de maisons dans cette rue ?	14/03/2016
224	Pour moi le projet est ambitieux et très intéressant, je suis à 100% avec ce projet.	14/03/2016
225	correspondance avec d'autres RER ou ligne L en cas de problème de transport, éventuellement entre Poissy à St Germain	14/03/2016
226	avis favorable. Le sujet des passages à niveaux n'est pas très traité ; Avec un train toutes les 5mn (1/10mn ds chaque sens) le passage à niveau de l'Etang la ville va sonner toutes 5mn, ce qui n'est pas occasionné une gêne importante pour le voisinage. Une réflexion a-t-elle été menée à ce sujet ?	14/03/2016
227	Quelques questions par rapport au projet et au nouveau tracé : Afin d'insister les personnes à utiliser le tram-train à la place de leur véhicule sur la commune de Poissy, pourquoi maintenir une circulation routière à double sens sur le boulevard Gambetta ? Ne risque-t-on pas de voir circuler des trams vides et d'avoir plus d'embouteillage ? Quant au bruit, l'accumulation des voitures et du tram va augmenter le niveau sonore du boulevard Gambetta déjà fort bruyant. Pourquoi ne pas mettre ce boulevard piéton avec Tram et pistes cyclables ?	14/03/2016
228	Tant que la GCO ne reliera pas CFR 64 à Versailles, cette ligne ne sera pas rentable et ne fera pas changer les (mauvaises) habitudes des Franciliens. De plus, la «virgule» Saint Germainaise est aussi coûteuse qu'inutile !	14/03/2016
229	Délicant ! Cf. Boulevard Gambetta !?!...	14/03/2016
230	Projet intéressant même si des lignes de bus existent déjà. Il faut veiller au respect de la nature et à l'utilité du projet. Le tracé urbain semble le plus approprié.	14/03/2016



231	Le tramway contribuera certainement à augmenter l'engorgement routier de Poissy déjà très important aux heures de pointe.	14/03/2016
232	Très utile ! La liaison Saint Germain - Poissy est également une très bonne idée.	14/03/2016
233	Plus !	14/03/2016
234	Tout ce qui peut être fait pour améliorer les transports doit être fait. La création d'une nouvelle ligne est devenue une nécessité en région parisienne où les transports en commun sont saturés. J'ai toujours pris les transports pour aller au travail (40 ans) et j'ai pu constater ces 10 dernières années leur dégradation (ligne RER A Cergy saturée, nombreux retards..).	14/03/2016
235	Le passage d'un tramway entre RER A Saint Germain et Saint Germain GC est une aberration. Il faut que cela suive le prolongement du RER A. Avec la gare de vélo personne ne va l'utiliser.	14/03/2016
236		14/03/2016
237	Un réel «plus» aurait été le prolongement du RER A jusqu'à la Grande Ceinture (projet initial à la construction du RER A) !	14/03/2016
238	Habitants au boulevard Gambetta, nous trouvons ce projet intéressant pour développer les transports en commun vers Saint Germain entre autres (pour les sorties). A condition que les poids lourds soient déviés, afin de ne pas surcharger davantage le trafic routier déjà très dense dans Poissy.	14/03/2016
239	Ce projet me permettra de disposer de plusieurs alternatives en cas de difficultés sur le RER A.	14/03/2016
240	On abandonne le tracé initial déjà en place pour un tracé qui coûtera très cher (nouveaux terrains, travaux de raccordement voie / voirie) qui ont des altitudes différentes encombrement de la voirie déjà très chargée. Une navette de bus entre les deux gares serait plus judicieuse et moins onéreuse.	14/03/2016
241	Je n'ai pas d'avis, je n'ai pas étudié le problème et ne me sens pas concernée.	14/03/2016
242		14/03/2016
243	Je suis favorable au projet.	14/03/2016
244	A priori favorable... mais sans grand intérêt pour moi.	14/03/2016
245	Très désagréable suite aux nuisances que cela va donner au centre-ville, alors que pour faire passer par la voie existante de la SNCF d'un bout à l'autre il n'y aura que 800 m maximum à faire d'un bout à l'autre de la ville. Aujourd'hui on demande aux gens de faire du sport donc le tram train en centre-ville ne posera que des problèmes.	14/03/2016
246	Très favorable	14/03/2016
247	1. Ce projet de Tangentielle Ouest est très intéressant car il permet de relier Poissy (RER A + train). 2. Il est dommage que de l'autre côté il ne permette pas d'aller directement à Versailles. 3. La Phase 1 (gare Grande Ceinture / RER Saint Germain) paraît inutile et d'un prix disproportionné car on pourra rejoindre le RER A à Poissy ce qui revient au même que l'objectif de cette bretelle. Par ailleurs le système bus peut être amélioré de manière moins coûteuse.	14/03/2016
248	Très bon projet pratique, bon pour la région. Merci	14/03/2016
249	1. Bien, pas de problème de bouchons (comme avec les bus) pas de retard ou de bus qui passent pas... 2. Dommage que le Tram Train n'aille pas jusque sur l'Hôpital de Poissy.	14/03/2016
250	Essentiel pour les déplacements inter Yvelines. Par contre les personnes venant de Saint Germain RER A devront elles changer à Saint Germain GC pour aller à Poissy ?	14/03/2016
251	Ce projet est un projet très très intéressant. Je ne l'utilise pas beaucoup mais dans le futur, la génération qui vient trouvera ce projet très très utile. Je souhaite que ce projet se réalise.	14/03/2016
252	Tout à fait favorable. Je souhaiterais une plus grande amplitude horaire (alignée sur les horaires du RER A) et une fréquence de 20 minutes en heures creuses.	14/03/2016
253	Très bon projet dans son utilité future à condition que les rigueurs financières ne le supprime pas.	14/03/2016
254	La phase II me donnera un mode de transport en commun suffisamment attrayant pour que je ne prenne plus ma voiture (le tracé initial n'était plus favorable).	14/03/2016
255	Excellent projet permettant de relier de grandes villes entre elles.	14/03/2016
256	Il faudrait que l'hôpital de Poissy soit desservi, car il y a de nombreux habitants de Saint Germain et autres villes qui sont obligés de s'y rendre car certaines consultations sont inférieurs (ophtalmo, gynécologue...)	14/03/2016

257		14/03/2016
258	Nous, usagers du RER A branche Cergy le Haut souffrons démesurément des dysfonctionnements répétés de la ligne (absence de régularités des trains, etc...).	14/03/2016
259	Incompréhension par rapport à la suppression des 3 passages à niveau dans le golf de Saint Germain. -> Comment feront les promeneurs ou cyclistes pour se rendre dans la forêt en direction du centre équestre, la jonction si tous les accès sont fermés ?	14/03/2016
260	Dommage que la gare du Chère Feuilli soit abandonnée. Ces travaux devraient commencer, c'est une nécessité.	14/03/2016
261	Je pense que ce projet permettra des déplacements de proximité encore plus facile et surtout plus rapidement.	14/03/2016
262	Ce projet devrait permettre de soulager le réseau A (Cergy - Paris) en créant une ouverture et possibilité de logement sur Achères pour des personnes travaillant sur Saint Germain ou Versailles.	14/03/2016
263	Pour moi le projet est très intéressant, je suis à 100% avec ce projet.	14/03/2016
264		14/03/2016
265	La TGO ne sera utile, et rentable, que lorsqu'elle ira de Cergy à Versailles. Les gens continueront à prendre leur voiture d'ici là. Quant à la virgule c'est un caprice pour moi totalement inutile. Le réseau Resalys bien exploité est largement suffisant. A moins qu'il ne soit dans l'air de supprimer ce réseau ou de le modifier profondément ?	14/03/2016
266	La Tangentielle Ouest (T.G.O) est inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. La phase 1 permettrait la liaison de Saint-Cyr RER C à Saint-Germain RER A, puis la phase 2 celle de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères-Ville. Quand il fut décidé que la T.G.O serait un tram-train capable d'incursion sur la voirie des villes, notre Maire a voulu sa ligne entre la gare Grande Ceinture et le RER A. Grave problème : le tronçon principal reliant St Cyr à Achères n'aura plus qu'un train sur deux à partir de St Germain Grande Ceinture. C'est contraire à l'objectif de la T.G.O : relier rapidement Versailles à Cergy. Cela devient d'autant plus contestable que le tout dernier tracé St Germain-Achères passe désormais par Poissy RER A. Il vient d'être proposé comme meilleure réponse aux enjeux de territoire, desservant au plus près les bassins de population et d'emploi. Cette desserte assurera une correspondance en gare de Poissy RER entre la T.G.O, le RER A, la ligne J du Transilien et le projet de prolongement du RER E à l'Ouest. Ainsi les Saint-Germainois du Bel Air auront le RER A plus rapidement à Poissy. *Sondages de sol : du 8/11 au 18/12 dernier, l'avenue Kennedy fut mise en sens unique pour repérage de réseaux en vue de la « virgule ». TGO de St Cyr à St Germain RER A *Sondages d'opinion : depuis l'évocation du projet, les Saint-Germainois se posent avec raison des questions sur le coût de la virgule, son utilité, ses conséquences environnementales et sa sécurité. Il est encore temps de renoncer à cette branche coûteuse qui nécessitera la destruction de 2,2 ha de forêt et défigurera la perspective de l'avenue des Loges vers le Château. Faisons de suite la phase 2 et soyons économes des deniers publics. *Impatients de voir la mise en service de la ligne St Cyr-Achères, nous espérons beaucoup de la nouvelle équipe à la tête de la Région. N'y a-t-il pas des solutions alternatives plus innovantes et économes pour joindre les deux gares de Saint-Germain ?	14/03/2016
267	Très bonne solution. EN tant que Membre du CHSCT de PSA Peugeot Citroën, nous relevons un très gros point noir en terme de sécurité des déplacements entre la Gare de Poissy et le site du pôle tertiaire car il faut faire passer des centaines de personnes dans la gare routière le plus souvent et sur un rond-point avec à chaque fois des 2x2voies. A l'occasion de l'arrivée de la tangentielle et du RER E, il faut absolument revisiter les accès de la Gare pour être en mesure de sortir directement sur le côté Pôle tertiaire PSA via un chemin sécurisé sans devoir traverser ses zones à risque.	15/03/2016
268	Très bonne évolution de nos transports qui permettra à beaucoup de gagner du temps et avec la nouvelle offre Navigo d'être plus serein.	15/03/2016
269	Vivement que les différents projets aboutissent au plus vite.	15/03/2016
270	J'adore et je souhaite cette nouvelle innovation pour la ville qui émerge avec sa diversité très jeune. Je sais bien encore mieux en tant que contrôleur de transport dans la ville, assistant pour le Noctilien, pour tout le 78, 95, 92, etc... Je suis disponible pour apporter mon expérience pour ma ville.	15/03/2016
271	Désenclavement de la région parisienne côté Ouest	15/03/2016
272	Je regrette l'abandon du projet de station Achères - Chêne Feuilli qui réduit l'intérêt pour la ville.	15/03/2016



273	Sur Poissy, le nouveau tracé prévoit de créer 100 nouveaux logements, mais cette zone de la ville est déjà saturée. A titre d'exemple il n'y a déjà plus de place pour se garer, pire plus de place dans les écoles pour y mettre nos enfants (ils sont déjà, à ce jour, envoyés à l'autre bout de la ville par manque de place !). Le nouveau trajet n'a d'intérêt que pour raccorder le RER A de Poissy à celui de St Germain. Une navette peut être mise en place : c'est nettement moins compliqué à mettre en œuvre et c'est carrément moins cher ! (et du coup nos impôts pourraient être mieux utilisés) Vous l'aurez compris : je suis 100% contre ce nouveau tracé	15/03/2016
274	Etant résidente dans le neuf depuis un an et demi à Poissy et plus précisément demeurant au Boulevard Gambetta, je ne suis absolument pas ravie d'avoir un tramway qui passera devant chez moi 7 jours sur 7 et à toute heure. Le quartier est très calme le soir et pendant le weekend et le passage du Tramway viendrait gâcher cette tranquillité. C'est pour la tranquillité du quartier que nous avons acquis notre bien immobilier. En effet, dans notre ancienne résidence le T2 passait en bas de chez nous et en été il valait mieux ne pas dormir avec la fenêtre ouverte, il est pour moi inconcevable de revivre la même chose. Donc je suis CONTRE ce projet	15/03/2016
275	Je suis CONTRE le nouveau tracé sur Poissy, contrairement aux personnes qui le soutiennent à 100% (sans en expliquer la raison). C'est trop facile d'être pour un projet qui ne nous impacte pas ! Manifestement ces personnes ne seront gênées ni par le Traffic et ni par le bruit que cela induira (une fois en service et en amont durant les travaux), voire même elles ne font pas partie des gens qui seront expropriés !	15/03/2016
276	Personnellement j'attends le prolongement de cette ligne depuis que je suis installé à Noisy le Roi, Il est certain que cela rendrait service à beaucoup d'usagers en diminuant leur temps de trajet.	15/03/2016
277	J'habite rue Adrienne Bolland, Lotissement Clos Saint-Exupéry. Je constate que le projet «TRAM TRAIN» va passer en bordure immédiate dudit lotissement ce qui supprimera de ce fait la butte qui le sépare des voies de chemin de fer et dont le lotissement est propriétaire. En outre et par voie de conséquence, tous les copropriétaires vont subir une double nuisance : - visuelle puisqu'il est question de construire les lignes nécessaires pour le passage des Tram et de les border d'une enfilade d'arcades en béton, en lieu et place des arbres actuels de notre butte ; - auditive puisqu'il n'y aura plus aucune protection isolant du bruit des trains. Conséquences : 1 - une énorme dévalorisation de nos biens immobiliers si tant est qu'ils puissent être encore achatables. 2 - du fait de la «chance» d'avoir une ligne de tramway» si proche de nos habitations, la commune ne manquera certainement pas de nous en faire payer le prix très fort par le biais d'une augmentation notoire de nos impôts locaux déjà si élevés dans ce quartier éloigné, de Poissy. En conséquence, je suis, comme la plupart des habitants de ce lotissement et de ceux du lotissement du clos ST GERMAIN (pour lesquels des rumeurs d'expropriation circulent déjà pour un certain nombre de maisons), opposée à ce projet tel qu'il est défini actuellement dans sa phase 2 au niveau de la Rue Adrienne Bolland. J'ai cru comprendre que PEUGEOT allait se dé-saisir de quelques voies de chemin de fer, qui ne sont plus utiles à son activité. Je suis certaine qu'il y a là matière à étude et à action positive de la part des porteurs de ce projet, au demeurant tout à fait intéressant et valorisant pour la ville de Poissy. Je souhaiterais vivement être informée des suites données à ma réflexion	15/03/2016
278	Le souhait n°1 des Pisciacais est d'avoir une ville calme et de ne plus être une zone de passages intempestifs qui polluent dans tous les sens du terme la vie des habitants. Nos élus ont été choisis pour ça et non pour faire de Poissy LE carrefour des Yvelines. Ici c'est Poissy, et non Sim City ! Le tracé initial répond davantage à nos attentes. De plus, comme évoqué par d'autres, le Technoparc devrait avoir sa station afin de lui donner son dynamisme auquel il aspire depuis tant d'années. La réflexion devrait plus être dans ce sens. Je suis contre ce nouveau tracé.	16/03/2016
279	Me permettra de ne pas utiliser mon véhicule personnel pour le rendre à Poissy, Saint germain et Versailles	16/03/2016
280	Cela augmente les possibilités de transports dans Poissy. Le fait de faire une correspondance avec le RER A et la ligne J (et bientôt RER E), est très intéressant. J'ai cependant des craintes sur l'intégration du tram-train en zone urbaine entre Gambetta et le RER... Cet axe me paraît déjà très encombré avec les voitures, et je pense qu'un très faible pourcentage d'automobilistes se reporteront se le tram-train...	16/03/2016

281	Eu égard aux enjeux de desserte des zones urbanisées et des pôles d'activité économique du centre de la ville de Poissy, le tracé urbain alternatif, proposé en concertation complémentaire, qui passe à proximité immédiate de la gare SNCF/RER de Poissy est très nettement plus favorable que le tracé initial, présenté en enquête publique. MAIS bien qu'il constitue un progrès indéniable en terme d'impact économique, ce nouveau tracé, tel qu'il est présenté dans le document d'objectif et de caractéristiques principales complémentaires, soumis à la concertation complémentaire, ne prend pas suffisamment en compte la desserte du Technoparc de Poissy qui est situé à la limite des communes de Poissy (nord-est) et d'Achères (sud-ouest). Or ce quartier qui accueille un lycée drainant plus un millier d'étudiants venus d'une zone d'au moins 10km de rayon aux alentours et plusieurs centaines d'emplois (start-up et autres pépinières d'entreprises) devrait être promis à un fort développement à court et moyen terme si l'on se réfère à la délibération n°22 du Conseil Municipal de la ville de Poissy en date du 23 novembre 2015. En effet, cette délibération prévoit de faire acquérir par l'établissement public foncier des Yvelines (EPFY) au bénéfice de la ville de Poissy 4,2 ha de terrain appartenant à PSA (Peugeot Citroën Automobiles) en vue (dixit) de «réaliser une zone de développement économique à proximité du Technoparc». Dans ces conditions, faire l'impasse sur une desserte par la TGO de ce quartier prometteur serait un rendez-vous d'opportunité manqué. Un nouvel examen approfondi de la variante du tracé urbain Poissy-Achères, qui avait été envisagée lors de la concertation préliminaire mais qui avait été rejetée dans le dossier soumis à enquête publique pour des motifs d'insertion, de coûts d'investissement et de matériels roulants doit être mené pour le tronçon Poissy-Saint Exupéry / Achères-Ville. L'objectif de rejoindre à tout prix le réseau ferré national entre Poissy et Achères apparaît beaucoup moins justifié, hormis la recherche du moindre coût en réutilisant les infrastructures existantes, si l'on tient compte de la retombée économique et sociale que constitue la desserte d'un bassin de vie et d'emploi important constitué des deux agglomérations limitrophes de Poissy et d'Achères, par un tracé au cœur des deux agglomérations plutôt qu'en périphérie. Dans l'hypothèse où la desserte du Technoparc par la TGO ne serait finalement pas réalisée, le STIF devra néanmoins réexaminer le plan de transport par bus de ce pôle économique en déplaçant par exemple le terminus de ligne n°54 depuis la gare routière sud de Poissy-Gare vers la nouvelle gare de Poissy Saint-Exupéry, sur le tracé alternatif proposé, ce qui permettra de s'affranchir des difficultés de circulation routière sur les axes : boulevard Robespierre et rue Saint Sébastien et procurer un meilleur service par réduction des temps de transport	16/03/2016
282	POURQUOI PASSER AU NIVEAU DES PAVILLONS DU CLOS SAINT EXUPERY ALORS QUE DE DEPLACER LEGEREMENT LE TRACE AU NIVEAU DES VOIES DE CHEMIN DE FER EVITERAI DE NOMBREUSES NUISANCES VISUELLE ET SONORE	16/03/2016
283	Très favorable au passage par Poissy Gare RER Le tracé historique entre St Germain Achères n'apportait pas grand-chose. L'absence de correspondance avec la ligne J ou E était un défaut grave. C'est désormais la phase 2 modifiée qui va alimenter en voyageurs le projet dans son ensemble, et c'est par là que les travaux auraient dû commencer.	17/03/2016
284	Un projet très utile qui permettra des déplacements facilités. Ce projet permettra d'éviter un détour par Paris pour rejoindre le RER C. Il offre également une alternative économique et écologique à la voiture individuelle.	16/03/2016
285	Meilleures connexions et gain de temps.	16/03/2016
286	1. Il faut que le lien avec le RER A à Saint Germain en Laye soit proche. Pas de lien bus entre Tram et RER actuellement il termine au milieu de nulle part. 2. La fréquence des trains doit être plus importante sinon personne ne les prendra. Actuellement c'est trop espacé / trop peu et c'est plus rapide de marcher que d'attendre.	16/03/2016
287	Favorable mais non au pont d'Achères !	16/03/2016
288		16/03/2016
289	Irréaliste concernant les durées de parcours, le nouveau tracé urbain demandera plutôt 30 minutes que 16 minutes (temps de montée et descente des personnes aux nouveaux arrêts) + circulation difficile à Poissy (feux tricolores, engorgements) même avec des couloirs spécifiques sans raccordement Saint Cyr - Versailles il manque un (?) très important et ça ne diminue pas le trajet Achères - Versailles.	16/03/2016
290	Le tracé urbain dans Poissy est plus intéressant que le tracé initial.	16/03/2016
291	Très bon projet qui facilitera les déplacements des personnes, notamment celle ne possédant pas de véhicules. Il faudrait également penser à augmenter les fréquences de passage des bus dans la région Ouest mais aussi moderniser les arrêts de bus avec des tableaux d'affichage du temps d'attente.	16/03/2016
292	Pourquoi n'y a-t-il plus de gare prévue dans le quartier Chêne Feuillu d'Achères ? Cela permettrait à de nombreuses personnes de rejoindre la gare RER d'Achères, ainsi que Poissy et Saint Germain en Laye.	16/03/2016
293	Un tableau large, complet et simple des modes de transport dans la région m'aurait intéressée et permis d'avoir une opinion car des interconnexions m'intéresseraient si elles existaient. Mais les présentes explications sont incompréhensibles pour qui ne connaît pas déjà le sujet. Dommage.	16/03/2016



294	1. Ce projet devrait intéresser les jeunes [...] Cergy ou Saint Quentin. 2; Habitant tout près de la voie due la grande ceinture, ce projet devrait beaucoup réduire les nuisances sonores par rapport au matériel roulant actuel.	16/03/2016
295	Cela fait 27 ans que je demeure dans la région, 27 ans que l'on nous présente des projets qui ne voient pas le jour. Pourtant l'urbanisme est grandissant, les demandes (?) urbanisme et transports plus adaptés : catastrophe	16/03/2016
296	Avis positif	16/03/2016
297	1. Tracé urbain : indispensable pour trafic Poissy (hôpital, etc. ...). 2. Mais il faut un tracé souterrain pour faciliter la circulation trains / voitures. 3. Les (?) de la zone sont en voie de densification (?) (SOAURIF). 4. Il faut respecter le principe : pas d'urbanisation supplémentaire sans infrastructures préalables. Temps trajet RER A : Saint Germain / Paris est passé de 1h en 2000 à 1h 30 en 2016.	16/03/2016
298	Favorable	16/03/2016
299	Très favorable. Permettant de rejoindre facilement Poissy et Achères à partir de Saint Germain. Evite de prendre la voiture. Si problème RER A, cela permet de se rendre sur Paris via la ligne J à Poissy.	16/03/2016
300	Positif	16/03/2016
301	Je suis à 100% pour la desserte en centre-ville de Poissy. Nous avons toujours besoin de raccordements entre Saint Germain et Poissy : activités pro, culturelles, sportives, etc. Je suis à 100% contre la virgule de Saint Germain : coûteuse et ravageuse de la forêt.	16/03/2016
302	C'est un projet qui permettra à bon nombre d'usager de se rendre sur Versailles ou Cergy plus rapidement. Il s'agit donc d'une continuité dans le modernisme et dans l'utilité des transports en commun dans le futur.	16/03/2016
303		16/03/2016
304	Parmi les 6 personnes (de plus de 18 ans) de ma famille résidant à Poissy, aucune ne va utiliser la Tangentielle Ouest. Améliorer la fréquence et la régularité des bus n°5 Véolia Transports serait suffisant et beaucoup plus facile à réaliser et moins cher !!! La priorité absolue est d'améliorer l'axe Poissy - Paris.	16/03/2016
305	Pourquoi ne pas faire passer par Carrières sous Poissy, car nous devons prendre deux bus pour aller au centre de Poissy ou Saint Germain.	16/03/2016
306	Facilitera l'accès de Poissy à Saint Germain en Laye, éviter les bouchons en voiture.	16/03/2016
307	Nous habitons Achères Chêne Feuillu, la remise en service de la voie ferrée de la grande ceinture vers Saint Germain va générer plus de bruit dans notre résidence. Il n'y a pas eu d'étude d'impact de bruit !!!!	16/03/2016
308	Je trouve le projet très bien. Malheureusement je ne pourrai sûrement pas en profiter, j'ai 89 ans mais pour l'avenir du quartier de la rue La Bruyère, je suis d'accord.	16/03/2016
309	Offre des connexions entre des villes directement sans passer par Paris. Il faut que ce soit du service en plus et pas en remplacement de ceux existants.	16/03/2016
310	Donnera de la flexibilité avec le RER A branche Cergy. Facilitera l'accès à Saint Germain et Versailles. Les travaux dans Poissy vont être un calvaire. Peut-être trop de gares ?	16/03/2016
311	Si cette nouvelle ligne n'est pas connectée avec un autre axe majeur (RER, SNCF, etc...) son utilité sera limitée et hors de proportion par rapport à son coût.	16/03/2016
312	Oui	16/03/2016
313	Pourquoi faire passer le train à travers le golf ??? Il existe un boulevard énorme entre Saint Germain et Poissy en ligne droite qui serait idéal pour l'aménagement de ce train. NB : je ne joue pas au golf)	16/03/2016
314	Il faut faciliter les transports en commun : Saint Germain est trop dépendant du RER A qui est un véritable fléau : manque d'investissement chronique, gares dans Paris insalubres et infectes alors que la gare Saint Lazare est propre et agréable, trains pour Saint Germain rares et bondés, très gros problème d'hygiène et de propreté de la ligne A et de ses gares.	17/03/2016
315	La prochaine étape à étudier devrait être Saint Germain en Laye - Chambourcy Collège. La RD 113 est très chargée et le temps de parcours est très long aux heures de pointe.	17/03/2016
316	Importance de la phase 1 pour relier Saint Germain en Laye et Versailles.	17/03/2016
317	Toutes les extensions de transport en commun pour rapprocher deux banlieues en région parisienne sont nécessaires et vitales pour le respect de l'environnement.	17/03/2016
318		17/03/2016

319	Bonne initiative, vivement la liaison jusqu'à Versailles.	17/03/2016
320		17/03/2016
321	Je comprends que le trajet permettra de transporter plus de voyageurs, qu'il permet de connecter des villes qui aujourd'hui ne le sont pas forcément. Une inquiétude toutefois, y-t-il un risque que l'élargissement perturbe ou réduise le fonctionnement du RER A ?	17/03/2016
322	Projet attendu depuis longtemps, très pratique pour se rendre à Versailles et Saint Germain en Laye.	17/03/2016
323	Favorable à tout ce qui améliore la mobilité en Ile-de-France. J'attends la Tangentielle Nord pour Roissy et la Tangentielle Sud vers Orly.	17/03/2016
324	Si j'ai bien compris Achères secteur Chêne Feuillu, je peux rejoindre Saint Germain en Tramway. Cela me permettrait de gagner du temps et surtout partir plus tard de la maison.	17/03/2016
325	Augmentation des liaisons, alternatives transport, décongestion bus / RER, nouvel accès à Poissy	17/03/2016
326	Il est évident que le tracé urbain dans Poissy présente un intérêt majeur de tous les points de vue : trajets travail, communications périphériques, échanges, tourisms, etc... relations culturelles.	17/03/2016
327	Je ne suis pas du tout favorable à un nouveau tracé de la Tangentielle Ouest. Il traverse le centre de Poissy contrairement à l'ancien tracé provoquant : 1. Des réactions virulentes des habitants nombreux concernés. 2. Une augmentation considérable des coûts. 3. Pour enterrer le projet on ne pouvait trouver mieux.	17/03/2016
328	Tracé urbain plus logique	17/03/2016
329	Nouveau tracé pénalisant la ville d'Achères, nous sommes déjà très défavorablement desservis. Conditions de transport nettement dégradées depuis 10 ans. Nous avons Achères Grande Ceinture pourquoi ne pas développer cette desserte et développer une autre gare alternative à Achères Ville.	17/03/2016
330		17/03/2016
331	Les transports en commun sont toujours trop chers...	17/03/2016
332	Mettre projet en zone blanche propre. Mettre en place parking Tram + P à prix très réduit. Même horaires 7 jours sur 7, 24h sur 24h.	17/03/2016
333		17/03/2016
334	Le tracé urbain dans le centre de Poissy permettra aux habitants du 78 de privilégier les transports en commun pour se déplacer. Une correspondance avec la ligne J me paraît essentielle pour l'accès à la Seine Aval et arriver rapidement dans le centre de Paris.	17/03/2016
335	Projet éloigné des préoccupations. Ne fait pas gagner de temps.	17/03/2016
336	Même si je ne suis pas concernée, le projet me semble nécessaire dans le cadre du Grand Paris. Les déplacements et mobilités entre les villes de la bouche de Seine sont fastidieux, contraints au bus et aux conduites.	17/03/2016
337	Go ! Faut le faire.	17/03/2016
338	J'aurai aimé un trajet passant par Poissy et allant directement à la gare RER (La Bruyère) de Saint Germain en Laye.	17/03/2016
339		17/03/2016
340		17/03/2016



341	Prendre les dispositions nécessaires pour renforcer le maillage des lignes structurantes mérite d'être soutenu et développé. Une ligne fût-elle express ne peut pas avoir seule un impact significatif en faveur de l'utilisation des transports publics si elle ignore (ou néglige) les correspondances avec les autres lignes de transport en site propre. La qualité de l'offre de service ainsi gagnée est incomparable par rapport aux inconvénients insignifiants que constituent les quelques minutes et les quelques centaines de mètres en plus. Il n'y a pas que les voyageurs qui se déplacent, le fret aussi et cela pose de plus en plus de problèmes avec l'encombrement et la congestion du réseau routier consécutive à l'effondrement de la part du fret ferroviaire notamment en Ile de France. Une gare fret qui disparaît, c'est irréversible. Elles deviennent des ZAC (comme ici à Poissy ou à Saint Germain), ou bien les modifications engagées de gabarit n'assurent plus la continuité ferroviaire (exemple T2 entre Puteaux et Issy). Espérons que des mesures conservatoires soient prises pour assurer partout la continuité ferroviaire de l'existant (et aussi l'architecture des gares comme Poissy GC) ainsi que pour réserver des terrains qui pourraient constituer des zones multimodales fret (c'est possible en ville exemple quai de la Bourdonnais à Paris). Concernant les itinéraires cyclables bien souvent parents pauvres des aménagements (ils sont la «variable d'ajustement» quand il reste de la place...), espérons qu'ils assureront convenablement la continuité (le mot est important) à travers Poissy jusqu'à la Seine (et au-delà) de la piste venant de Saint Germain (qui elle-même est à l'emplacement de l'ancienne ligne de tramway des Chemins de Fer de Grande Banlieue de Saint Germain Château à Poissy). Ne pas oublier non plus un stationnement sécurisé des vélos (je pense à ce qui a été fait à la station T2 du Pont de Bezons).	17/03/2016
342	Pourquoi le choix d'un viaduc sur la rue Adrienne Bolland à Poissy ? Les lotissements vont se retrouver avec une sorte de métro aérien, sans intimité au niveau des jardins et fenêtres. Perte de valeur des maisons induite. C'est inacceptable pour nous riverains du Clos St Exupéry. Rapport coût / intérêt du tracé pour sa partie Adrienne Bolland : Une variante urbaine par Poissy est une bonne idée, mais la fin du tracé actuel cause trop d'inquiétude aux résidents riverains de la rue Adrienne Bolland. Entre la station ZAC EOLES et ACHERES. Il serait plus simple et moins coûteux de desservir le Technoparc, ses entreprises, son lycée, puis le centre commercial Grand Cèdre, c'est là que se trouve le meilleur potentiel de voyageurs. Des habitants du Chêne Feuillu que nous connaissons préfèrent aussi nettement prendre le tram au Technoparc plutôt qu'au pied de leurs pavillons, ils sont inquiets de voir la forêt remplacée par une station. Donc cela implique de modifier le tracé pour suivre la D30, c'est le chemin le plus simple et avec moins de foncier pour aller à ACHERES. On utilise les champs et on sauve la forêt. Les difficultés techniques décrites dans le dossier pour raccorder le tram au réseau SNCF disparaîtraient largement...	17/03/2016
343	Poissy est une ville saturée. Le nombre croissant de logements (3000 logements minimum au cours des 5 prochaines années) obligent à améliorer l'offre de transport. La phase 2 permettra de desservir notamment un nouveau quartier (2000 logements) et un ancien St-Exupéry où 5000 habitants vivent. L'opportunité d'une jonction avec le RER A est exceptionnelle. Elle permettra de fait de moins utiliser la voiture.	17/03/2016
344	Je suis fortement en accord avec ce projet. J'habite un quartier saturé par le trafic. Ce tram me permettra de ne plus utiliser mon véhicule pour aller à la gare et de prendre le train. Des économies et plus de rapidité. Merci.	17/03/2016
345	Très inquiet pour la tranquillité et le confort de vie, déjà amoindri, avec les nuisances des trains SNCF à proximité des maisons. Comment peut-on prévoir un viaduc, qui serait au plus près : 10 mètres des propriétés, sans que cela ne pose problème ? que devient l'intimité d'un jardin ? Dans le tracé actuel, une des solutions, serait d'enterrer les voies sur 400 ou 600 mètres ou cacher les voies, derrière un mur masqué par de la végétation, afin de garder ce qui caractérise la résidence : la verdure. la perte de valeur des pavillons au plus près des voies, dans ce projet serait forte. Quel est l'avantage pour ces propriétaires qui pourraient perte de 20 à 30 % des sommes investies. Le nouveau sens de circulation promet d'être difficile pour circuler de l'arrêt de bus «Lenestour» vers la piscine. Quid bus scolaire pour aller à la piscine ? Un autre tracé vient spontanément à l'esprit, pourquoi ne pas suivre la R30 de l'autre côté des voies SNCF ? Un grand nombre de lieux pourraient ainsi être desservis : Technoparc, centre commercial (grand cèdre), gare d'Achères. Un grand nombre d'interrogations qui méritent d'être étudiées, afin que le projet apporte plus qu'il ne nuirait aux Piscicais.	17/03/2016
346	Le projet doit être réalisé de toute urgence car il y a trop de voitures sur les routes et le réchauffement climatique est bien là. Je suis opposé au projet de traversée de Poissy car cette réalisation est beaucoup plus coûteuse, va retarder de plusieurs années la mise en service de ce projet très urgent et le détournement du tracé initial où il est seul à rouler, pour un trajet urbain dans la ville de Poissy où sa vitesse sera bien réduite par la circulation des autres moyens de transport, où le temps de déplacement de ce moyen de transport sera rallongé et le rendra beaucoup moins efficace pour contrer la voiture. Sa fréquentation sera ainsi moindre, surtout en heures creuses.	17/03/2016
347	Concernant les secteurs contraints, je pense qu'il est impérativement nécessaire de mettre en œuvre toutes les optimisations possibles afin de faciliter l'acceptation collective du projet	17/03/2016

348	Habitant de Poissy, je suis contre ce projet. Au-delà des contraintes (travaux, bruits ...) et conséquences (dénaturation de la ville ...) je suis inquiet sur le fait que ce tram doivent être alimentés par des stations 750V CC réparties un peu partout dans la ville pour secourir l'alimentation du tram et cas de panne électrique. En effet, ces stations 750V CC sont nuisibles pour l'environnement et surtout pour l'homme. Je ne voudrais pas que le nombre de cancer à Poissy augmentent 10 ans après la mise en service du tram. Ce n'est pas l'avenir que je souhaite pour mes enfants	17/03/2016
349	Le 1er tracé de la tangentielle permet de desservir tout un quartier complètement excentré (La Bruyère et le Clos d'Arcy) en reliant le RER A à Achères, ce qui permet d'éviter le centre de Poissy déjà surchargé. Si les personnes souhaitent aller au RER Poissy un bus à côté de la gare prévu sur le 1er tracé (La Bruyère) leur donne accès à la gare. Habitant le quartier du clos d'Arcy, ce tracé me permettrait également de rejoindre la Camp des loges, où je travaille, car la gare serait proche de ma résidence. Le nouveau tracé surchargerait un axe complètement saturé aux heures de pointes, sans parler des travaux à effectuer alors que le 1er tracé reste minime en travaux, les voix et la gare existant déjà, il suffit de les réhabiliter.	17/03/2016
350	Bonjour, Je suis plutôt favorable au 1er projet concernant la phase 2, celui contournant Poissy, voici mes principales raisons : - Le coût du projet beaucoup plus faible (infrastructure et ouvrages existants, pas de matériel roulant spécifique), et vu la période à laquelle nous vivons, restons modestes sur les dépenses. - Moins de désagrément pour les Pisciacais, pendant la phase de travaux et l'utilisation. - La circulation autour du rond-point de la gare est déjà très compliquée aujourd'hui, en y rajoutant une ligne de tram, ça ne fera qu'empirer les choses. - Prévoir 3 arrêts à Poissy va considérablement ralentir la progression du tram-train, et ce au détriment des autres villes. Surtout que ça oblige à acheter du matériel spécifique uniquement pour satisfaire les Pisciacais. De plus, 3 arrêts aussi proches n'ont pas de sens pour une ligne de cette longueur. - Utiliser uniquement l'ancienne voie ferrée permettrait de redonner plus d'attrait au quartier de La Bruyère. Pourquoi ne pas mettre en place un service de navette direct entre les 2 gares ? En aménageant les routes correctement, la liaison se ferait très rapidement.	17/03/2016
351	C'est bien la Tangentielle Ouest pour le plaisir de tous les voyageurs qui habitent à l'Ouest Francilien. Il faut privilégier le nouveau tracé urbain dans Poissy car cela permet aux voyageurs de rejoindre la gare de Poissy RER dont A et E, la Zone d'Activité Commerciale de Poissy (ZAC) y compris son terminus Achères Ville RER. Grâce à l'utilisation de ce nouveau tracé urbain dans Poissy, les voyageurs du RER A, les lignes J et L, et bientôt le RER E pourront tranquillement utiliser la Tangentielle Ouest pour rejoindre soit dans leurs lieux d'habitations ou soit dans leurs lieux de travail. En plus, l'avantage d'utilisation de ce nouveau tracé urbain dans Poissy, les voyageurs du RER A pourront éviter de faire des zig-zags entre Poissy RER et Achères Ville RER par Maisons Laffitte et en plus, les travailleurs de la ZAC de Poissy devront utiliser la Tangentielle Ouest tranquillement et avec délicatesse. Plus encore, les nouveaux voyageurs de la Tangentielle Ouest pourront prendre le RER A dont soit à Achères Ville RER, soit à Poissy RER avec le futur RER E ou soit, à Saint Germain en Laye RER de l'autre branche pour le nord de la ligne. Ce serait bien aux voyageurs de découvrir la Tangentielle Ouest y compris ceux du RER A dont en provenance d'Achères Ville RER, de Poissy RER avec le RER E et la ligne J, de Saint-Germain en Laye RER y compris aussi ceux du RER C, des lignes N et U de Saint-Cyr l'Ecole aussi. Je souhaite vraiment beaucoup de bonheur que le nouveau tracé urbain dans Poissy pour le prolongement de la Tangentielle Ouest devra et pourra porter chance et bonheur pour tout le monde y compris ceux qui habitent à Poissy qui devront utiliser la Tangentielle Ouest aussi. Privilégier le nouveau tracé urbain dans Poissy permet aux voyageurs de rejoindre à Poissy Gambetta, à Poissy RER avec le RER A, la ligne J et le futur RER E, la ZAC de Poissy et à Achères Ville RER avec le RER A et la ligne L aussi. Mettre en place et en service pour le nouveau tracé urbain dans Poissy, c'est dès maintenant que cela se passe. Bonne chance et bon courage.	17/03/2016
352	il faut un arrêt au pôle d'activité de Technoparc ou chaîne feuillu à Achères, d'une part pour le déplacement les salariés des entreprises et d'autre part pour rejoindre la gare Achères ville en bus ou à pied en sachant que la distance de 3 à 4 km, que les bus partent avant que le RER A arrive en gare, qu'il n'y a pas de bus après 22h et pas le dimanche.. qu'il faut longer la forêt assez hostile à partir de 22h en hiver et en été... pourquoi 3 arrêts à Poissy et un tracé bucolique dans les rues de Poissy ?... c'est un scandale !!!!! pour les habitants d'Achères ...	17/03/2016
353	Je trouve très dommage la suppression de la gare du chêne feuillu. Il n'y a qu'une gare à Achères et cet arrêt «chêne-feuillu» à l'autre bout de la ville me semble primordial	18/03/2016
354	Il faut envisager un arrêt au Technoparc de Poissy et/ou un arrêt dans le quartier Chêne Feuillu d'Achères	18/03/2016
355	ce projet ne prend pas en compte le pôle Technoparc qui pourtant selon le maire Karl Olive est un bijou pour le futur de Poissy ensuite le parcourt dans la ville pose plusieurs problèmes la largeur du boulevard GAMBETTA La traversée RD 190 entre de POISSY coté st germain la coupure du rondpoint de l'Europe sans compter la mise à une petite voie de chaque côté	18/03/2016



356	Il est important de penser à l'intérêt général en particulier aux usagers de la phase 1 en leur offrant sans attendre le service de bout en bout entre St Cyr et Achères. Aussi il est préférable de mettre en service le projet initial et de réaliser, le moment venu, les différentes interconnexions dans Poissy avec un service de transport en commun en circulation douce. Une ligne St Cyr - Achères, fonctionnant de bout en bout 7 à 9 ans avant la fin de la réalisation TGO2, permet de profiter de tous les avantages du transport en commun sans attendre.	18/03/2016
357	Personnellement je me déplace uniquement en moto pour des raisons professionnelles qui nécessitent de nombreux déplacements IDF et plus large aussi. Toutefois, je pense à mes proches, aux collaborateurs qui travaillent avec moi et qui ont des poste plus sédentaires et, d'une manière générale à tous ceux qui utilisent les transports en commun, je pense aussi à l'amélioration de la fluidité du trafic routier qui doit découler de ce projet, je pense aux points d'accès sur les zone économiques et commerciales des villes concernées par ce trajet afin de les rendre de nouveaux attractives et favoriser la mobilité et l'emploi. Ce projet et son tracé tel qu'il est proposé passant par le centre de Poissy reçoit mon accord plein et entier. Cependant, cette adhésion est soumise à la seule condition qu'un arrêt soit dédié au Technoparc zone mixte liant activité économique et enseignement. Il faut donc revoir votre projet sur les arrêts et prévoir un accès direct au Technoparc, c'est un impératif qui donnera tout sens et sa pleine efficacité au projet. Cette question va mobiliser beaucoup de gens.	18/03/2016
358	nécessité absolue d'un arrêt au Technoparc pour mes salariés	18/03/2016
359	Il est actuellement très difficile pour nos collaborateurs et clients de venir sur le Technoparc de Poissy. Il est très important pour le développement de notre société qu'il y ait un arrêt régulier au Technoparc.	18/03/2016
360	Je ne comprends pas l'utilité de ce projet, et encore moins celle de sa nouvelle version qui va encombrer un axe de Poissy déjà sujet aux embouteillages aux heures de pointes, et qui va pénaliser de nombreux habitants de Poissy. Le projet initial ne semble pas présenter d'avantages pour les personnes qui vont en direction de Paris. Le problème des carences du RER A et de la ligne L ne sont même pas évoquées, alors que leurs résolutions faciliteraient la vie de beaucoup de personnes. La nouvelle version ne règle pas non plus ces problèmes, et elle en crée de nouveaux puisqu'il faudrait élargir les axes de circulation ou passerait ce tramway (expropriations, diminution des voies de circulation, etc.) ce qui va augmenter les bouchons aux heures de pointes. Pour rappel, l'axe choisi pour le tramway est celui qui donne accès au seul pont qui relie Poissy à Carrières, ou là aussi les immeubles fleurissent. Donc, on augmente le nombre d'habitants qui devront emprunter ce pont et la D190 pour aller vers Paris, et en même temps on limite la circulation sur la D190... Est-ce que ce sont les Shadocks qui ont fait le plan de ce tracé ?	18/03/2016
361	Je supporte ce projet qui va faciliter les déplacements en transports en commun au sein des Yvelines. Afin de renforcer l'accès et l'attractivité du Technoparc de Poissy, il serait utile d'envisager un arrêt de train-tram à proximité. Quelques milliers de personnes (salariés, lycéens...) s'y rendent chaque jour. Il serait dommage de ne pas au moins étudier cette option	18/03/2016
362	Un arrêt sur le Technoparc sera très important pour nous. En vous remerciant	18/03/2016
363	Le Technoparc de Poissy est un pôle important d'emploi. Je prends ma voiture pour aller de l'Etang la Ville vers le Technoparc. Il serait très important que le Technoparc soit desservi par ce nouveau tracé. L'intérêt est double : gain de temps et environnement (plus de voiture). Merci	18/03/2016
364	ce projet semble une pure folie : augmentation estimée de 20% du trafic passager pour un surcoût par rapport au projet initial de + 91% soit 122M supplémentaires à payer par nos impôts cette somme ne tenant pas compte du coût de développement supplémentaire des infrastructures routières à mettre en place impérativement en parallèle sauf à vouloir faire de Poissy un bouchon permanent. L'ancien tracé permet : la connexion au RER A via Achères la future connexion eu RER E en gare d'Achères chêne feuillu (un argument supplémentaire pour sa construction) le nouveau tracé n'apporte que très peu d'avantages supplémentaires aux pisciacaïs pour lesquels le système de rabattement par bus (électrique de préférence) convient parfaitement entre les gares de grande ceinture et la gare RER. Il signifie par contre par rapport à l'ancien tracé : 1) des années de travaux au centre de Poissy 2) d'exproprier des dizaines de riverains 3) de créer des nuisances sonores et celles aussi importantes liées aux vibrations créées par ce mode de transport (le respect des normes ne signifie pas l'absence de nuisance de même que les normes anti-pollution automobiles ne signifient pas l'absence de pollution !!) 4) la dévalorisation de centaines de logements en contact DIRECT avec le nouveau tracé (personne ne peut croire à l'augmentation de la valeur foncière d'un bien suite à la construction d'une ligne de train devant celle-ci, affirmer le contraire relève de mauvaise foi) 5) la destruction d'un hectare supplémentaire de forêt sur le domaine de la Forêt située à Poissy les intentions à l'origine de ce nouveau tracé sont sans doute louables mais ne tiennent pas face aux désagréments engendrés, à la coupure de la ville en deux qui en résulterait et surtout face aux dépenses SUPPLÉMENTAIRES de plus de 122M (chacun sait que ce genre de projet coûte toujours plus cher que les estimations) qui serait sans doute mieux utilisés à d'autres fins plus utiles (j'ai plein d'idées :) Enfin il est fort probable que si ce tracé devait être retenu en dépit des points mentionnés ici, des retards importants sont sans doute à prévoir liés aux recours que des riverains organisés ne manqueront pas de déposer.	18/03/2016

365	Compte-rendu de la réunion publique à Poissy du 17 mars. Il est 20h00, les porteurs du projet sont unis : ils se serrent la main, ils se sourient, ils se remercient ... puis ils présentent le projet pendant plus d'une heure. Dans la salle, beaucoup de monde (il n'y a pas de place assise pour tous). Beaucoup de Pisciacais ont pris connaissance de cette réunion par le bouche à oreille. La tension est palpable. Et pour cause : la majorité des gens sont là pour exprimer leur inquiétude et leur mécontentement concernant le nouveau tracé dans Poissy, mais ils comprennent qu'ils n'auront probablement pas la possibilité de s'exprimer. Une fois le projet présenté, les acteurs de projet s'avouent surpris d'avoir tant de monde. Ils ne devraient pourtant pas l'être étant donné la mauvaise communication qui a été portée jusqu'à présent sur ce nouveau tracé, et surtout sur l'absence totale d'information et d'échange quant à l'impact colossal sur la vie des Pisciacais et sur l'architecture de la ville : travaux d'envergure titanesque (d'une durée estimée à 9 ans donc nuisance garantie pendant 10 ans minimum, et ce n'est qu'une estimation), nuisance liée aux nouvelles infrastructures garantie à vie, ville séparée en deux, décote du foncier actuel, pire encore expropriation pour un bon nombre de famille ... Les échanges commencent (...) on ne parle déjà plus au conditionnel mais au présent. On sent que les décisions sont déjà prises. Cette réunion ne semble être en réalité que de l'affichage. Espérons que celle du 31 mars (ie la concertation complémentaire) ne soit pas identique. Il est 22h00, les porteurs du projet veulent clore la réunion. Ils autorisent une dernière question, puis c'est la fin. Les acteurs se félicitent. La première réunion obligatoire est maintenant derrière, reste celle du 31 mars. De la sorte, ça ne devrait pas prendre beaucoup de temps à déclarer ce nouveau tracé d'utilité publique. Bref : un scandale ! La séance est donc terminée. Le public quitte la salle dans une ambiance morose. Le pire, c'est que beaucoup de Pisciacais ne sont toujours pas informés du projet et de son impact. Ils ont du souci à se faire car le futur ne leur réserve pas que de bonnes surprises. En effet, quand on creuse, il n'y a pas grand-chose dans le dossier : une dame a demandé à voir l'enquête aboutissant à la conclusion que 37 000 voyageurs seraient concernés par le nouveau tracé (contre 7 000 avec l'ancien tracé). Une porte-parole a alors fait des grosses gouttes de sueur, car il ne pouvait la fournir (...). Des solutions d'optimisation du tracé ont déjà été proposées par le public (gare au Technoparc, passage à voie unique et en alternance sur les zones contraintes ...) pour dynamiser certaines zones le nécessitant et préserver le foncier actuel, mais les porteurs du projet ont émis beaucoup de réserves. Quand est évoqué l'ancien tracé, ils le rejettent systématiquement alors qu'il avait été validé. Cela laisse présager qu'ils ne renonceront pas à leur nouveau tracé. Il manque, quand même, cruellement d'éthique dans tout ça	18/03/2016
366	Propriétaire sur le boulevard Gambetta, je suis sujet à être exproprié au vue du nouveau tracé qui ne semble pas être optimisé à ce jour. Je souhaiterais participer aux études de faisabilité et d'optimisation pour trouver une solution qui préservera le foncier actuel de Poissy si ce projet aboutit. Des solutions ont été apportées hier en réunion publique. Elles méritent d'être étudiées en profondeur (je souhaite faire partie du groupe de travail). De plus, sur un projet actuel similaire, dans la commune de Champigny sur Marne (94), la solution d'enterrer le Tram a été retenue pour optimiser le tracé, maintenir le patrimoine et ne pas impacter les habitants. Cette solution doit également être portée en avant sur Poissy. C'est une solution ambitieuse, réaliste et valorisante. Les Pisciacais sont à la hauteur des Campinois, donc nous pouvons très certainement le faire.	18/03/2016
367	le projet (tracé 2) ne tient pas compte d'un arrêt au Technoparc : ce qui me semble absurde. Je suis opposé à ce projet de phase 2 surtout au niveau de la rue Adrienne BOLLAND : - Quels vont être les impacts sonores : actuellement avec le RER et trains grandes lignes et fret on ne s'entend plus dans les jardins donc en plus avec le TRAM plus le viaduc qui sera très près des habitations Encore plus de bruit et peut être même des répercussions dans les maisons les plus proches du viaduc (comme horizon, nous n'aurons plus de que du béton) quel avenir pour nous et nos enfants .Poissy va devenir une ville béton (plus d'arbres donc plus d'oiseaux) - Avec ce viaduc proche de nos maisons : perte de valeurs de celles-ci => gros soucis pour les propriétaires actuels - De même quel sera l'impact sur le stationnement des véhicules le long de la rue Adrienne Bolland (actuellement utiles pour certains riverains qui ne peuvent se garer devant chez eux car souvent propriétaires de deux véhicules (cause enfant...)).Nous n'avons pas le droit de se garer dans les contre allées ,stationnement gênant pour les autres riverains et pour la sécurité de tous - Impact des travaux pour la circulation dans la rue Adrienne Bolland - Vu le changement de sens de circulation le long de la voie ferrée : est-ce que le bus 50 continuera à desservir notre quartier Clos st Exupéry et aussi les bus scolaires de ramassage..... - Je suis OPPOSE au projet de phase 2 au niveau de la rue Adrienne BOLLAND et suis aussi d'accord pour le mécontentement qu'éprouvent les riverains de l'avenue GAMBETTA (pourquoi avoir accepté toutes ces nouvelles constructions et ensuite exproprier des gens) Espère que mon avis sera pris en compte	18/03/2016
368	je suis pas favorable au tracé dans la ville de Poissy le flux routier doit argumenté dans les années à venir le tracé dans la ville la D190 le boulevard GAMBETTA trop étroit Pourras t il absorber le flux augmentation des voitures ???? AVEC une ou deux train tram,,,, ????? ET LE THECNOPARC ???? le «FLEURON» de l'avenir de POISSY complètement oublié	18/03/2016



369	ce projet ne prend pas en compte le pôle Technoparc qui pourtant selon le maire Karl Olive est un bijou pour le futur de Poissy ensuite le parcour dans la ville pose plusieurs problèmes la largeur du boulevard GAMBETTA La traversée RD 190 entre de POISSY coté St Germain la coupure du rondpoint de l'Europe sans compter la mise à une petite voie de chaque côté	18/03/2016
370	pourquoi le tracé prévu néglige de façon éhontée le Technoparc fleuron de POISSY par toutes les municipalités de POISSY ??????	18/03/2016
371	à quoi pourras servir la station GAMBETTA ??? IL n'y a pas d'industries mais pas de station au THECNOPARC LE POUJON le L'avenir de POISSY défendu par tous les maires d'avant et pendant leurs législatures	18/03/2016
372	Le 2ème projet me paraît trop important trop d'expropriation à envisager. de plus le quartier Saint Exupéry et plus particulièrement les propriétaires de la rue Adrienne Bolland devront supporter encore plus de bruit (route, trains et RER) qui s'ajoute aux problèmes des odeurs de chez Peugeot. Pourquoi ne pas faire passer le tram train le long de la route qui passe derrière Peugeot et qui va sur Achères ? Lors de la réunion du 31 mars 2016 personne n'en n'a fait état pourquoi ?	18/03/2016
373	Mon parcours d'Achères à St Quentin en Yvelines sera grandement facilité. Quel plaisir que d'échapper enfin aux bus surchargés ou aux embouteillages aux heures de pointe. Je suis abasourdi d'entendre des gens qui derrière les hauts murs de leur villa de Poissy expliquent que Poissy n'a besoin de rien, tandis que les voitures et les camions pourrissent la ville. Mais c'est devant leur voisin !	18/03/2016
374	Un arrêt au Techno Parc est nécessaire pour desservir cette zone d'activité, ainsi que le lycée. Néanmoins le projet est très intéressant.	17/03/2016
375	C'est un projet formidable tout simplement. Merci.	17/03/2016
376	Pourquoi dénaturer le centre de Poissy (avenue Gambetta) avec double ligne tramway et double voie circulation? Quai de la ligne de tramway du côté de St Exupéry. Pourquoi décider de faire 2000 logements et pas seulement 1000 avec les infrastructures adéquates? Pourquoi ne pas desservir le Technoparc avec son lycée et ses entreprises? Pourquoi pas une «virgule» pour aller de Gambetta à Gare Poissy?	17/03/2016
377	Cette variante n'est pas bonne, le prix (surcoût) indiqué ne peut qu'exploser compte tenu de la structure urbaine très ancienne (avec beaucoup d'inconnus et donc du retard et surcoûts à la clé). Je suis contre cette solution. Enormes nuisances à la clé sans points positifs.	17/03/2016
378	Le nouveau tracé tel qu'il est présenté ce soir ne me convainc pas. Trop de contraintes, coût très élevé. Je préfère l'ancien tracé existant avec 1 liaison bus+vélo entre la gare de Grande Ceinture et la gare de Poissy. Les réponses sont beaucoup trop technocratiques et manquent de concret. Oui à un transport moins cher, plus rapide et sans expropriations.	17/03/2016
379	Poissy est déjà la ville la mieux desservie du secteur (train, RER A, A13, A14...) et ce sont ces dessertes qui créent toutes les nuisances de la ville. Le principal avantage du TGO est: avoir une meilleure desserte. Cherchez l'erreur!! PS: Arrêtez avec l'argent public, les français n'en peuvent plus...	17/03/2016
380	On supprime l'arrêt Chêne Feuillu pour un gain de temps, or en passant par le centre de Poissy on en perd? Pourquoi des arrêts à la ZAC et St Exupéry: il n'y a pas avec le train ou RER. L'arrêt Chêne Feuillu a un et sur la forêt, mais le nouveau tracé aussi et là ce n'est pas important. Au Technoparc il y a un lycée, des entreprises, pas d'arrêt pourquoi?	17/03/2016
381	Je pense qu'un tracé pile le long de la RD30 serait plus court, moins cher, permettrait une desserte éventuelle à «Mozart» et du Technoparc. De ne pas passer par le quartier St Exupéry qui semble difficile.	17/03/2016
382	Je suis tout à fait favorable à cette seconde version de la Tangentielle Ouest par Poissy.	17/03/2016
383	Je suis contre le nouveau tracé tel qu'il est proposé.	17/03/2016
384	Habitant du Clos St Exupéry (r. Adrienne Bolland), je suis directement impacté par le projet. 1) Concernant l'accès à la gare RER (ligne J), l'aménagement n'apportera aucun gain de temps: actuel: bus 12 minutes, futur: 7 minutes pour accéder à la gare St Ex +-3 minutes de tram + trajet entre les 2 gares. 2) En revanche, les inconvénients sont nombreux pour les travaux, l'ouvrage (viaduc) viendra dénaturer le paysage proche en venant remplacer un talus arboré. Cela aura un impact sur la valeur des maisons du quartier. Cet ouvrage sera l'objet probable de nombreux tags, je suis donc opposé à cette version du projet.	17/03/2016
385	Je suis très favorable à ce projet. Ce nouveau trajet va permettre de desservir beaucoup plus de personnes. Il est plus logique car il va desservir et désengorger les quartiers situés au bas de Poissy. Enfin, il va permettre d'attirer de nouvelles entreprises sur le territoire et permettra peut-être à certaines personnes de ne plus prendre leur voiture pour se rendre sur Montigny ou Cergy.	17/03/2016

386	Je suis contre ce projet car je trouve que déjà détruire de vieilles maisons n'est pas une bonne idée car il ne faut pas détruire le patrimoine historique de la ville. Couper la ville en deux n'est pas une bonne idée. Je prends les transports en commun tous les jours pour aller en cours et le tram train ne changera rien au temps que ça prend. Il existe déjà des bus qui font ce trajet, il suffit d'en mettre plus souvent. Je vais au collège au Pecq et je prends le bus jusqu'à St Germain puis le RER A jusqu'au Vesinet Le Pecq. Il faut des bus électriques.	17/03/2016
387	Nécessité absolue d'un arrêt au Technoparc (3000 emplois).	17/03/2016
388	Je pense que c'est un bon projet pour se déplacer du Nord au Sud en transports en commun. Gain de temps en transports en commun! Par contre, beaucoup de défis techniques à réaliser! Cela me laisse perplexe!!! La rue Gambetta, le virage dans la zone de la Bruyère, la rampe de St Exupéry. Beaucoup de gens vont être gênés! La circulation des voitures à Poissy???	17/03/2016
389	Aberration, ce n'est plus une rocade mais un omnibus. Comment feront les achérois pour rentrer chez eux le soir après 22h dans la zone Chêne Feuillu et Rocant? Repensez à une gare au Technoparc avec 1 trajet le RD30 avec plusieurs arrêts sur ce tracé le long de la ville d'Achères. Le tracé gênerait aucun riverain et permettrait de dynamiser la ZAC du Technoparc, d'Achères avec un arrêt pour les salariés du parc au niveau du RD30 lycée Weiss pour contourner vers Cergy.	17/03/2016
390	C'est un beau projet mais cela va occasionner beaucoup de gênes pendant les travaux.	17/03/2016
391	Que devient Achères? La gare 'Chêne Feuillu' peut être utile même si Eole ne s'y arrête pas tout de suite. Que de problèmes sur St Ex et rue Gambetta.	17/03/2016
392	Problème du Carrefour de l'Europe (place verte), les camions sont toujours très nombreux soit venant de St Germain soit de Carrières vers le boulevard Robespierre qui devait être délesté par le boulevard de l'Europe (on peut même avoir 9 camions de suite dont certains très longs. Le problème de la vitesse de la circulation et des passages pour les piétons. Quid du déstassement des camions par le bd de l'Europe? Quid des piétons? Demande à être contactée pour toute commission ouverte des transports. Usagère exclusive des transports en commun.	17/03/2016
393	Très bien pour ces usagers qui procurent ce tram qui est tous les jours en retard surtout le RER A. Tous les jours il est en retard.	18/03/2016
394	Bon projet.	18/03/2016
395	Excellente idée. Merci pour ceux qui ont idée.	18/03/2016
396	A faire tout de suite!	18/03/2016
397	Je vous embrasse de tout mon cœur.	18/03/2016
398	Le tracé initial est parfait pour moi car j'habite à Achères dit Chêne Feuillu. Maintenant c'est pas intéressant du tout car je dois prendre le bus pour aller à la gare RER.	18/03/2016
399	Le projet est super. Facilitera les correspondances. Gain de temps. Villes mieux desservies comme l'Etang La Ville à condition d'avoir plus de trains le soir jusqu'à minuit car actuellement il n'y a pas de bus ou train le soir après 22h entre St Germain et St Nom La Bretèche. On marche à pieds. Alors aidez-nous.	18/03/2016
400	Oui pour arrêt à Poissy RER plutôt que Gde Ceinture + Achères Chêne Feuillu. Arrêt RER E à Sartrouville. Tous les RER A Cergy s'arrêtent à Houilles etc. Tangentielle Ouest continue à Versailles Chantiers ou St Quentin (interconnexion bus). Tangentielle Nord connecté à Tangentielle Ouest à Sartrouville RER ou Poissy RER.	18/03/2016
401	Il est bien ce projet et reliera Poissy au RER C et N du Transilien plus rapidement qu'en bus.	18/03/2016
402	C'est un très bon projet. Il était temps de mettre en place un tel circuit. Les déplacements de banlieue à banlieue ont toujours été compliqués ... Avec ce projet il y aura une amélioration notable pour les Achérois.	18/03/2016
403	Pour rejoindre Poissy + pratique et facilitera le déplacement en cas de soucis avec le RER.	18/03/2016
404	La Tangentielle Ouest est très utile pour moi. En particulier le tram vers RER A St Germain en Laye. Son extension Phase 2 vers Poissy tout autant.	18/03/2016
405	Mettre le projet en zone blanche propre. Mettre des parkings «Tram+P» à prix très attractifs. Fonctionnement 24h sur 24h. Les dimanches et jours fériés doivent être identiques. Pensez à une liaison jusqu'à l'entrée de Triel s/ Seine.	18/03/2016
406	Intérêt? Coût? Ne ferions-nous pas mieux d'investir sur les réseaux existants pour les moderniser et garantir le service.	18/03/2016
407	Le train qui dessert la gare Poissy GC et la gare Achères Chêne Feuillu est le meilleur. L'autre tracé est coûteux, fait perdre du temps de parcours.	18/03/2016
408	En plus de connecter le quartier St Exupéry à la gare future ligne E, ce projet facilitera les trajets interbanlieues et limitera les trajets en voiture. Merci pour cette initiative.	18/03/2016



409	Il faut absolument avoir une connexion avec le RER A à Poissy.	21/03/2016
410	Bon projet qui devrait nettement améliorer les transports au niveau local.	21/03/2016
411	Le calendrier (2016/2017) est encore «sous réserve» (autorisations et financements). Est-ce une campagne de «pub»? Le projet sera-t-il sans financements privés, et un vrai service public?	21/03/2016
412	Il permet de désenclaver cette partie de la région, facilitera l'accès à Poissy (plus rapide, moins d'attente et de correspondances).	21/03/2016
413	Tracé 1 sur ou sous le GdF? Arrêtons de détruire cette forêt.	21/03/2016
414	La liaison Saint Germain GC à Saint Germain RER en tram-train semble surdimensionnée. Une liaison par bus électrique ou biogaz, etc... semble mieux adaptée économiquement + environnement pour un si petit trajet!	21/03/2016
415	Il existe un réel besoin en termes de connexion avec St Germain en Laye et St Cyr. Ce projet est une véritable aubaine et un très bon investissement.	21/03/2016
416	Un dynamisme pour la ville. Une 1ère étape pour le prolongement du RER E, avec une réduction du temps de transport vers la Défense.	21/03/2016
417	Favorable même s'il ne correspond pas à mon propre besoin actuel ou futur (retraité hors région parisienne dans un an).	21/03/2016
418	C'est un projet intéressant pour les Yvelines. Il permettra des liaisons sans passer par Paris. Le tracé par le centre-ville doit permettre de réduire le trafic routier sur le Bd Gambetta et dans Poissy en général.	21/03/2016
419	C'est un projet qui sollicitera beaucoup + de gens pour nos déplacements, ça évitera aux gens d'utiliser leur voiture et il y aura moins d'embouteillages sur la route de forêt Saint Germain le matin.	21/03/2016
420	Il est intéressant, cependant je pense qu'il serait bon de relier toutes les ZAC, ZI de la zone comme le Technoparc de Poissy. Peut-être également qu'il serait bon de relier Conflans Ste Honorine.	21/03/2016
421	Ne pas supprimer l'arrêt du Chêne Feuillu, ceci donnera une alternative sur Achères Sud, ceux qui veulent aller à Achères RER pourront le faire sans voiture et pour ceux qui veulent aller à Poissy.	21/03/2016
422	Le projet est essentiel pour connecter les villes de l'Ouest. En revanche, il pose 2 problèmes: a) Impacts sur la forêt et le bruit, b) Afflux de voyageurs en gare de St Germain. La fréquence des RER A doit doubler, comme au Pecq, pour accompagner le statut de nouvelle plateforme de la gare de St Germain.	21/03/2016
423	Projet utile mais crainte sur le tracé rue de la Bruyère suite à l'interconnexion sur la voirie. Je souhaiterai avoir un plan détaillé sur cet axe.	21/03/2016
424	C'est un très bon projet. Mais depuis de nombreuses années beaucoup de projets ont vu le jour et les travaux jamais commencés. Espérons que cette fois ci avec l'extension du Grand Paris, cette Tangentielle sera enfin terminée.	21/03/2016
425		21/03/2016
426	Je ne travaille plus mais je vais assez souvent à Paris. Dans ce projet quid d'espaces verts.	21/03/2016
427	Très contente du nouveau tracé qui desservira plus de monde et qui facilitera mieux les déplacements. A vérifier pour l'arrêt au Technoparc. Dommage que les gens ne comprennent pas qu'un tram est moins bruyant.	21/03/2016
428	Je suis tout à fait contre ce projet qui ne tient pas compte de la préservation de la forêt de St Germain. Le tracé semble doubler celui de la D190, en empruntant celui de la voie ferrée désaffectée. La forêt a maintenant pris l'espace inusité sur cette voie. Faut-il vraiment encore «saucissonner» ce qui reste du patrimoine forestier d'IDF?	21/03/2016
429	La réduction de circulation sur le Bld Gambetta va entraîner d'importantes gênes aux usagers, c'est un axe majeur. Je ne comprends pas ce tracé même les solutions alternatives pour la circulation automobile.	21/03/2016
430	Le parking à la station St Nom La Bretèche est saturé dès 8h le matin et donc de très nombreux banlieusards ne peuvent utiliser ces transports en commun pour se déplacer et doivent utiliser leur voiture. Il faut d'abord augmenter la capacité des parkings aux différentes stations notamment à St Nom La Bretèche.	21/03/2016
431	Le projet peut être intéressant s'il n'entraîne pas une suppression de la ligne RER A Poissy - La Défense - Paris, des bus directs (24-3) pour le centre-ville de St Germain, ou une moindre fréquence entraînant un allongement des temps de parcours domicile-travail compte tenu des dysfonctionnements réguliers de la desserte de Poissy.	21/03/2016
432	La ligne «Grande Ceinture» aurait dû être en service depuis longtemps. Par contre, il existe déjà des bus reliant Poissy-St Germain, et il n'y a pas besoin du «tram-train» bd Gambetta (maximum 15 minutes à pieds gare Grande Ceinture-gare Poissy). Cela évite expropriation et bruit. Utilisatrice des transports depuis 1980.	21/03/2016

433	Cette ligne me permettra un accès plus facile au nord des Yvelines sans passer par Paris ou la petite couronne. J'ai cependant des appréhensions à propos du passage de la ligne à proximité de la Ferme de Gally. Lieu qui n'est pas cher pour me fournir en produits frais et de qualité. Ce projet aura forcément un impact sur ce site (nuisances, etc.).	21/03/2016
434	Quand la ligne L connaît des problèmes à La Défense, possibilité de revenir à la gare de St Nom la Bretèche récupérer ma voiture via le RER A jusqu'à St Germain-Château, puis la liaison nouvelle avec la gare St Germain Grande Ceinture.	21/03/2016
435		21/03/2016
436	Habitant rue des Capucines, je suis très inquiet des nuisances sonores engendrées par ce projet !	18/03/2016
437	J'ai assisté à la réunion d'hier soir, ou j'ai pu découvrir plus précisément le tracé qui a été quasiment validé comme l'a dit Patrick MEUNIER. Nouvel habitant de POISSY quartier de Noailles depuis 2008 Ce tracé est bon pour certains, mauvais pour d'autres selon son impact. Personnellement la gare POISSY ZAC ne m'empêchera pas de faire 800m à pied pour aller à la gare RER A. L'extension de la ZAC Rouget de Lille est la raison de ce choix. Mais je trouve totalement anormal que le techno parc ne soit pas desservi, même si vous avez précisé qu'il y aura un aménagement routier ? Pour que la réalisation finale ressemble à celle de Bordeaux, que je connais bien, il va falloir beaucoup de temps et de solutions aux problèmes que vous allez rencontrer. Par exemple : - débranchement sud 3.1.3.1 : Largeur pont trop étroit. Conservez-vous la voie ferrée à terme ? - Quartier la Bruyère aura sa gare Gambetta, c'est bien, mais quel aménagement de carrefour avec le Tram car à ce jour aux heures de pointes, ce carrefour est saturé par les résidents. Cette rue est une impasse, et en son temps certains ont manifesté pour s'opposer à l'extension de ce quartier Page 83 : Place de l'Europe, la largeur de l'entrée du boulevard de l'Europe est insuffisante, vous précisez qu'il sera en sens unique en sortie de la Place ?? Alors qu'il a toujours été prévu en double sens comme itinéraire de délestage poids lourds. En attendant d'autres informations ?	18/03/2016
438	Merci pour cette réunion explicative qui a le mérite de rassembler l'ensemble des partenaires. J'ai particulièrement apprécié la qualité des échanges. On n'en peut plus ici de vivre dans les bouchons. L'absence de l'A104 est un fléau. La volonté des élus de Poissy de proposer un tracé qui alimentera plus de 30.000 personnes (au lieu de 5000 sur le parcours initial) va dans le bon sens. J'habite quartier de Noailles, je sais de quoi je parle.	18/03/2016
439	Projet doit être ambitieux pour le maximum de personnes car il est vraiment indispensable, ce transport sera écologique silencieux à grande capacité etc. vive le train-tram	18/03/2016
440	Puisque c'est pour la bonne cause, je vote et privilégie le tracé urbain dans Poissy pour la Tangentielle Ouest car cette nouvelle ligne SNCF devra rejoindre Poissy Gambetta, la gare de Poissy RER en correspondance avec le RER A, la ligne J et le futur RER E, la ZAC de Poissy et la gare d'Achères Ville RER en correspondance avec le RER A et la ligne L. L'avantage, c'est grâce à la Tangentielle Ouest que les voyageurs du RER A devront rejoindre à la gare de Poissy depuis Achères Ville RER en évitant de passer par Maisons Laffitte en zig-zag. C'est logique ! Je souhaite vraiment et beaucoup de bonheur que le nouveau tracé urbain dans Poissy pour la Tangentielle Ouest pourra porter chance pour tout le monde. N'est-ce pas !	18/03/2016
441	Je ne suis pas défavorable au projet de tangentielle ouest, par contre la saturation de la circulation aujourd'hui, sur Poissy ne permet pas l'insertion d'un train-tram. Dans 10 ans, avec 5000 voitures supplémentaires, cela sera impossible !! il faut d'abord résoudre le problème de circulation actuelle. Le tram en ville doit supprimer des voitures, si ce n'est pas le cas, il ne doit pas passer en ville ! ! !	19/03/2016
442	3 arrêts à Poissy dont un à la gare : c'est très bien. Un seul arrêt à Achères complètement décentré, rend le tram inutilisable pour ceux qui comme moi, habite Achères mais pas à côté de la gare. Quel dommage ! Le tram passera à côté de chez moi et ne me servira jamais !	19/03/2016
443	dans le 2 cas le techno parc est complètement exclus ... pourquoi ,,,, ??? LA MAIRIE SNCF STIF ???	19/03/2016
444	Je me demande s'il est rentable de nous adresser des plaquettes en papier glacé, si jamais un jour le projet voit le jour.... D'autant que si à chaque instant, on change le projet, ce sera remis à la st glinglin.... Je ne crois pas du tout à la réalisation de ce projet !!!	19/03/2016
445	Très favorable au nouveau tracé urbain du tram-train avec néanmoins le souhait de voir se réaliser une station supplémentaire au Technoparc de Poissy (zone commerciale et d'activités, lycée Charles de Gaulle, proximité avec le quartier d'Archères Chêne-Feuillu).	19/03/2016



446	Habitante du bd Gambetta je suis évidemment contre ce projet bruyant non écologique qui ne fera qu'engorger un trafic déjà saturé et je ferai tout pour lutter contre ce projet. De plus j'utilise chaque jour le RERA ou le Transilien et c'est une catastrophe. pas 1 jour sans 1 retard ou un incident technique... commençons déjà à réparer et à utiliser l'existant !	19/03/2016
447	Je pense que les inconvénients sont plus importants que les avantages, de plus je pense que cette future ligne ne servirait qu'aux étudiants....	19/03/2016
448	La ville de Poissy est déjà saturée par les véhicules et les camions qui la traversent, le passage d'un tram va réduire une capacité de circulation déjà limitée, de plus, ma maison, ma rue tranquilles jusque-là (rue Adrienne Borland) va connaître une transformation radicale, nuisance visuelle et sonore supplémentaire. En achetant ma maison j'ai choisi un endroit tranquille au bord de la forêt, et je me retrouve, à cause d'une planification hasardeuse, avec un tram qui passe dans ma rue, cela est INACCEPTABLE. Vous avez bien compris pendant la première réunion d'information que les pisciculteurs étaient contre ce projet, à enjeux financiers importants. Tant d'argent à dépenser sans même relier le Technoparc.	19/03/2016
449	Ce projet détruira un équilibre sportif, forestier, écologique en traversant la forêt de Saint-Germain. Un golf historique (celui des Pdt Eisenhower, Mitterrand, du Duc de Windsor...) va être massacré, il est fréquenté par un millier de personnes... Les sportifs, touristes de la forêt ne vont plus trouver la tranquillité souhaitée, la faune, les paysages une fois encore sacrifiés. Un coût exorbitant pour un bénéfice très faible : le service de bus Achères Saint Germain est excellent, ponctuel et rapide. Le prix réel du billet de transport va décupler, il sera donc payé à 90/100 par l'impôt. Nous sommes dans le mal français : un responsable politique « inspiré » lance une idée ; alors les structures se mettent en place et aucune force de bon sens ne parvient à arrêter cette machine infernale : gâchis écologique, financier, tranquillité et manière de vivre en régression, passage de la campagne à la banlieue : les politiques ne s'arrêteront pas : ils veulent « faire quelque chose » pour se faire réélire. Triste pays désormais, c'est le bon sens loin de chez nous, le non-sens à notre porte. C'est triste à pleurer. Adieu Saint Germain ma ville, Adieu peut être mon beau pays abandonné aux politiques qui font de l'autoallumage, aux administrations envahissantes qui cherchent à se valoriser, aux affairistes et aux entreprises à l'affût, et aux forcenés de l'aménagement, et nos élus qui ruissellent de fierté en découvrant la plaque de marbre lors de l'inauguration. C'est triste à pleurer. Et ce fiasco humain et financier va être conforté par la bonne conscience politico-administrative : « nous avons organisé une large consultation publique... » Effectivement, dans ces conditions, il n'y a plus rien à dire	20/03/2016
450	Enseignant dans l'antenne de l'université de Cergy Pontoise à St germain (IUFM) je déplore les retards récurrents de nos élèves du Val de Seine, de Mantes à Sartrouville, qui viennent en bus ou en voiture. Si St Germain veut devenir un vrai pôle d'enseignement supérieur, elle doit soutenir activement la connexion de la Tangentielle à Poissy. idem dans l'intérêt des salariés des entreprises de la Lisière Pereire, dont on oublie que beaucoup ne viennent pas par St Germain RER A ; Que St Germain conserve une vue d'ensemble de ce et ceux qui l'entoure ! Oui clairement à cette version urbaine à Poissy, qui concerne bien plus que Poissy	20/03/2016
451	IL MANQUE UNE STATION A ACHERES CHENE FEUILLUS POUR LES ACHEROIS QUI HABITENT CÔTE POISSY. LE TRAJET EST TROP LONG POUR ALLER DU MONT SOURIS A LA GARE ACHERES VILLE. (IL Y A 3 STATIONS PREVUES A POISSY ET AUCUNE A ACHERES.)	20/03/2016
452	très bonne initiative pour le développement économique du département et surtout des liaisons entre le nord et le sud du département	20/03/2016
453	le nouveau tracé urbain dans Poissy est aberrant et trop cher ainsi que trop long dans sa réalisation étant donné les perspectives d'expropriations de riverains. Pensez plutôt aux habitants actuels plutôt qu'aux constructions futures de Poissy. Pensez que vous allez désertifier presque 50% du territoire d'Achères qui se situe en limite de Poissy à 2,300km de la gare RER Achères Ville et à 3,100km de la gare RER Poissy. A partir de 22 heures ces habitants n'ont plus rien pour rentrer chez eux. Pensez à une gare au Technoparc de Poissy qui servirait à la fois à la ZAC de Poissy et aux riverains d'Achères et Poissy sans expropriations. Qu'est devenu le projet gare Confluence ? Comment va être desservi PSMO qui sera opérationnel en 2018 ? La tangentielle est une rocade pour faire gagner du temps et non un omnibus fait pour desservir les villes.	20/03/2016

454	Rue Adrienne Bolland à Poissy les seuils réglementaires de 63 dB(A) de jour (6h à 22h) et de 58 dB(A) de nuit (22h à 6h) en façade ne sont déjà pas respectés lors du passage de certains trains SNCF et fret actuels. Sachant que nous sommes aussi en plein couloir aérien qui génère du bruit supplémentaire, le passage de ses avions au-dessus de la rue n'est pas évoqué dans les études. Les RER sont dans les normes. Aujourd'hui nos protections acoustiques se résument à quelques arbres et un mur type moellon qui ne sert presque à rien puisque la voie SNCF passe au-dessus... Si on rajoute un tram-train en hauteur (viaduc prévu) encore plus de décibels vont s'ajouter, cela va être invivable ! Quelles sont les mesures de protection phoniques/acoustiques prévues le long de la rue Adrienne Bolland aux emprises foncières Clos St Exupéry et EFIDIS ? Le roulement du matériel tramway sur les rails, du fait du contact fer / fer, est à l'origine de vibrations dues à l'excitation dynamique de la roue sur le rail : Notre maison reçoit déjà des vibrations importantes de la voie SNCF actuelle, on veut donc nous en rajouter, jusqu'à quel seuil ? Quels risques pour les maisons ? Le Lotissement Clos St Exupéry n'est réellement pas en zone urbaine comme le reste du tracé, c'est une zone semi urbaine calme (à part les trains) sans beaucoup de circulation, l'impact du tracé n'est donc pas neutre ; il est différent du reste de Poissy. La perte de tranquillité de la zone Adrienne Bolland en lisière de forêt dénature et dévalorise nécessairement les maisons riveraines, générant des pertes immobilières pour ceux qui ont investi les économies de toute une vie pour y acheter une maison. La forêt de St Germain devrait être absolument intouchable, cela ne sera pas le cas, des arbres seront abattus. Les propositions de compensation écologiques restent très floues, pas de terrains identifiés. Il est important pour le Clos Exupéry de conserver les places de stationnement actuelles le long de la rue, sans celles-ci, beaucoup de véhicules bloqueront les allées et surtout empêcheront les secours de circuler. Qu'est-ce qui est prévu exactement ? On entend parler de la nécessité de détruire certains pavillons du lotissement EFIDIS en cul-de-sac de la rue Adrienne Bolland. C'est inacceptable quand on a entre PSA et la SNCF autant de terrain disponible et potentiellement à vendre par PSA de l'autre côté des voies ! Pourquoi insister pour venir tout resserrer sur nos maisons ? Il faut déporter cette partie du tracé. Desservez le Technoparc et Achères qui en ont besoin !	20/03/2016
455	S'exprimer : nuisances sonores -expropriations-STOP J'avoue tomber des nues comme certaines personnes qui ont appris cette semaine qu'ils risquaient d'être exproprier car aucune communication particulière n'a été faite pour eux depuis 2015 (courrier personnalisé,...). Je vais parler de mon cas (bien que je pense que très peu de pisciacais concernés vont s'exprimer car pour eux tout est déjà fait il ne s'agit pas d'un projet.) J'habite bld Gambetta à Poissy, il y a de la circulation lors des heures de pointe mais ensuite c'est calme et lors des week end encore plus on est à Poissy rien à voir avec Paris. Avec le tram, nous aurons droit à une circulation toute les 10 mts de 06h-00h mais c'est un cauchemar du lundi au dimanche 7 jours sur 7. Je vous le souhaite pas. Arrêtons de dire que le tram sera silencieux, actuellement on ne subit pas les nuisances sonores avec la circulation automobile 7 jours sur 7 de 06h-00h. Vous imaginez les nuisances : bruit du tram, sonnerie départ- arrêt-, lors des virages. C'est une horreur, des vidéos récentes de tram on était posté par des habitants de différentes villes c'est un cauchemar !! Des personnes prennent des médicaments pour supporter le bruit. Pensez-vous accompagner les pisciacais qui vont subir ses nuisances pour faire intervenir un spécialiste pour les conseiller et participer aux frais pour réduire les nuisances : double vitrage, Un dédommagement est prévu pour la perte du prix de leur bien immobilier ??	20/03/2016
456	Je pense qu'il serait intéressant de prévoir un arrêt au Technoparc via une gare à l'arrière (coté chemin de fer) du Technoparc.	21/03/2016
457	Super projet d'avenir qui va améliorer la qualité de vie des pisciacais. Vivement un autre projet pour agrandir et améliorer le transport à la gare de Poissy. Pisciacaise	21/03/2016
458	Le tracé urbain dans Poissy n'apporte rien de plus à la grande majorité des usagers Pisciacais des transports en commun, qui empruntent régulièrement le RER A ou la Ligne J Paris-St. Lazare ; en revanche l'impact pour les nombreuses familles habitant les rues prévues par le nouveau tracé dans Poissy sera fortement négatif, et plus particulièrement pour celles concernées par une potentielle expropriation dans la partie «contrainte» du projet. Si les bénéfices attendus d'un tel tracé dans Poissy sont réellement si important en regard de ceux attendus par le tracé initial, il faudrait étudier et proposer une alternative au projet réduisant l'impact pour les résidents, même si plus coûteuse en investissement, comme cela se fait dans d'autres villes (tracés souterrains, voirie restreinte...)	21/03/2016
459	Prétendre assurer une liaison vers Mantes est aberrant ! Il faut que ce projet relie les communes entre Versailles et Cergy. Voyez le trafic automobile entre ces deux villes et ayez une attitude écologique citoyenne ! Je suis né et j'habite cette région depuis 1947 et j'ai fait ma carrière chez Alstom Transport.	21/03/2016
460	Avis négatif sur Poissy sud (bld de l'Europe). Achères Chêne Feuillu surtout au niveau du quartier St Exupéry où est prévu un viaduc le long de la voie SNCF. Ce viaduc aura un impact négatif tant visuel que sonore (suppression du merlon existant).	22/03/2016
461		22/03/2016
462		22/03/2016



463	Projet ambitieux. Bien gérer la traversée de Poissy (axe Carrières-Poissy-St Germain) déjà encombré et étroit (nouveaux immeubles construits au ras de la chaussée Gambetta). Sera utilisé si passages fréquents.	22/03/2016
464	Favorable au nouveau projet mais regrette la suppression de l'arrêt Achères Chêne Feuillu. Pas d'amélioration pour Achères au bénéfice de Poissy qui se trouve avec 3 stations!!!	22/03/2016
465	Très favorable.	22/03/2016
466	Projet intéressant pour améliorer la liaison Nord Sud en Yvelines. Cependant de grandes inquiétudes sur: impact sur les impôts locaux, intérêt de créer un «super pôle» d'échanges à la gare de Poissy, la traversée de Poissy boulevard Gambetta, l'intérêt de la ligne pour améliorer la liaison Poissy vers RER A Saint Germain.	22/03/2016
467	Il y a 10 ans, se tenait le débat public sur l'A104 ; on y entendait des pisciacais hostiles qui venaient expliquer que Poissy n'avait besoin de rien ; aujourd'hui, le quartier de Noailles a été construit et bien d'autres, et chaque jour on entend dans la rue cette question. Comment se fait il que l'A 104 n'ai pas été construite, on en crève ! Demain, ce sera la ZAC Rouget de Lisle. Nous avons la chance à Poissy d'avoir désormais des élus qui voient loin, mais on l'impression que certains habitants n'arrivent pas à lever les yeux vers l'horizon. Ce projet par sa correspondance avec la ligne J et ses liaisons vers les pôles majeurs du département est d'intérêt régional et de grand intérêt pour Poissy. La Communauté Urbaine est une réalité et les transferts de services vont commencer. Il est urgent d'anticiper ! Oui au tracé urbain	22/02/2016
468	Bonjour, je suis contre le tracé 2 étant personnellement touchée. Pour les personnes qui sont pour, je les invite à se faire connaître auprès du maire Mr Karl olive pour voir si un tracé est possible sous leurs fenêtres. Merci pour votre participation à cette évolution ! À vous : nuisances sonores, bruits, lignes électriques.. Faites-vous connaître.	22/03/2016
469	Favorable à ce projet structurant pour Poissy et bénéfique pour ses habitants. Permettra une liaison directe entre Cergy et Versailles et une interconnexion avec le RER E. Souhait : prévoir une desserte du Technoparc avec son lycée, son école de préparateur en pharmacie et ses nombreuses entreprises actuelles et futures (ex terrains de PSA) Attention particulière devra être portée sur la circulation automobile dans la ville	22/03/2016
470	Bonjour, J'applaudis ce nouveau tracé que je trouve beaucoup plus pertinent que le précédent. Une question en particulier : que deviendra le tronçon de l'ancienne voie ferrée ? Je trouverais très intéressant le fait de valoriser ce tronçon en le transformant en coulée verte par exemple !!	22/03/2016
471	Plus il y aura de gares desservies, plus cela facilitera les déplacements dans les Yvelines en transports en commun.	23/03/2016
472	Tout ce qui peut permettre d'écourter mon temps de trajet est positif. Je mets 1h20 le matin (et plus le soir) pour aller de mon domicile (Rueil-Malmaison) à mon lieu de travail (Technoparc de Poissy).	23/03/2016
473	Tout est bon pour multiplier les moyens de transports afin de pallier aux manquements en cas de panne, d'incidents, de grève... incessants et répétitifs.	23/03/2016
474	Excellente démarche, avec un moyen de transport vert.	23/03/2016
475	Tout à fait favorable.	23/03/2016
476	Projet qui facilitera les trajets de proximité. Amélioration des trajets banlieue à banlieue.	23/03/2016
477		23/03/2016
478	Je suis opposé au tracé urbain de la tangentielle et souhaite que vous reveniez au programme initial. Le chaos que vous allez créer avec la mise en place de ce programme d'un coût exorbitant, la détérioration de la qualité de vie de tous les riverains, justifiant que vous reveniez au programme initial. Une voie néanmoins à explorer dans le cadre du nouveau projet...	23/03/2016
479	Utile d'avoir une correspondance entre les différentes lignes, mais : tracé urbain risque d'être très impactant sur la circulation dans Poissy qui est déjà très dense, + nuisances sonores en ville.	23/03/2016
480	Un arrêt à Achères «Chêne Feuillu» permettrait de désenclaver le Technoparc, le sud d'Achères, le nord de Poissy et l'accès à PSA au nord. 3 arrêts sur Poissy à 1km de distance me semblent complètement disproportionnés. L'arrêt sur Poissy ZAC est de trop.	23/03/2016
481	Je me demande à quoi va servir ce projet qui établit une correspondance entre 2 RER A. Le Camp Des Loges est-il si peuplé qu'il faille construire un tramway et dénaturer la forêt?	23/03/2016
482	La tangentielle est un projet majeur pour l'économie des Yvelines. Cependant, l'effort demandé aux riverains est disproportionné : trop d'expropriation et un coût exorbitant en rapport à l'ancien tracé via les voies désaffectées et l'arrêt à Achères Chêne Feuillu. Achères est le grand perdant alors qu'il est en pleine expansion et explosion démographique.	23/03/2016

483	Travaillant à Guyancourt, ce projet pourrait rendre le trajet en transports acceptable. Aujourd'hui c'est environ 2 heures porte à porte contre 50mn en voiture! Le nouveau trajet évite la déforestation à Achères-Chêne Feuillu, c'est bien. Mais quid de la circulation dans Poissy quand le Tram occupera les rues?	23/03/2016
484	Projet intéressant. Il faudra autant veiller à l'intégration du tram-train dans Poissy, qu'il ne perturbe la circulation automobile déjà difficile (mais qui demeure indispensable pour assurer certains trajets).	23/03/2016
485	C'est bien la tangentielle Ouest. Il faut privilégier le tracé urbain dans Poissy car elle devra desservir Poissy Gambetta, la gare de Poissy RER, la ZAC de Poissy et la gare d'Achères Ville RER. Grâce à la tangentielle Ouest, les voyageurs du RER A devront rejoindre Poissy depuis Achères Ville en évitant de passer par Maisons Laffitte. C'est logique.	23/03/2016
486	Pourquoi ne pas emprunter la D190 et épargner le golf? Le segment «virgule de St Germain» se fait-il en entamant la forêt? Si oui, est-ce possible de suivre les routes pour la sauvegarder?	23/03/2016
487	Le nouveau tracé est une décision d'importance historique à l'échelle du centre-ville de Poissy. Bravo. Je m'inquiète toutefois du passage à travers la forêt au niveau du golf. Que valent les économies d'un rail déjà en place contre la tranquillité d'une parcelle de forêt déjà très entamée? N'y a-t-il pas un tracé plus respectueux par la D190?	23/03/2016
488	Même si personne ne peut aujourd'hui de bonne foi se dire victime, car le niveau de précision du projet est très insuffisant pour cela, il est étonnant de constater comment la défense de la propriété privée est mise en avant, pour ensuite rappeler dans la même phrase qu'on a fait de la voie publique devant chez soi son parking de stationnement privé, et que c'est cela qu'on défend en réalité. Bien entendu il faut respecter les riverains, et contrairement à ce qui est dit, le tram et le RER E n'entraîneront aucune dévalorisation foncière, au contraire. Il y a quelques vraies difficultés, mais beaucoup de problèmes sont totalement fabriqués pour cacher d'autres intérêts. Les gains attendus par le tracé urbain sont très supérieurs aux inconvénients, aussi bien de manière générale que pour les particuliers propriétaires. Il convient que chacun y réfléchisse très attentivement et de façon non manipulée. Préfère-t-on une succession de pots d'échappement sous sa fenêtre en alternance avec des poids lourds, ou une voie engazonnée pour un mode de transport fiable offert aux générations futures avec une station proche de chez soi ?	23/03/2016
489	Ok.	24/03/2016
490	Pourquoi ne pas prévoir une station «Poissy Technoparc-Chêne Feuillu»? C'est incompréhensible de ne pas desservir une telle zone d'activité et de résidence... alors que la voie ferrée passe à 50m!	24/03/2016
491	Bon projet pour des déplacements banlieue à banlieue.	24/03/2016
492		24/03/2016
493	Le projet est sans doute utile à beaucoup de personnes. Mais quelle est l'incidence de la circulation dans la ville de Poissy étant donné le sens unique pour les voitures Avenue Gambetta?	24/03/2016
494	Ce projet ouvre le champ des possibles en matière d'emploi. Lorsque des problèmes surviennent sur la branche Cergy, cela devrait offrir d'autres alternatives.	24/03/2016
495	Tracé urbain dans Poissy préféré ++. Bravo pour la plaquette.	24/03/2016
496	Résidant rue des Capucines, j'ai très peur de l'utilisation de l'ancienne voie ferrée de la grande ceinture juste derrière mon habitation. Surtout toutes les nuisances qui ca engendrerait !	23/03/2016
497	Alternative par le centre-ville plus que positive, à plusieurs niveaux : meilleure déserte de centre de Poissy (le côté pratique), rentabilité économique du tracé urbain et impacts environnementaux associés (plus de voyageurs concernés, donc moins de voitures), interconnexion facilité avec Saint Germain / Saint Cyr d'un côté, et la gare de Poissy et ses évolutions futures de l'autre. Certes, il existe un impact négatif sur quelques habitations du boulevard Gambetta, mais ceci est à comparer avec l'ensemble des avantages apportés pour Poissy, y compris au niveau du boulevard Gambetta. Et la balance penche clairement pour le tracé urbain. Dernier point : l'idée d'une «coulée verte» (piétons, vélos, ...) sur l'ancienne voie SNCF paraît intéressante et pertinente, à développer ! Merci pour ce projet positif pour l'avenir de Poissy	23/03/2016
498	À cause des désidératas du maire de Poissy d'avoir un tramway qui va couper sa ville et supprimer des habitations dans la ville de Poissy les habitants D'Achères qui devait avoir deux arrêts dans le projet initial : un au chêne feuillu et un autre à la gare D'Achères en auront finalement qu'un seul. Ce qui est inadmissible pour les Achérois qui à partir de 21h sont condamnés à rentrer à pied de la gare D'Achères au quartier du chêne feuillu ce qui est inadmissible. Je milite tous comme l'ensemble des Achérois pour le maintien des deux arrêts à Achères. Ce n'est pas à Achères d'être priver de ses deux arrêts sous prétexte de contraintes budgétaires pour faire plaisir à la mairie de Poissy. Il y aucune concertation et réunion à Achères à ce sujet ce qui est un déni flagrant de démocratie des habitants Achérois.	23/03/2016



499	Ce projet impactera ponctuellement mes trajets. Toutefois mes enfants l'utiliseraient si il fonctionnait aujourd'hui (St-Germain-Achères et correspondance éventuelle ligne Cergy du RER).	24/03/2016
500	Sur la valeur du foncier, la baisse est une réalité actuelle et bien réelle, et si aucun facteur d'attractivité nouveau ne contribue à Poissy à maintenir ou faire augmenter les prix, cette baisse est irrémédiable. Déjà, dans les constructions les plus récentes sur Gambetta, les premières reventes d'achats en VEFA se font à moins 20 % ; et le tram n'a rien à y voir. Apparts mal conçus, achetés beaucoup trop cher, et environnement routier très désagréable. Donc, ou bien on innove en introduisant une image et une réalité de modernité et d'efficacité vers des destinations autres que la Défense et Paris, ou bien les propriétaires sont plombés. Et de ce point de vue, le projet urbain, s'il est bien conduit en respectant les riverains, est une chance, contrairement à ce qu'on peut entendre. De nombreuses études sur le lien entre tram et valeur de l'immobilier le montrent, par exemple : http://blog.borne-delaunay.com/doss... http://immotram.fr/tram-immo-infos-... http://www.lavieimmo.com/le-tramway... Compte tenu de ces études qui sont des constats de réalité, je suis favorable au projet urbain à Poissy, car c'est le facteur d'attractivité nouveau qui peut permettre d'espérer au moins un maintien des valeurs immobilières contre la tendance baissière générale.	24/03/2016
501	Le trajet Tram-train dans Poissy par le boulevard Gambetta ne me paraît pas judicieux. Points négatifs : a) Coût beaucoup plus élevé. b) La circulation routière dans Poissy va être encore plus engorgée en particulier au niveau de la Gare et Boulevard Gambetta. Cela va se répercuter sur toutes les rues environnantes, alors que Poissy est déjà une ville très engorgée. c) La solution initiale permet d'utiliser des voies déjà existante sans expropriation et sans nuisances supplémentaires dues au tram-train et à l'augmentation de circulation routière. d) Expropriation de logements sur le boulevard Gambetta et à Saint-Exupéry. e) Coupure de la ville en deux par le passage du tram-train boulevard Gambetta. Points positif : je n'en vois qu'un seul qui est de permettre une connexion au niveau de la gare avec les RER A et E (ligne J supprimée à terme). En conséquence je suis opposé à ce projet qui apporte beaucoup trop de points négatifs pour les habitants de Poissy par rapport au seul point positif. Il serait préférable de garder le trajet initial par les voies existantes et d'installer une navette par bus entre la gare actuelle et la gare Poissy GC.	24/03/2016
502	Projet pharaonique, que ne servira en rien les pisciacaïs, mais uniquement ceux qui traversent Poissy. Sans compter les années (4 à 5 ans de travaux) qui vont complètement étouffer le centre urbain. Le Technoparc est complètement oublié, alors que c'est un pôle important et dynamique pour Poissy, aussi bien pour les entreprises que pour la formation. L'autre projet avait d'autres avantages, dont celui d'être utile aux pisciacaïs !	24/03/2016
503	Cette version urbaine de la phase 2 résulte de contraintes très fortes. Et la version initiale par le tracé historique n'y répond clairement pas. 1 - Ne pas refaire une erreur historique : la Tangentielle Nord qui se construit lentement aura pour terminus Sartrouville. Le RER E ne s'y arrêtera pas. 2- Qui peut dans ces conditions prétendre qu'un jour, le RER E se serait arrêté au Chêne Feuillu, au milieu de rien dans une gare inaccessible sauf au piétons alors qu'une ville de 50000 habitants ne sera pas desservie. Nos élus ne se sont pas laissé bercer. 3- Qu'on le veuille ou non, les 2000 logements de la ZAC Rouget de Lisle se feront, il n'y aura plus de débat public sur le sujet. La ZAC est au bas de la ville pas en haut. C'est ainsi, et La Bruyère est saturée Donc la version urbaine à laquelle je suis favorable tente de gérer ces flux qui existeront quoiqu'il arrive, avec ou sans tram train, en leur offrant des solutions nouvelles sans voiture pour épargner les habitants d'aujourd'hui. C'est juste indispensable et urgent.	24/03/2016
504	Je n'ai jamais été consultée sur ce projet, comme sur tout, trop d'autres... Et au cas où: ceux, celles qui prétendraient le contraire oseraient-ils, elles déclarer ne serait-ce que m'avoir éclairée sur les véritables enjeux (entre autre)?.. Aussi, effectivement, à l'avenir, on tiendra compte de l'avis des concernés de la même manière dont ils, elles ont tenu compte de ma voix. A chaque fois.	25/03/2016
505	Le nouveau tracé urbain permettra de faciliter la liaison entre différentes lignes et moyens de transports.	25/03/2016
506		25/03/2016
507	Peut faciliter les déplacements et améliorer le temps pour les gens qui travaillent.	25/03/2016
508	Né en 1969 à Saint-Germain-En-Laye, je réside depuis 1989 dans l'Est Parisien (Marne-La-Vallée). Mais je retourne fréquemment dans les Yvelines et ce projet m'intéresse. Je me tiens donc au courant.	25/03/2016
509	Facile d'accès pour moi, ce projet m'incitera à multiplier les voyages en TC, plutôt que de prendre la voiture.	25/03/2016
510	Cela me permettra d'éviter de repasser par Paris.	25/03/2016
511	pour je n'ai jamais de réponses à mes questions ????	24/03/2016
512	Etudier svp la possibilité de creuser un tunnel pour le tram dans la partie contrainte du bd Gambetta, ce qui permettrait de mener à bien le projet sans bouleverser l'équilibre de la ville et la vie des riverains.	24/03/2016

513	NON AU TRACE 2***** Comme beaucoup de voisins bld Gambetta, nous avons pris connaissance de ce tracé 2 la semaine dernière. Ce tracé n'a aucune utilité pour les pisciacais. Peu de pisciacais vont l'utiliser (travaillent à Paris ou la Défense), pas d'arrêt au Technoparc !. Le but est de dire nous avons un tram à Poissy ??? C'est l'impression que ce projet renvoi. Pisciacais du Bld Gambetta, rue Adrienne Bolland, etc. restons solidaires. ***** Créons une association anti-tram, pancartes à nos fenêtres : NON AU TRAM, pétition en ligne, ***** Des années de travaux à prévoir, nuisances sonores, lignes électriques, dévalorisation de notre bien immobilier, .. Privilegié le tracé 1 J'ai voté pour Mr Karl Olive croyez moi ça n'arrivera pas une deuxième fois !!	25/03/2016
514	arrêt au Technoparc obligatoire - cela rendra viable l'option transport en commun aujourd'hui peu efficace (RER A ou transition J puis BUS)	25/03/2016
515	Si le tracé urbain n'est pas retenu, on se retrouvera un jour ou l'autre avec 4 vraies voies de circulation routière dans la partie étroite de Gambetta, et ce sera pire. Jamais cette portion d'avenue moche ne sera requalifiée sous nos fenêtres. Franchement, je ne comprends pas ces oppositions au tracé urbain, qui est une chance. D'ailleurs, je commence à m'apercevoir que ce sont des gens qui n'habitent pas Gambetta mais dans les rues derrière qui attisent l'agitation en essayant de distribuer des tracts. Ils se fichent de ce que subissent aujourd'hui les habitants de Gambetta, c'est leur petit confort dans la Barrière ou Charles Maréchal qui les inquiètent (à tort). Les vrais habitants de la partie étroite de Gambetta ont au contraire tout à gagner avec le tracé urbain et j'en suis partisan	25/03/2016
516	Bien que nécessitant des travaux (comme tout projet), il permettra une fluidification du trafic indéniable. Par ailleurs, il nous permettra d'accéder plus rapidement à plus de villes des Yvelines et favorisera donc l'attractivité de la ville. Un projet structurant et indispensable donc !	25/03/2016
517	Un nouveau tracé bien plus approprié aux besoins actuels et futurs des habitants de Poissy. Tout le monde se plaint déjà du trafic à Poissy : c'est la solution idéale à ce problème ! Je vote pour !!!	25/03/2016
518	La connexion avec la gare RER A me paraît primordiale pour les interconnexions. Moi, je me rends souvent à la gare de Versailles-chantiers et avec la connexion avec Saint Cyr l'Ecole cela va me permettre de m'y rendre sans prendre la route, un confort non négligeable. Le tracé en ville de Poissy permet de me rendre à la gare sans utiliser un véhicule ce qui n'aura pas été le cas avec un arrêt seulement vers la grande ceinture. Le passage en ville me paraît la meilleure solution.	25/03/2016
519	C'est un projet qui donnera un essor considérable non seulement à la ville de Poissy mais aussi aux communes avoisinantes comme Achères	26/03/2016
520	À quand un tramway ou un RER vers plaisir grignon ? Pourquoi le tramway T6 n'est pas prolongé vers le Chesnay via la Celle Saint Cloud ? Pourquoi la future ligne 18 du super Metro ne dessert aucune gare entre Versailles Chantier et Rueil mal maison ?	27/03/2016
521	Mon avis porte sur le tracé au niveau de la rue de pontoise, au lieu de longer la rue saint Sébastien pourquoi le tram ne longe t'il pas la rd 30 en passant sur le pont et ainsi permettre de desservir le Technoparc et le centre commercial des cèdres de Achères et ainsi desservir les habitants du quartier du chêne feuillu de Achères, d'ailleurs en longeant la route départementale 30 je pense que le tracé est plus vert et permet de ne pas empiéter sur le lotissement du clos saint Exupéry qui est déjà assez impacter par la nuisance dues au train.	27/03/2016



522	L'examen du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales complémentaire -variante de Poissy laisse un sentiment d'incompréhension de la vie des Banlieusards, de celle de l'augmentation de la densité des villes, et du tissu économique sur lequel tout cela repose. Confère http://www.tangentielleouest.fr/IMG... On a l'impression d'une étude faite sur des idées d'il y a plus de 30 ans, terminée il y a 15 ans, avec le battage médiatique et publicitaire d'aujourd'hui. À Saint germain en laye, on reproduit les erreurs qui ont conduit au blocage du RER A : la création de branches. Ce qui explique le blocage actuel, c'est le tronc commun du RER A saturé qui empêche l'évolution de ses branches dont la fréquentation ne cesse de croître. La bonne solution eût été de prolonger le RER A jusqu'à la gare de la grande ceinture de St Germain. Le STIF a sans doute reculé en raison de coûts trop importants. Plutôt qu'une branche qui hypothèque le développement de la TGO, recherchez des solutions innovantes, demandez un coup de pouce aux centres d'innovation ... À Poissy, le train est dévoyé en TRAM pour remplacer des transports publics locaux insuffisants, mais il n'est pas adapté à une ville dont tous les déplacements sont conditionnés par le pont sur la Seine. Les fréquences de passage seront limitées : - par le fait que c'est une branche comme celle de St Germain ; - par les grandes parties en voie unique (+de 600m entre le golf et l'avenue Fernand Lefèbvre) sur le viaduc près du quartier St Exupéry et la lourdeur du système. De plus le circuit sera figé dans le rail pour ... l'éternité ? Le TRAM pour faire fuir la circulation automobile : rappelons que cette circulation est aussi l'élément essentiel des emplois Pisciacais liés à la présence d'industries sur la commune (30 % selon le maire de Poissy). Ces industries qui ont abandonné le transport ferroviaire au siècle dernier car trop rigide. Faire fuir le trafic routier qui alimente l'emploi et les habitants d'une ville pour en améliorer le déplacement des voyageurs, voilà qui est particulièrement contradictoire ! On continue donc en France à déplacer les industriels qui restent présents en ville vers ... OÙ ? On cherche à augmenter le trafic de voyageurs dans la gare RER/SNCF de Poissy alors qu'elle ne permet pas de gérer en toute sécurité les voyageurs actuels, nombre de quais insuffisants, nombre de voies insuffisantes. Comment vouloir augmenter le nombre de voyageurs quand on est incapable d'augmenter la fréquence des trains et que leur capacité a déjà atteint des limites ! En résumé, on veut utiliser des moyens qui sont inadaptés aux problèmes à résoudre ! La liaison entre la gare de la grande ceinture et la gare RER/SNCF de POISSY est un problème local, à résoudre par des moyens légers et adaptables, tout comme celle entre les gares de St Germain en Laye. Quant à la liaison TGO / EOLES pourquoi imposer aujourd'hui une solution inachevée et immature ? Le besoin de transports publics n'est pas forcément ferroviaire, les transports routiers ne seront pas toujours aussi polluants, sans oublier que le ferroviaire n'est pas exempt de pollutions et que les erreurs de tracé perdureront. Personne ne conteste le besoin de la TGO, mais les projets proposés sont dépassés avant d'éclorre. Citons la conclusion du mémoire d'Agnès GELLY p 79 du document « ÉTUDES PRÉLIMINAIRES DU PROLONGEMENT DE LA TGO ENTRE ACHÈRES ET CERGY » écrit en 2008 : http://dumas.ccsd.cnrs.fr/docs/00/5... « La réutilisation du réseau ferré existant montre un réel intérêt de la part des autorités organisatrices pour améliorer le réseau de transport en commun francilien. A la différence des tramways qui se sont fortement développés ces dernières années et qui se sont parfois avérés être des gouffres financiers plutôt que bénéfiques aux usagers. Les tram-trains, au vu de leurs performances, ne devraient pas être source de polémiques... A condition que les acteurs politiques restent rationnels dans leur choix et qu'ils ne décident pas, comme pour le tramway, d'en faire leur vitrine politique. »	28/03/2016
523	Concernant la phase 2 du projet, je n'ai pas de préférence quant au tracé initial ou au tracé urbain. En revanche, si le tracé urbain est préféré, je trouve dommage de renoncer à la construction de la gare d'Achères - chêne feuillu. Une telle gare (même sans aucune correspondance) permettrait de desservir sans trop de frais supplémentaires les quartiers Sud d'Achères et les bureaux du Technoparc.	28/03/2016
524	Le tracé urbain ne constitue nullement le tramway politique de Poissy, mais s'inscrit dans une logique de maillage régional du réseau francilien que ne satisfait pas le tracé historique. Il s'inscrit aussi parfaitement dans le périmètre de la communauté urbaine, et au-delà vers la fusion des territoires 92/78 qui développera essentiellement l'axe Seine et ses abords. La gare SNCF et le pôle font l'objet d'une étude d'ensemble, un nouveau souterrain sera construit en 2017. Les quais existants sont tout à fait capables de faire face au trafic. Mais l'exiguïté du site est réelle, et on ne peut que regretter une urbanisation si intense qui gêne son extension (Bords de Seine, Philippe auguste). Le tram n'a aucune vocation à remplacer le transport de marchandises, il existe d'autre projets pour cela, et aussi le fleuve et le chemin de fer, mais la place des poids lourds n'est pas en centre-ville. Poissy est un cas exceptionnel de centre-ville pourri par les poids lourds sans qu'aucune déviation n'ai pu être mise en œuvre. PSA pourrait faire beaucoup mieux dans l'emploi du rail et du fleuve. Mais oui au tracé urbain pour les voyageurs, salariés, habitants étudiants de Poissy. Et cette option donne une justification socio-économique à l'ensemble de la Tgo, qui porterait bien son nom de ligne des Golfs autrement.	29/03/2016
525	Je soutiens le projet du tracé urbain dans Poissy, une bien meilleure idée et mille et un avantages ! Mais attention, il faut en profiter pour isoler phoniquement le long des quartiers Rouget de Lisle et Saint-Exupéry de Poissy, c'est primordial pour le bien-être. N'oubliez pas le fléau que représente le bruit... Prévenir c'est guérir !	29/03/2016
526	Vivant depuis 20 ans dans la zone Achères / Poissy / Saint Germain, je regrette depuis longtemps l'absence de liaisons directes entre ces villes en dehors des bus (lents et peu ponctuels) et de la voiture (difficultés de stationnement).	29/03/2016

527	Cela va coûter très chers pour pas beaucoup d'utilité, nous avons des transports de bus, le matin aux heures de pointe il y en a ainsi que le soir, dans l'après-midi c'est très calme, le tram sera pareil. Cela n'est pas indispensable de tous [?] pour satisfaire l'ambition du maire.	29/03/2016
528	Inutile	29/03/2016
529		29/03/2016
530	Très positif le nouveau tracé urbain est plus utile pour les voyageurs qui empruntent le RER A.	29/03/2016
531	Projet pouvant permettre à beaucoup de voyageurs de faciliter leurs déplacements actuels et aussi permettre de nouveaux déplacements.	29/03/2016
532		29/03/2016
533	Il est parfaitement incompréhensible que la Tangentielle ne soit pas prolongée de Saint Cyr RER à Versailles Chantiers. Cela éviterait une rupture de change sans intérêt. La desserte de la gare RER A de Poissy est une bonne idée.	29/03/2016
534	Très bon projet	29/03/2016
535	Gare Achères Ville RER A déjà saturée ! * Tracé urbain dans Poissy aberrant : ville déjà saturée de voitures, camions, etc... Déjà trop de bouchons. * Dommage de renoncer à la gare Achères Chêne feuillu attendue depuis des années.	29/03/2016
536	L'arrivée du tram train va permettre : 1) de désengorger le centre-ville 2) rendre possible pour les Pisciacais de se loger en dehors de l'hyper centre tout en restant proche de la gare ; c'est un atout considérable...	29/03/2016
537	Le passage par Poissy est une bonne idée mais ce que je trouvais intéressant dans le projet initial était la création d'un arrêt Achères Chêne-Feuillu qui me facilitais l'accès au train et donc mes déplacements entre Achères et St Germain utiles surtout quand il y a des problèmes (qui sont réguliers) sur le RER A qui impactent beaucoup moins la ligne de St germain. Cela offrait une possibilité supplémentaire pour rentrer à son domicile.	30/03/2016
538	Bonjour, Que d'ambition !! Il n'y a rien de mal à en avoir mais pas en sacrifiant des pisciacais, POISSY. Ce tracé n 2 ne servira pas aux pisciacais mais ils devront subir tous les inconvénients : Bruit Expropriation Durée des travaux sur des années Beaucoup plus de voyageurs sur les quais direction Paris, (on en peu déjà plus !!!) Ville coupée en deux Baisse du prix des biens immobiliers Quel beau projet !!!!!	30/03/2016
539	De toute façon, je vote, prends et je suis pour le tracé 2 pour Poissy alors que c'est pour la bonne cause car la Tangentielle Ouest devra se permettre de passer par la ville de Poissy pour desservir Poissy Gambetta, la gare de Poissy RER dont les RER A et le futur E (EOLE) + ex-ligne J Transilien (Paris-Poissy-Mantes la Jolie), la ZAC de Poissy (Zone d'Activité Commerciale) et Achères Ville RER dont le RER A et une branche de la ligne L (Paris-Nanterre Université-Maisons Laffitte-Cergy le Haut). Grâce à la Tangentielle Ouest, je me permets de soutenir cette nouvelle ligne SNCF (ex-GCO) qui devra desservir Saint Cyr l'École (lignes C, N et U), Noisy le Roi, Saint Nom la Bretèche (ligne L Transilien), Saint Germain en Laye Grande Ceinture, 1er branche pour Saint Germain en Laye normal (RER A) et la 2ème branche pour Achères Ville RER via la ville de Poissy et en bonus, la gare de Poissy RER en correspondance avec le RER A et la ligne J Transilien (Paris-Poissy-Mantes la Jolie) et le successeur de la ligne J, le RER E (Mantes la Jolie-Nanterre la Folie-Rosa Parks-Tournan/Chelles Gournay) de manière obligatoire. Je suppose que le tracé 2 de la Tangentielle Ouest par la ville de Poissy en prenant soin de la gare RER de Poissy pourra porter chance pour les utilisateurs du RER A, de la ligne J et le futur RER E car c'est indispensable et c'est important pour tout le monde. Bonne chance pour la Tangentielle Ouest par la ville de Poissy avec la gare RER de Poissy. Bonne contribution !	30/03/2016
540	utile mais il faut faire attention aux contrainte dans la ville. je déplore un manque d'information sur l'emplacement des stations. une autre déserte d'Achères (quartier chêne feuillu / Technoparc) me semble importante	30/03/2016
541	Je travaille à Rueil-Malmaison. J'ai fini par utiliser ma voiture pour me rendre à Saint Germain en Laye en raison de trop de problèmes en passant par Nanterre préfecture. Je suis intéressé par le projet mais j'ai l'impression que cela ne va pas du tout réduire mon temps de transport. Il faudra effectuer un changement à Saint Germain GC.	30/03/2016



542	L'insertion du tracé urbain de la TGO phase 2 dont les modalités détaillées sont encore à préciser ne semble pas présenter de difficulté insurmontable. En plus des avantages de desserte des bassins d'activité économique et d'habitat par rapport au tracé initial qu'il manifeste, ce tracé alternatif constitue une opportunité pour rejeter hors de Poissy la circulation de transit des poids-lourds, qui asphyxie la ville, sans toutefois mettre en difficulté la circulation de desserte locale. Pour cela, la Ville de Poissy aidée du Conseil départemental, pour les voiries de son ressort, devront accompagner l'insertion du TRAM-TRAIN, d'un aménagement des voies de circulations principales qui convergent sur Poissy (D30, D153, D190, D308) en vue d'en interdire l'emprunt par les véhicules de transports de poids > 7,5 t. En effet, d'une part l'aménagement du couloir emprunté par le TRAM-TRAIN sur l'avenue de Versailles, le carrefour avec l'avenue du maréchal Foch, le boulevard Gambetta, le carrefour avec le boulevard Devaux, le carrefour de l'Europe (place verte), le boulevard de l'Europe, et d'autre part des aménagements complémentaires de l'avenue de Pontoise, du boulevard Robespierre, du carrefour entre ces deux voies, du carrefour entre le boulevard Robespierre et l'avenue du maréchal Foch, du carrefour de la D30 et de la D153, du carrefour de la D30 et de la D190 au nord de la voie ferrée devront empêcher la circulation ordinaire des convois de poids > 7,5 t. Le tracé initial de la TGO phase 1 parce qu'il ne vient pas en coupure des axes concernés ne favorise aucun de ces aménagements. Ce tracé initial ne rend ainsi pas le meilleur service à la ville de Poissy. En attendant l'hypothétique prolongement de l'A104, de tels aménagements s'inscrivent parfaitement dans les orientations des projets de contournement de Poissy prévus telle que la liaison RD30 - RD190 par le futur pont d'Achères dont le phasage des travaux reste compatible du calendrier de la TGO Phase 2.	31/03/2016
543	Achères semble une nouvelle fois la grande oubliée dans ce projet, une seule gare à l'extrémité du territoire loin du centre-ville alors que St Germain et Poissy auront des haltes en centre-ville	31/03/2016
544	Habitant le quartier La Bruyère, j'ai bien compris que le tracé urbain était proposé parmi d'autres raisons, pour éviter l'asphyxie de notre quartier. Car si on revenait au tracé initial, pour La Bruyère, ce serait un pur désastre. Il faut bien en prendre la mesure 1 - La gare redevient une gare, aucun stationnement sur la place ne sera autorisé, des bus navettes viennent y tourner. 2- Stationnement totalement anarchique des personnes qui viendront prendre le tram ici car ils n'auront pas le choix d'aller ailleurs contrairement à l'hypothèse du tracé urbain. Donc obligation à faire payer le stationnement sur voirie pour tous dans le quartier. 3- On connaît le cirque qu'est déjà aujourd'hui le stationnement près de la gare de GC à certaines heures avec en plus l'école et le centre commercial. 4- Ce sera aussi des trams à trois mètres sous les fenêtres des constructions nouvelles du quartier La Bruyère. 5 - Face aux problèmes de stationnement, je sais que la ville a dans ses cartons un parking en silo à gauche en regardant la gare, le long de l'avenue de Versailles. et pour qu'il ne coûte rien, on y ajoutera encore des logements au-dessus. Il me semble que les habitants de la Bruyère, s'ils veulent sauver leur quartier, ont intérêt à s'exprimer fortement ce soir à la réunion de 20 heures en faveur du tracé urbain. après, il ne faudra pas qu'ils pleurent. Pour une fois, nous avons des élus qui auront fait ce qu'il fallait. Mais notre destin est entre nos mains. Le silence ne suffit pas. Oui au tracé urbain, qui multipliera le nombre d'accès à la Tangentielle	31/03/2016
545	Il est bien, je suis pour le tracé urbain.	29/03/2016
546	La phase I du projet s'est révélée un échec manifeste avec une surestimation du trafic par rapport à la réalité constatée. J'ai très peur que ces études menées surtout par la SNCF ne soient pas sérieuses, avec un coût énorme pour le contribuable. Une desserte par autobus préalable aurait permis de mieux cerner la réalité de la demande... la responsabilité du département est engagée...	29/03/2016
547		29/03/2016
548	Très bonne initiative et très bon projet qui facilitera le quotidien de nombreux Franciliens et favorisera une activité plus dynamique et plus forte au sein des Yvelines.	29/03/2016
549	Ce changement de tracé est très bien venu. Mais il illustre que d'autres composantes du projet initial n'ont pas été suffisamment étudiées. C'est ainsi que la réalisation du GC paraît non optimale, tant pour l'environnement, que le coût, par rapport à un tracé le long des routes (cf. Paris où à la PC ont été préférés les **). De même la «virgule» devait être **, son utilité est trop faible. Un bus électrique (navette comme arrivée à Paris ou Saint Cyr) serait moins coûteux, moins ** et pourrait être plus fréquent.	29/03/2016
550	La modification du trajet initial est une très bonne chose pour moi car elle permet d'ajouter un chemin alternatif pour se rendre ou partir de la gare de Poissy ce qui est nécessaire en cas de difficulté de circulation, problème technique et autre. Cela permettra aussi de gagner du temps dans les déplacements.	29/03/2016
551	Je suis tournée vers l'avenir et les nouveaux projets qui amélioreront la vie à Poissy. Cependant je suis très soucieuse de ce qu'il va advenir de mon appartement situé au 55 boulevard Gambetta dans une maison divisée en 4 appartements. J'aimerais être au courant des expropriations le plus rapidement possible.	29/03/2016

552	La desserte de la gare RER A de Poissy est pertinente et sera très utile pour permettre aussi les correspondances «bus» à la gare routière. Je regrette cependant que la Tangentielle Ouest s'arrête à Saint Cyr et ne desserve pas Versailles Chantiers.	29/03/2016
553	Un grand projet pour développer Poissy et rapprocher la ville des villes voisines. Espérons que l'intégration dans le tissu urbain soit réalisé au meilleur niveau... et ne perturbe pas davantage la circulation routière déjà très chargée.	31/03/2016
554	Ce projet permettra d'améliorer grandement les déplacements en TC Nord / Sud dans la Région Ouest de l'IDF réduisant aussi les déplacements en voiture (plus polluants). C'est également un atout en termes de valorisation du territoire (désenclavement, économie....). Le nouveau tracé est aussi beaucoup plus efficient car cela touchera plus d'usagers / habitants.	31/03/2016
555	Nous espérons que ce projet permettra de désengorger la place de la mairie de Saint Germain rempli de bus du matin au soir.	31/03/2016
556	Le tracé urbain serait beaucoup plus pratique.	31/03/2016
557	Le RER A au départ de Saint Germain est déjà saturé à **, cela risque d'aggraver les embouteillages à Saint Germain, il faudrait des trains rapides ** La Défense comme la SNCF en 1960	31/03/2016
558	Mon inquiétude porte sur les questions de sûreté. Le projet facilitera la mobilité de la délinquance. Ensuite, se pose la question de la qualité du service (grèves, manque d'information pour les voyageurs, continuité du service public, propriété des rames et gares). Et la maîtrise des coûts !!	31/03/2016
559		31/03/2016
560	Le tracé urbain n'est pas assez détaillé : surcoût, tracé (raccordement sur le boulevard Gambetta, conséquences sur la circulation dans Poissy), durée des travaux et conséquences, plus de passage possible de trains marchandises. L'objectif initial de liaison banlieue-banlieue rapide est mis en cause.	31/03/2016
561	Comme d'habitude, la carte est peu claire. Quid d'Achères Grand Cormier ? Bien pour la «traversée» du golf. Il y aura du changement un SG + GC ? Une navette bus aurait été plus simple à réaliser... Où sera l'arrêt Poissy GC ? Gare ou arrêt du 24 ?	31/03/2016
562	Quid du service minimum les jours de grève ? Idem RER A ? C'est-à-dire aucun RER depuis Poissy. Avant d'ajouter de nouvelles lignes il faudrait améliorer ce qui existe (RER A saturé, fréquence insuffisante et grève à répétitions sans aucun service, ni dédommagement).	31/03/2016
563	Bonne idée de desservir le centre de Poissy mais cela retardera encore la prolongation de la ** vers Achères.	31/03/2016
564		31/03/2016
565	Il faudrait une correspondance avec la ligne J (qui passe par Conflans en plus !	31/03/2016
566	1. Il est important de développer les transports en commun. On n'en peut plus des voitures / camions. 2. La ligne GC existe déjà depuis très longtemps, autant la réutiliser. 3. Connecter des trains avec le centre de Poissy est une formidable idée. Il faut faciliter l'accès du transport et ce projet le permet. 4. Connexion avec le Nord / Sud des Yvelines	31/03/2016
567	Ok surtout pour atteindre Versailles et Poissy-Achères.	31/03/2016
568	Cela évitera la circulation automobile donc la pollution.	31/03/2016
569	Il est temps de décongestionner notre ville. Ça devient insupportable. Ce tracé urbain changera nos vies et nos moyens de locomotion. Je me rends tous les jours à saint germain en bus ou en voiture, c'est insupportable. OUI à ce projet. Vite	31/03/2016
570	C'est affligeant de lire certains commentaires. Oui au TRACE 2 mais pas devant chez moi, il faudrait que Il faut rester unis et dire d'un seul bloc NON AU TRACE 2 pour tous les inconvénients déjà cités !! RESTONS et SOYONS solidaires pisciacais : NON au tracé 2 qui n'a aucun intérêt pour les pisciacais !!!!	31/03/2016
571	Le raccordement au RER A à Poissy est bien plus utile que la «virgule» de St Germain-en-Laye qui ne fera que congestionner un peu plus son semi-terminus et va impacter le site de la forêt. Oui à Poissy, non à St Germain	31/03/2016



572	Ce projet est ridicule 3 gares à Poissy sur une distance de 3 KM une RER A une RER E et une pour le TRAM TRAIN «bonjour le coup d'investissement» alors que 2 gares bien organisé serait largement suffisante ! vous voulez développer La ville de Poissy alors commençons par le Technoparc afin que des entreprises s'installent et créer de l'emploi de plus le TEHCHNOPARC à ce jour n'est accessible que par BUS alors que sur le tracé du TRAM TRAIN il passe juste devant cela était-il logique ? J'habite le clos saint Exupéry au lieu de faire une infrastructure de viaduc pourquoi ne pas utiliser les voix existante ? Avez-vous pensé aux nuisances sonore et de circulation pour les habitants de cette partie de POISSY à mon avis surement pas !	31/03/2016
573	GROUPE LOCAL EELV POISSY VAL DE SEINE La Tangentielle Ouest (phase 2) : urgence à garder le tracé initial dans Poissy En 2008 une concertation préalable a marqué la première étape de ce projet, en 2016 les travaux de la phase 1 vont enfin commencer. Poissy et Achères ne sont concernés que par la phase 2 entre Saint-Germain-en-Laye GC et Achères Ville, phase pour laquelle un complément d'enquête publique est lancé. Cette liaison est fondamentale pour les habitants des Yvelines Nord. Elle accompagnera le développement de Poissy-Achères en facilitant les déplacements vers ou depuis les pôles d'activités majeurs tels que Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines. Cette alternative à l'utilisation de la voiture particulière améliore le maillage du réseau de transports en commun et crée une liaison Nord Sud qui évite de passer par Paris (les études montrent un potentiel important de transfert des trajets voitures sur ce transport en commun). Le projet initial, simple et peu coûteux aurait pu et dû être réalisé dans des délais très courts réutilisant la ligne existante complétée par une ligne de transport en commun en site propre reliant Saint-Germain-en-Laye, Poissy GC, Poissy RER à Triel. Ce projet a été plusieurs fois modifié et « amélioré ». Dans la nouvelle variante, la traversée urbaine de Poissy se heurte à de nombreuses difficultés bien identifiées dans le DOCP (Dossier d'objectifs et de caractéristiques complémentaires), entre autres : • Le projet nécessite de nombreuses acquisitions et expropriations, (sont concernées : la rue de la Bruyère, le bd Gambetta (RD190) coté des pavillons entre les rues du Maréchal Foch et Devaux (parcelles privées), rue Saint-Sébastien : élargissement de la rue sur le côté sud, rue Adrienne Bolland (parcelles publiques et privées) achat de terrains à la SNCF). • Le projet augmentera l'asphyxie du bd Gambetta à Poissy aux heures de pointes (gabarit 27m en station, 21m ailleurs) et bloquera le Tram-Train (le Rond-point de l'Europe voit passer environ 40 000 véhicules/jour vers Carrières/Poissy, le pont sur la RD190 n'est pas assez large, etc.). De plus la durée de trajet Achères Saint-Cyr deviendra aléatoire. • Il impacte la réalisation du bd de l'Europe à Poissy dont le financement est à la charge de la ville et du département, son gabarit serait réduit, il ne pourra plus désengorger le bd Robespierre de (RD308). La pollution par les microparticules ne diminuera pas. • L'impact sur la forêt de Saint-Germain sera plus important (un hectare). • Il créera de gros problèmes techniques liés à une alimentation en 750 V au lieu de 25 kV comme le reste du tracé. . La nouvelle variante séduisante de prime abord, ne résiste pas à la lecture du DOCP : • Le surcoût affiché d'environ 120M par rapport à un coût initial de 150 M va exploser, • L'avantage d'une liaison rapide et fiable Nord-Sud disparaît.. • Les travaux ne débiteront pas dans 3 ans mais plus probablement dans plutôt 9 ans comme annoncé lors de la réunion publique du 17 mars. Une urgence apparaît, seule la partie urbaine de Poissy pose problèmes. Dans l'intérêt général des habitants des Yvelines-Nord, nous demandons de revenir au tracé initial et de le réaliser au plutôt, y compris la gare du Chêne Feuillu pour desservir la zone du Technoparc et de son Lycée, créer une connexion nord/sud Est/ouest ceci en attente d'une solution crédible pour le tracé urbain. j'ajouterais que le tracé urbain choisi n'est pas est «curieux», il impacte le projet du bd de l'Europe qui est une voie de dérivation et qui par nature doit se situer en lisière de zone habitée (pollution), par contre un tramway doit irriguer une zone habitée et non passer en lisière ; un tracé par Robespierre et Saint Sébastien paraîtrait plus logique (entre autres)	31/03/2016
574	Je vis dans le quartier de la Bruyère depuis 28 ans et je trouve que le deuxième tracé est plus adapté pour les gens qui travaillent pour les jeunes qui suivent leurs études. De plus avec les problèmes de stationnement actuellement dans notre quartier et qui vont s'accroître avec l'arrivée des nouveaux résidents je ne vois pas comment nous pourrions gérer l'engorgement de cette rue aux heures de pointe	31/03/2016
575	Je suis plutôt favorable à ce projet de tracé dans POISSY. Deux questions toutefois. L'une sur le niveau sonore de ce Tram-Train. Combien de décibels ? L'autre sur le tracé entre sortie du golf de St Germain et le passage sous le pont de l'Avenue de Versailles. Pouvez-vous préciser car les espaces sont peu larges. Merci et à ce soir	31/03/2016
576	J'ai lu beaucoup de commentaire mais le plus pertinent : Pour les personnes qui sont pour, je les invite à se faire connaître auprès du maire Mr Karl olive pour voir si un tracé est possible sous leurs fenêtres. Bonjour, je suis contre le tracé 2 étant personnellement touchée. Pour les personnes qui sont pour, je les invite à se faire connaître auprès du maire Mr Karl olive pour voir si un tracé est possible sous leurs fenêtres. Merci pour votre participation à cette évolution ! À vous : nuisances sonores, bruits, lignes électriques, Faites-vous connaître. Posté le 22 mars	31/03/2016
577	J'habite la Bruyère. Je prends mon véhicule pour la gare matin et soir. Avec ce tram, ce sont des milliers de pisciacais qui pourront éviter de le faire. Donc moins de véhicules en ville et plus de services. On est dans un quartier saturé et les nouveaux logements ne sont pas encore livrés. JE SUIS POUR ce projet avec les arrêts dans Poissy	31/03/2016
578	J'aimerais savoir si le tracé prévoit de passer sur le pont en fer avenue Fernand Lefebvre, puis sur la ligne Grande Ceinture en direction de Saint Germain en Laye ? Merci	31/03/2016

579	le bon sens est d'utiliser tout le potentiel du tracé Grande Ceinture de St Cyr à Achères (appelé tracé initial) et de faire un peu plus confiance aux technologies nouvelles pour faire les tracés urbains comme par exemple : http://pulse.edf.com/fr/navya-la-na... ces navettes seraient utilisées pour faire la jonction TGO - RER A à Poissy et pourquoi pas à St Germain s'il n'est pas trop tard.	01/04/2016
580	Des travaux inutiles au niveau de l'avenue Gambetta. Des travaux que les riverains devront supporter alors qu'il suffirait de réaliser des taux sur les installations existantes. Le trajet Poissy Gambetta et Poissy gare n'est pas si loin à ce jour	01/04/2016
581	Je suis favorable à un arrêt au Technoparc, tout en favorisant la possibilité pour les lycéens d'y aller en vélo sur un parcours totalement sécurisé et isolé des voitures	01/04/2016
582	BONJOUR, pour avoir suivi les deux réunions, je reviens sur le positionnement de la station cote quartier st Exupéry, je pense qu'il est plus judicieux de la positionner après le pont de le RD30 rue st Sébastien et faire un accès par souterrain et une coulée verte pour se rendre au Technoparc. en plus cela laissera le choix aux futurs résidents de la zone Rouget de Lisle d'aller sur la gare RER de Poissy qui en plus va être réaménagée ou se rendre à cette fameuse station de ST Exupéry. bon courage et faites le bon choix cdt.	01/04/2016
583	Tout le monde se plaint des coupes budgétaires et de l'explosion des dépenses. Pourquoi ne pas rester économes et donc cohérents en utilisant le tracé existant de la Grande ceinture entre Achères et Saint-Cyr ? Des navettes pourraient aider les passagers pour la correspondance entre TGO et gare SnCF de Poissy. Cela allégera le trafic sur l'avenue Gambetta.	01/04/2016
584	La seconde session d'échange qui s'est tenue hier soir nous a donné l'occasion de constater que les avis sur ce projet sont très divergents, ce qui est largement compréhensible en fonction des intérêts personnels qui divergent. Le projet présenté par Monsieur le maire n'est pas dénué de cohérence à long terme et présente en effet des avantages par rapport au tracé d'origine en termes de desserte du quartier St Exupéry et d'une offre de transport supplémentaire aux habitants du quartier de la Bruyère pour se rendre à la gare RER. Il permet globalement une augmentation de trafic (mais de seulement 24% en heures de pointe uniquement et sans étude d'impact sur ce chiffre de la mise en place de meilleurs dessertes par bus des zones qui seraient desservies par le TRAM –TRAIN). Il perd en revanche de sa cohérence sur le sujet sensible de la circulation. Certes la mise en place du tram-train sur la D190 rendra cette dernière impraticable et ferait de ce fait diminuer la circulation sur cet axe, les automobilistes prenant soin de l'éviter. Oui mais à la condition que les alternatives existent et ceci est loin d'être le cas et ne le sera pas lorsque ce tram-train sera mis en service. Il en résultera donc un bouchon permanent pendant des années sur la D190 qui à ce jour n'est encombrée qu'aux heures de pointes. Il faudrait pour éviter cela que le pont d'Achères soit en service (de préférence avant le début des travaux du Tram –Train) et que le projet d'extension de l'A104 via un tracé acceptable à définir voit le jour (pas avant 2030 au mieux d'après Monsieur le Maire). Sur le sujet des nuisances sonores, les intervenants du STIF et de la SNCF rassurent en parlant du respect des normes et nous invitent à aller nous rendre compte par nous-même. Merci ! . En tant que Strasbourgeois de naissance et m'y rendant régulièrement , je peux en effet témoigner qu'un tram ne fait pas beaucoup de bruit ...en journée !il est en revanche bien présent dès que l'activité de la ville est au ralenti , et les habitants riverains du Tram Train sauront bien profiter le soir et les weekend des nuisances sonores engendrées qui ne se mesurent pas en décibels (c'est pourtant cela qui va être étudié) mais en ressentie lorsque à fréquence régulière un Tram Train aussi silencieux soit-il passera sous ou devant leur fenêtres. Par ailleurs Monsieur le Maire, à juste titre, pense à long terme. En pensant également à long terme (sans doute pas aussi long que la fin des travaux) le parc automobile sera constitué d'un nombre très importants de voitures électriques ou à hydrogène ne polluant pas et ne faisant aucun bruit (incomparable à celui d'un Tram-Train). Le dernier point et sans doute le plus important de tous est l'aspect financier de ce nouveau tracé : + 91% (+122M) par rapport au projet initial et ce sans prise en compte des dépenses d'infrastructures routières indispensables : Pont d'Achères : projet estimé à 120 M à lui seul ! et qui rencontre une forte opposition... à quand la mise en service ? Ces deux projets à eux seuls représentent donc un quart de Milliard d'Euros payé ...par nos impôts !! on est légitimement en droit de penser que des travaux d'aménagement des infrastructures routières existantes permettrait de répondre à l'accroissement de trafic prévu pour un cout nettement inférieur et sans apporter les nuisances attendues pendant et après les travaux pour les milliers de riverains Pisciacais habitant le long du tracé envisagé. Ce projet est un énorme projet et le courage politique du Maire pourra également se mesurer à sa sagesse d'y renoncer à l'issue des résultats des études complémentaires et de l'enquête d'utilité publique du projet à venir.	01/04/2016



585	Je pense que ce projet est très intéressant pour les Yvelines en général, la ville de Poissy et ses alentours en particulier. Le deuxième tracé proposé apporte des améliorations notables et favorisera le développement économique de la zone, l'utilisation des transports publics et les modes de circulation douce (surtout le vélo) pour de nombreux habitants et salariés, des liaisons depuis La Bruyère, St Exupéry et Noailles vers le centre et les gares du secteur facilitées, résolvant une grosse partie des problèmes de circulation dans la ville et même peut-être une fréquentation accrue des commerces en centre-ville. J'émettrais cependant les réserves et critiques suivantes : 1. Il convient cependant d'accompagner au mieux les habitants des zones dites contraintes et de minimiser l'impact visuel et sonore pour les riverains du Tram-Train, quel que soit le tracé choisi in fine. En particulier, au niveau de la rue Adrienne Bolland, le long du clos St Exupéry, le merlon est plus haut que la voie SNCF et limite de ce fait les nuisances sonores. Quelle que soit la solution technique sur cette partie, la reprise du merlon doit rétablir un dispositif afin de continuer à limiter ces nuisances, au minimum à leur niveau actuel et jusqu'au bout de la rue. Un aménagement paysager est indispensable sur cette partie. 2. La station à l'entrée du quartier St Exupéry bénéficierait à une partie de Noailles et à la future ZAC. Mais ces quartiers bénéficieraient déjà de l'arrêt à la gare qui n'est pas très éloignée. Un déplacement de la station plus loin dans la rue Saint-Sébastien permettrait avec un minimum d'aménagement (une passerelle et de la voirie de l'autre côté des voies ferrées) à un accès à pied direct au Technoparc et aux quartiers avoisinants d'Achères ! 3. Les voies cyclables accompagnant le projet doivent absolument être sécurisées avec dans l'idéal une voie pour chaque mode de transport avec des séparations physiques de type bordures. 4. Je souhaite vivement que les collectivités locales n'attendent pas la réalisation de ce projet pour développer à Poissy des voies cyclables sûres, aujourd'hui inexistantes, entre les quartiers concernés et le centre-ville, ainsi que des parkings dédiés. C'est un moyen rapide et un outil intéressant pour améliorer la circulation (diminution du trafic si les usagers, notamment les familles, se sentent en sécurité pour utiliser leurs vélos), la sécurité routière, la qualité de vie des pisciacais, la fréquentation du centre-ville (places de parking...) et même la santé publique (pollution en baisse et exercice en hausse...). Bien qu'en dehors du strict cadre du projet, je profite de l'espace d'expression qui m'est offert ici pour formuler cette demande qui me paraît urgente, puisque réalisable en beaucoup moins de temps que la phase 2 de la TGO.	01/04/2016
586	Il semble qu'il y a un un sujet pour le passage sous le pont au carrefour entre la rue de Versailles et la rue de la Bruyère. Et pourquoi pas passer par le Bld Pirmasens puis l'impasse tout droit et récupérer par là la grande ceinture.	01/04/2016
587	Bonjour, J'ai participé à la réunion de concertation du jeudi 31/03/2016 au Forum Armand Peugeot. Je souhaite vous faire part de mon avis : 1. Le projet de la Tangentielle Ouest est nécessaire 2. L'idée d'avoir une connexion à la Gare de Poissy semble logique Néanmoins, le tracé urbain proposé réunit beaucoup d'inconvénients : Bruit (malgré les efforts d'atténuation) Intégration dans un tissu urbain dense (certaines voies sont déjà très à l'étroit) Incompréhensions techniques (virage à 90° + sortir des voies de chemin de fer existants) Coûts élevés Expropriations Une autre alternative pourrait être de : + Conserver le tracé initial (en forêt + gare Gambetta) + Créer une liaison par bus en site dédié entre la Gare Gambetta et les autres dessertes (Gare Poissy/St-Saint-Exupéry...) Cette solution permet : de conserver le développement des transports en commun, de limiter les impacts environnementaux, d'obtenir l'adhésion des riverains autour d'un consensus sur le projet (très très important). Vous remerciant pour votre compréhension. Bien cordialement.	01/04/2016
588	après la réunion de jeudi 31/03 le tracé proposé est couteux et pose de réels problèmes techniques. La mixité tram/train et voitures/camions/bus entrainera des retards et je le crains des accidents. Cependant, le projet de recrutement de PSA et le projet de construction de la ZAC Rouget de L'Isle nous poussent à trouver une solution. Je propose donc de créer une circulation de navettes dédiées au tram/train qui transporterait les voyageurs de la future gare Gambetta au rond-point de l'Europe, avec construction de voies de bus sur le boulevard Gambetta. Cette solution permettrait de garder le tracé initial passant par la grande ceinture	01/04/2016
589	Préférence pour le projet un qui à terme permettrait de relier les deux extrémités d'Achères .pourquoi ne pas desservir le Technoparc de Poissy à la place de la future ZAC ? Dommage que la totalité du tracé entre Poissy ZAC et Achères ne soit pas aménagé Egalement en piste piétons cycliste pour faciliter l'accès à l'une ou l'autre des gares et des villes.	29/04/2016
590	TB idées Mais il faut absolument une interconnexion avec la Gare de Poissy et un arrêt au Technoparc ou un passage sous les voies	01/04/2016

591	La rue Adrienne Balland ne possède pas 3 véhicules côte à côte mais unique 1 ligne de stationnement et du passage de véhicule. Quelle est la plus-value de mon logement qui sera à 50m du train tram (je ne suis pas à 500m). On parle de mur paysagé mais il ne faudrait pas que cela soit identique au fond de la rue (bac en ferraille + terre). Je serais plus favorable à un tracé de l'autre côté des voies ferrées. Le pont routier ne fait pas 100m.	31/03/2016
592	1) Merci de la qualité de l'organisation et des interventions. 2) Je suis comme ces intervenants, favorable à un arrêt Technoparc desservant cette partie de la ville d'Achères, éloignée de la gare actuelle. 3) La ville étant étendue, cela ferait 2 possibilités et éviterait le trafic dans Poissy.	31/03/2016
593	Pourquoi ne pas faire passer le tram par le centre-ville d'Achères? Avec ville en sens unique pour le gain de place. Pourquoi la gare du Chêne Feuillu est-elle supprimée du tracé 2? Certes, quartier résidentiel mais sans gare! Et proche du Technoparc. Pourquoi instaurer 3 gares sur Poissy, celle de la gare n'est-elle pas suffisante? Pourquoi ne pas avoir instauré une gare au Technoparc? Zone d'activité importante. Achères doit avoir une gare vers Poissy.	31/03/2016
594	Beaucoup de scepticisme concernant l'impact sur le trafic sur Gambetta et les rues y aboutissant. Comment les reports de type modal sont-ils évalués? Comment sont pris en compte les milliers de logements en construction à Carrières sous Poissy. Aujourd'hui on voit avec Saint Germain en Laye en exemple de réaménagement de centre-ville qui a conduit à un bouchon permanent, et des habitants qui veulent quitter le centre-ville. Ce serait dommage que ce soit le cas à Poissy. En France, on pense toujours aux grandes entreprises d'abord... Il faut un arrêt au Technoparc!	31/03/2016
595	Personnellement c'est un projet qui ne va pas me bénéficier directement; par contre mes enfants seront peut-être bénéficiés dès qu'ils seront majeurs. Je pense que c'est un projet qui permettra une amélioration de la qualité de vie et un gain de temps important pour une partie de la population. J'aimerais néanmoins qu'il y aura aussi plus de sécurité pour garder la tranquillité aux alentours des gares dès que le projet sera abouti.	01/04/2016
596	Il y a longtemps que ce projet devait se faire. Ça arrangera la nouvelle génération qui en profitera et espérons que ce sera pas trop cher le ticket car on ne pense pas aux gens à faibles ressources.	01/04/2016
597	Urgent, merci. Incomparablement mieux pour desservir l'ensemble de la ville de Poissy. Scenario 1 posait des problèmes importants autour du quartier La Bruyère. Gare au Technoparc paraîtrait très utile, + que celle du ZAC, un peu près de la gare RER.	01/04/2016
598	Je suis enthousiaste à l'idée de ce projet. Cependant, je ne comprends pas pourquoi ne pas avoir retenu le projet initial qui aurait été moins coûteux. Je suggère que le nouveau tracé tienne compte d'une liaison directe Poissy-Gambetta - Achères Gd Cormier: moins coûteux et direct.	01/04/2016
599	Résidant à St Exupéry, ce sera un réel avantage pour mes enfants et moi-même d'avoir un accès direct tram+train pour aller à Paris.	01/04/2016
600	A l'heure du Grand Paris, il est regrettable que cette nouvelle Tangentielle ne soit pas reliée directement à la ligne 18 = Satory de Versailles Chantiers. Pourquoi cette Tangentielle s'arrête-t-elle à St Cyr au lieu d'être raccordée à la future ligne 18? La ligne de métro.	01/04/2016
601	Préférence pour le tracé urbain dans Poissy.	01/04/2016
602	Doute sérieux sur l'intérêt du projet. Quel intérêt pour les pisciacais d'aller vers St Germain GC et/ou vers Achères? Impact majeur sur la circulation automobile dans Poissy, lié à la cohabitation tram/voitures sur le Bd Gambetta.	01/04/2016
603	A mon avis à moi, c'est un bon projet et intéressant, facilite le déplacement.	04/04/2016
604		04/04/2016
605	Pourquoi n'y a-t-il pas de gare près du centre d'Achères dont les habitants sont obligés de prendre leur voiture pour aller au RER ou au GD Cormier.(Une habitante de St Germain qui se rend à Achères Centre ponctuellement).	04/04/2016
606	Nous aimerions ne pas être expulsés de nos habitations de la rue Adrienne Bolland. Le tram-train oui, mais pas à nos dépens!	04/04/2016
607		04/04/2016
608		04/04/2016
609	Favorable au tracé urbain pour le tram-train dans Poissy.	04/04/2016
610	En modifiant le trajet initial, pour faire transiter le tram-train à l'intérieur de Poissy (3 stations supplémentaires) vous retardez le trafic et devrait générer plus de voyageurs dans les wagons. De plus, ce nouveau tracé est susceptible d'engendrer plus d'incidents «voyageurs». Une navette entre le RER A-E et le tracé initial dans Poissy serait suffisant.	04/04/2016



611	Je comprends l'objectif de vouloir développer Poissy, néanmoins doter Achères d'une gare supplémentaire au Chêne Feuillu permettrait de mieux desservir les deux parties d'Achères (haute et basse) et de booster son développement en 1 coup. Cela n'empêche pas de maintenir les nouvelles gares de Poissy, pas besoin du E dans un premier temps, la ligne L permettant de le récupérer à St Lazare.	04/04/2016
612	La rue Adrienne Bolland à Poissy a eu un temps de parole très limité lors de la réunion du 31 mars, censée être réservée aux riverains Pisciacais concernés mais bousculée par nombre de prises de paroles hors sujet. Cette rue tranquille côté voitures mais bruyante côté trains SNCF n'a pas vocation à supporter le passage du tram du fait de sa faible largeur et la proximité immédiate des maisons. On parle d'avoir un tramway près de sa tête de lit ! Les places de stationnement qui viendraient à être supprimées déporteraient un stationnement sauvage dans le lotissement mettant en péril le passage des secours en cas d'urgence au sein d'une maison. Monsieur le Maire de Poissy devrait venir sur place et mieux comprendre qu'il est préférable et possible (d'après le chef de projet) de faire passer le tram de l'autre côté des voies et non sur la rue Adrienne Bolland. Bénéfice immédiat : Plus expropriations pour les maisons en bout de rue, qualité et nature semi-urbaine semi-rurale du quartier préservée. Autre bénéfice, on pourrait même faire l'arrêt au Technoparc en faisant passer le tram à gauche des voies et non sur la rue Adrienne Bolland.	01/04/2016
613	Le tram dans Poissy pose bien des problèmes, des incertitudes et des délais supplémentaires, je propose qu'on en revienne au tracé initial et qu'on réalise les interconnexions dans Poissy avec des solutions plus adaptées et moins coûteuses telles que des navettes autonomes électriques. Lyon et Bordeaux s'y intéressent, pourquoi Poissy veut-il une solution d'arrière garde ?	01/04/2016
614	La circulation dans Poissy deviendra infernale avec le tracé dans le centre-ville (exemples d'autres villes). Un simple réglage des feux aux carrefours ne sera pas suffisant ; je pense qu'il est présumé que le nombre de véhicules va baisser mais, à mon avis cette baisse ne sera que très faible. De plus embouteillages = pollution	02/04/2016
615	Le tracé n°2 présente un surcoût très important et nécessite une durée des travaux bien plus longue. Or l'ouverture de la tangentielle ouest est urgente, pour rétablir une liaison (la grande ceinture) qui n'aurait jamais dû être interrompue. Il faut garder le tracé initial.	02/04/2016
616	Riverain du Bd Gambetta, j'ai assisté à la réunion du 31 mars à Poissy. J'ai demandé si la possibilité de réaliser un tunnel sous le passage contraint de ce boulevard, qui aurait l'énorme avantage de supprimer la quasi totalité des nuisances sur ce secteur hypersensible, avait été étudiée. J'ai été étonné que Madame Emilie LEMAIRE me réponde que cette hypothèse n'avait pas été examinée. Je vous serais donc reconnaissant de chiffrer combien coûterait la réalisation d'un sous-terrain sous cette partie du bd et d'en faire état publiquement.	02/04/2016
617	Habitant Poissy depuis plus de 30 ans, j'ai utilisé les transports pour Paris avant de devenir retraité il y a 3 ans. Je soutiens les gens qui lors des réunions d'écoute de Poissy (j'étais au 2), sont préoccupés par les lignes RER A et SNCF J qui sont leur quotidien actuel. Je pense que le projet de TGO Phase 2 peut apporter un «plus» pour les quartiers excentrés (St Exupéry, La Bruyère) mais aussi risque de couper la ville en 2 d'un côté et de l'autre du Bd Gambetta. Par ailleurs, habitant angle bd Robespierre / St Sébastien, je suis inquiet pour la circulation qui traverse Poissy dans l'axe Devaux => Ursulines et qui croise le Bd Gambetta. Il m'arrive régulièrement de mettre 1/2 heure pour aller de mon domicile à l'hôpital aux heures de pointe. Que se passera-t-il quand il faudra en plus croiser les trams Bd Gambetta, et que la circulation sera sur une file dans chaque sens, les gens qui circulent dans le sens St Germain=> gare RER (et vice versa) bouchant le carrefour Devaux/Gambetta en raison des embouteillages et s'engageant au mépris du code de la route alors que le carrefour est bouché. Est-il possible de créer un rond point avec passage souterrain à ce carrefour (passage sous le Bd Gambetta) puisqu'il n'est pas possible d'enterrer le tram ? C'est aussi vrai mais moins criant avec l'autre transversale, la rue du Mal Foch. Merci de prendre en compte mes remarques dans votre réflexion.	02/04/2016
618	Le nombre de Pisciacais va augmenter (nombreux chantiers en cours), le nombre de voitures également. En effet, tous les habitants ne peuvent pas utiliser les transports en commun (handicap, enfants en bas âge, bagages ou courses, éloignement d'une station, trajet à effectuer ne correspondant pas aux tracés proposés ...). Pourquoi diviser une ville en 2 (par le tracé proposé, par des «dégâts» humains) avec ce tracé 2 ? Le tracé 1 moins coûteux et des évolutions au niveau des infrastructures routières - attendues, promises depuis des années - me sembleraient des choix plus judicieux. Merci de ne pas laisser les citoyens s'opposer, de ne pas faire de Poissy une ville de passage (où personne ne s'arrêtera car après une journée de travail, on rentre au plus vite chez soi !) mais d'en faire une ville encore plus agréable pour SES habitants.	02/04/2016
619	quel est le rayon dans la courbe lors du passage de la rue de la Bruyère et la RD190 ???? JE NE VOIS JAMAIS DE Réponse A MES QUESTIONS....	02/04/2016
620	quelle va être la longueur de la descente au décrochage côté sud c'est à dire derrière l'école Charles Péguy ??????	02/04/2016

621	Je soutiens au tracé 2 de la TGO pour la ville de Poissy car il est primordial de desservir la ville de Poissy avec en bonus, Poissy Gambetta, la gare RER de Poissy (correspondance avec le RER A et la ligne J et son futur successeur, le futur RER E prolongé à Mantes la Jolie après Haussmann Saint-Lazare et Nanterre la Folie), la ZAC de Poissy et son futur terminus, Achères Ville RER. L'avantage de la ville de Poissy par la Tangentielle Ouest (TGO), c'est que les futurs voyageurs/utilisateurs pourront rejoindre la gare de Poissy RER en utilisant avantageusement le RER A et le futur RER E (le futur successeur d'une branche de la ligne J (Paris-Poissy-Mantes la Jolie)), la ZAC de Poissy et le futur terminus de la TGO, Achères Ville RER. C'est indispensable et important pour les voyageurs du RER A, RER C, futur RER E (ex-ligne J), des lignes L, N et U d'utiliser la TGO pour leur nouvelle vie. Cela pourrait porter chance pour tout le monde y compris les habitants de la ville de Poissy de prendre la TGO et ce sera urgent. Bonne chance !	02/04/2016
622	Je propose de supprimer l'intégralité des passages à niveau sur les sections en mode train pour plus de fluidité et de rapidité et de sécurité cela permettra d'atteindre des vitesses maximale de 100 km/h de plus dans le tronçon central je propose une fréquence de 4 min en heure de pointé et 8 en creuse	02/04/2016
623	Bien entendu, il faut améliorer la fiabilité du RER A. En attendant, un bon maillage régional permettra d'offrir des solutions alternatives de secours, par exemple de La Défense ou St Cloud à Poissy par St Nom, avec une dépose directe pour les habitants du secteur La Bruyère ou de St Ex dans leur Quartier. Mais le Grand Paris et le rapprochement 92/78 impliqueront aussi de nombreux transferts d'entreprises vers l'Ouest, et notamment en Yvelines. Et on entendra ceux qui aujourd'hui ne pensent que RER A et La Défense, nous dire « mon entreprise a déménagé, que fait-on pour les axes tangentiels ? Comment vais-je faire ? » Ils vont découvrir un autre monde. Ils vont découvrir que beaucoup de personnes vivent en Yvelines et dans le Val de Seine sans aller à Paris ou à la Défense tous les jours. Que Poissy n'est pas une ville dortoir, qu'en fait, ils ne connaissent que pour y dormir. Ce sera d'ailleurs une des grandes innovations du RER E, pas toujours mise en avant, que d'offrir autant de fréquences en direction de Paris qu'en direction de Mantes. Il s'agit de drainer le Val de Seine. Et la correspondance à Poissy RER avec la Tangentielle s'inscrit parfaitement dans ce schéma. Poissy ne deviendra pas un carrefour. Poissy EST un carrefour, un pôle de transports considérable et un nœud de trafic routier. Oui au tracé urbain de la Tangentielle à Poissy, en respectant évidemment les riverains. et c'est tout à fait possible.	03/04/2016
624	Dans le cadre du projet alternatif dans Poissy de la phase 2 serait il possible d'étudier un tram sans alimentation aérienne, mais par le sol comme le tram de Bordeaux.	03/04/2016
625	Le tracé urbain à Poissy est utile, bien conçu, même s'il peut être encore amélioré. J'y suis favorable. Ce que j'entends me laisse songeur. « C'est curieux chez les Marins ce besoin de faire des phrases » disait Francis Blanche. Il aurait pu dire « C'est curieux chez les NIMBY le besoin de se cacher derrière des théories pseudo-scientifiques fumeuses » Heureusement que l'enquête publique sur le parcours St Germain Achères a été menée par une Commissaire qui a eu l'esprit critique sur le projet de tracé historique, pour en mettre en évidence les faiblesses. Poissy sera la source majeure de trafic pour l'ensemble du projet TGO, et on devrait commencer par l'essentiel.	03/04/2016
626	Annule et remplace mon commentaire précédent, j'avais omis l'essentiel, la conclusion ! Bonjour. L'urgence de ce projet qui traîne depuis bien trop longtemps, était de désengorger la ligne A qui vient de Cergy, pour ceux qui vont vers l'ouest (Versailles par exemple) ou le sud de Paris, et à qui cela éviterait de passer par la Défense et de voyager comme des bestiaux. Venez donc tester la ligne A le matin à Achères mesdames et messieurs les décideurs et vous verrez dans quelles conditions innommables nous voyageons !!! Eh bien non, première aberration, on commence par la section St Germain en Laye Versailles, et surtout on re construit (il existait avant guerre) un raccordement inutile, mais d'un cout absolument exorbitant entre SG Grande Ceinture et le RER A de St Germain. Qui empruntera ce raccordement ? un bus aurait été bien suffisant ! Caprice de star du maire de Saint Germain... Et maintenant on nous parle d'un tracé dans Poissy pour rejoindre Poissy RER ; Pourquoi pas se dit le maire de Poissy, puis qu'on le fait à St Germain... Je vais souvent à Poissy faire mes courses. On va défigurer cette ville, créer des nuisances, générer des drames humains liés à l'expropriation, pour un cout la encore exorbitant et sans rapport avec l'avantage retiré... Un bus électrique est possible, et combien à pied entre la gare prévue initialement et le RER A ? 15 mns, 20 mns maxi... La marche à pied est utile pour la santé, le maire de Poissy semble ne pas l'avoir... Et on supprimerait toute gare à Achères chêne feuillu ou au Technoparc !! Aberration totale, Achères est prioritaire dans ce projet qui est géré en dépit du bon sens élémentaire, mais avec un « sens » incroyable de la gabegie des deniers publics qui me fait dire que ce projet dont on parle depuis plus de 30 ans n'existera jamais !! En tout cas, je suis résolument opposé à ce nouveau trajet. Bien à vous.	03/04/2016
627	La proposition de modification du tracé me semble répondre à une logique que seuls les utilisateurs des transports en commun peuvent appréhender. Je ne comprends pas qu'on puisse revenir au tracé initial qui n'a aucune logique. Écoutez les usagers, ceux qui subissent les contraintes et toute interconnexion avec la gare de Poissy est à privilégier.	03/04/2016



628	Les habitants d'Achères sont les grands oubliés et perdants de ce nouveau tracé. La gare RER d'Achères est excentrée par rapport au centre ville d'Achères, le maillage est donc très mal défini. Un passage du tram-train au centre d'Achères serait indispensable. Au minimum une autre gare juste en périphérie d'Achères est nécessaire, par exemple au Technoparc.	03/04/016
629	La Tangentielle Ouest a pour vocation d'offrir une liaison rapide entre les grands pôles, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines au sud et Cergy au nord, pour répondre au besoin de déplacement de banlieue à banlieue. Il s'agit d'un bon projet, notamment pour Poissy en facilitant les déplacements non seulement des Pisciacais mais aussi de ceux qui viennent travailler dans notre ville. Par ailleurs, il est bon de rappeler ce que le STIF, maître d'ouvrage, écrivait en 2014 : « un des enjeux majeurs du projet TGO est la réutilisation des infrastructures existantes de la Grande Ceinture pour ainsi limiter les impacts financiers et environnementaux. » Le STIF précisait également qu'il « vise pour objectif de favoriser l'accès aux stations de la TGO en transports collectifs et en modes doux. » Le tracé urbain dans Poissy, voulu tardivement par le maire de Poissy et par le conseil départemental, dévoie ces principes. Je suis contre ce tracé car - il retarde d'une bonne dizaine d'années la mise en service de la Tangentielle Ouest, au grand mépris de ses futurs usagers ; - il engendrera de nombreuses expropriations de riverains, aux conséquences graves et traumatisantes pour les familles concernées ; - il générera des nuisances (notamment des vibrations au passage des rames) et une insécurité accrue pour les piétons et les cyclistes en s'ajoutant aux voitures ; - il rendra les déplacements et le stationnement plus difficiles dans le centre ; le report sur des modes de circulation douce n'arrivera pas à compenser et fluidifier le trafic ; - il allongera sensiblement le temps de parcours de la Tangentielle, le supplément de 4 minutes annoncé étant fortement sous-estimé ; - il ne passera pas au Technoparc pour des raisons techniques longuement expliquées par le maître d'ouvrage ; cette desserte serait pourtant essentielle pour le développement économique de la ville et la formation des jeunes avec la présence du lycée Charles de Gaulle ; - il ne desservira guère plus d'habitants que le tracé initial ; prétendre que le tracé urbain fera passer de 7 000 à 37 000 le nombre d'utilisateurs potentiels relève d'une certaine malhonnêteté intellectuelle consistant à considérer qu'avec le tracé initial, seul le quartier de La Bruyère serait desservi par la gare de Grande Ceinture ; quant au quartier de Beauregard, qui compte à lui seul près de 8 000 habitants, il est le grand oublié du nouveau projet ; - il coûtera au moins 120 millions d'euros de plus que le tracé initial, alors même qu'on ne cesse de nous rappeler qu'il faut économiser sur les dépenses publiques ; d'autant que cette première estimation risque fort de s'alourdir compte tenu des contraintes importantes de réalisation reconnues par le maître d'ouvrage lui-même lors des réunions publiques de concertation ; et si l'argent ne sort pas du budget de Poissy, il sortira de toute façon, de nos poches de contribuables. Il faut maintenir le projet initial en utilisant la ligne existante de la Grande Ceinture et en réalisant la station type tramway au niveau de l'ancienne gare. Cela doit impérativement s'accompagner d'une optimisation de l'accès à la station gare GC, de liaisons rapides et régulières avec la gare SNCF et le Technoparc par des navettes (étude d'une éventualité en site propre), d'aménagements spécifiques pour les déplacements à vélo et à pied. Ceci étant, il n'est nul besoin d'un tramway dans les rues de Poissy pour avoir des pistes cyclables, des trottoirs sécurisés et un plan de circulation qui fluidifie le trafic automobile. La mise en œuvre repose simplement sur une volonté politique.	04/04/2016
630	Pour traverser la ville de Poissy, le train sera alimenté par des sous-stations 750V CC (d'après le DOCP) car le poids du train nécessite de type d'alimentation. Ces sous-stations sont des « gros transformateurs » qui présentent des risques (incendie, explosion ...) et des nuisances (sonores principalement). Il est prévu qu'ils soient implantés le long de la voie avec u habillage paysager (cf. page 101 du DOCP), mais qu'est-il prévu pour les risques technologiques et sanitaires dans le tissu urbain très dense du centre de Poissy ?	04/04/2016
631	Bonjour, étant un usager du RER A, pouvez vous garantir la pérennité du tronçon Poissy-Maisons-Lafitte du RER A si le tracé urbain du tram-train était confirmé ? En effet, peu d'investissement sont réalisé sur ce tronçon, nous pouvons donc nous interroger sur l'intérêt de le garder si le tram-train était opérationnel. Dans ce cas, nous serions perdants car nous irons à Paris via Achères avec une correspondance. Si c'est cela l'avenir pour Poissy d'ici 10 ans, je suis contre le projet urbain	04/04/2016
632	Bonjour Je partage totalement l'avis de Mme Chignac. Le trajet dans Poissy est aberrant, d'un point vue économique et environnemental. Il n'est dicté que par des considérations politiques....il faut impérativement revenir au trajet d'origine, infiniment plus logique, à tous points de vue, y compris pour la desserte du Technoparc. J'attends du maire d'Achères qu'il défende ce point de vue !!	04/04/2016

633	Je suis contre ce tracé : - il retarde d'une bonne dizaine d'années la mise en service de la Tangentielle Ouest, = mépris des futurs usagers - Trop d'expropriations de riverains = conséquences graves pour les familles - il rendra les déplacements et le stationnement plus difficiles dans le centre. Les modes de circulation douces ne pourront pas compenser - il allongera le temps de parcours de la Tangentielle, les 4 minutes annoncées sont très sous-estimées ; - il ne passera pas au Technoparc pour des raisons techniques expliquées. Cette desserte serait essentielle pour le développement économique de la ville. Il faut tenir compte de la présence du lycée Charles de Gaulle ; - il ne desservira pas plus d'habitants que le tracé initial ; prétendre que le tracé urbain fera passer de 7 000 à 37 000 le nombre d'utilisateurs potentiels relève d'une certaine malhonnêteté consistant à considérer qu'avec le tracé initial, seul le quartier de La Bruyère serait desservi par la gare de Grande Ceinture. Quant au quartier de Beauregard, qui compte à lui seul près de 8 000 habitants, il est le grand oublié du nouveau projet qui doit voir la ville dans sa globalité. - il coûtera au moins 120 millions d'euros de plus que le tracé initial, alors qu'il faut économiser sur les dépenses publiques et cette première estimation risque fort de s'alourdir compte tenu des contraintes importantes de réalisation reconnues par le maître et si l'argent ne sort pas du budget de Poissy, il sortira de toute façon, de nos poches de contribuables. Il faut maintenir le projet initial en utilisant la ligne existante de la Grande Ceinture et réaliser la station type tramway au niveau de l'ancienne gare. Il faut optimiser l'accès à la station gare GC, de liaisons rapides et régulières avec la gare SNCF et le Technoparc par des navettes et créer des aménagements pour les déplacements à vélo et à pied.	04/04/2016
634	Il me semble important de mettre la ligne TGO en place le plus rapidement possible et donc d'opter pour le tracé initial. Outre la rapidité, cette solution permet de limiter le coût et les problèmes liés au tracé urbain : - traumatismes des expropriés - dépréciation visuelle rue A. Bolland - délais de mise en service très longs - engorgements du trafic sur bd Gambetta, rond-point de l'Europe, bd de l'Europe - abandon d'un arrêt proche du Technoparc pourtant essentiel pour le développement économique de Poissy et pour les élèves du lycée Charles de Gaulle Ce tracé en place, il sera possible d'étudier de près le réel besoin des usagers de la ligne (provenance, destination etc.) et de créer des moyens appropriés de rabattements evt. en site propre.	04/04/2016
635	Le nouveau tracé dans Poissy est une hérésie !	04/04/2016
636	Le projet de phase 2 va défigurer la ville de Poissy, entraîner des gênes importantes pour les riverains, va faire mourir des commerçants dont les clients ne pourront pas accéder aux commerces à cause des travaux, et créer des bouchons monstrueux. Tout ça pour un coût exorbitant, par rapport au projet initial qui était un plus pour Achères et dont le tracé existe déjà.	04/04/2016
637	Je suis contre ce nouveau tracé qui provoquera de nouveaux embouteillages dans la traversée de Poissy, alors que l'utilisation de la voie sncf Poissy grande ceinture / station chêne feuillu Achères soulagera la circulation et sera prête pour la ligne nouvelle paris normandie	04/04/2016
638	La déviation vers le Technoparc est indispensable pour PEUGEOT, l'activité et le lycée Technoparc et aussi pour les 4500 habitants du Sud Achères car la plupart iraient à pied prendre le tram-train. Ceux-ci sinon iront garer leur véhicule à St Exupéry. Cela éviterait même plus tard une station-gare au Chêne Feuillu.	05/04/2016
639	Très favorable au projet. Possibilité de raccorder Versailles pour les habitants de Bailly/Noisy et ensuite Paris.	05/04/2016
640	Inutile de faire des travaux «faramineux» qui coûteront très cher (il n'y a pas d'argent paraît-il?) alors qu'il y a une voie existante il suffit de la remettre en état ce sera moins coûteux et pas de «problèmes de riverains»! Bien sûr, c'est moins «prestigieux» que d'avoir un «tram-train» bien clinquant.	05/04/2016
641	Des budgets énormissimes destinés exclusivement au développement de Poissy pris en charge partiellement par le département. Quid de l'amélioration des lignes de proximité telles les bus urbains? Quid de l'amélioration des conditions dans le RER A.	05/04/2016
642	Ce projet dégradera notre environnement (bruit à proximité de l'école Péguy, abattage de nombreux arbres, expropriations...) sans parler du coût, nos impôts vont une nouvelle fois augmenter malgré les promesses de non augmentation, ça suffit!!! Et les délais de réalisation dans 10 ou 15 ans?? Arrêtez le massacre de notre qualité de vie.	05/04/2016
643	Non au tracé urbain! Le commerce va en pâtir! On ne s'arrêtera pas à Poissy, on ne fera que passer. Aucun commerce le long de ce tracé urbain.	05/04/2016
644	Non au tracé urbain! Projet initial moins coûteux, simple et permettrait la desserte d'Achères Chêne Feuillu et Technoparc.	05/04/2016
645	Non au tracé urbain. Ce n'est qu'un alibi pour relancer le projet A104.	05/04/2016



646	Contre le tracé urbain: encombrements dans Poissy, pas de desserte du Lycée Technoparc, le nombre de 37000 personnes desservies ne donnera pas 37000 utilisateurs. En passant, si vous pouviez éviter les dysfonctionnements quotidiens, merci!	05/04/2016
647	Non au tracé urbain! Les Pisciacaïs vont voir leur temps de parcours pour Paris et St Germain augmenter!	05/04/2016
648	Non au tracé urbain. L'impact sur la forêt de St Germain sera plus important (un hectare)!	05/04/2016
649	Non au tracé urbain! Des milliers de Pisciacaïs vont être impactés par les travaux et par les nuisances du train-tram qui circulera 7j sur 7.	05/04/2016
650	Non au tracé urbain! Les particuliers et professionnels vont subir une perte, impossibilité de vendre pendant le temps d'étude du projet et des travaux.	05/04/2016
651	Non au tracé urbain qui sépare la ville de Poissy en 2! La ville de Poissy n'est pas 1 carrefour!	05/04/2016
652	Non au tracé urbain coûteux! Ce n'est qu'un alibi pour supprimer à moindre coût le secteur pavillonnaire et édifier une barre d'immeubles Bld Gambetta.	05/04/2016
653	Non au tracé urbain. Coût des travaux sous-estimés déjà 150M ! Gaspillage de l'argent public!	05/04/2016
654	Non au tracé urbain. Projet initial simple, peu coûteux, pas nuisible et écologique.	05/04/2016
655	Une gare au Technoparc ou au Chêne Feuillu doit exister. Il faut relier les lycéens à Poissy/Achères.	05/04/2016
656	Non au tracé urbain! Des sous stations de 750V sont prévues le long du tracé donc risques technologiques et sanitaires dont le titre urbain très dense de Poissy.	05/04/2016
657	Le tracé urbain neutralise 3km d'infrastructures existantes pour en créer 4 autres + saut de mouton! La proximité de la gare Poissy RER A ne concerne que 1/5 des Pisciacaïs. La moitié Ouest est équidistante de Poissy GC. Seuls Noailles, Roget de l'Isle et St Exupéry pourraient être desservis par la réouverture du quai Malbot (RER A+groupes 5 PSL).	06/04/2016
658	Je n'y croyais pas au début mais maintenant que j'ai la plaquette, je suis davantage convaincue. C'est important de passer dans le centre-ville de Poissy pour désenclaver cette ville et l'inclure dans le grand projet. Bonne chance!	06/04/2016
659	Merci au maire de Poissy pour ce nouveau tracé.	06/04/2016
660	Pourquoi ne pas faire passer ce nouveau tracé par la gare Achères-Grand Cormier, ce qui permettrait aux Achérois d'emprunter le RER A de Poissy?	06/04/2016
661	C'est bien de renforcer les transports en commun et de faire participer les utilisateurs futurs à la réflexion. Mais, dans mon cas, je n'ai que des incertitudes sur ce que seront mes trajets en train/RER pour me rendre à mon travail. Pouvez-vous communiquer svp sur les impacts des temps de parcours existants, fréquences, dessertes... Merci!	06/04/2016
662	Pourquoi la connexion Chêne Feuillu n'est pas envisagée? Elle desservirait les zones pavillonnaires, l'Est de Poissy, Sud d'Achères et le Technoparc, totalement oublié! 37000 habitants ne font pas 37000 emplois! Quant à la durée de parcours, elle serait totalement déterminée Boulevard Gambetta avec une dizaine d'expropriations.	06/04/2016
663	Une gare au Technoparc est nécessaire pour desservir le lycée et les entreprises du Technoparc. Une gare au Technoparc permettrait également de desservir les quartiers du Chêne Feuillu et de Rocourt d'Achères et de faire la liaison entre Achères et Poissy.	06/04/2016
664	Excellent projet mais: Poissy 3, Achères: 0. 3 gares à Poissy (très bien) mais Achères ignoré par le projet. Pensez «tram», plutôt que train. Pensez au service apporté aux habitants, à tous, pensez cœur de ville (commerce centre-ville). Pensez aux lycéens et étudiants de Poissy et d'Achères. Un arrêt au Technoparc est obligatoire. Le tram-train doit passer dans Achères.	06/04/2016
665		06/04/2016
666		06/04/2016
667	Ce projet permettra d'avoir des transports efficaces pour diminuer les trajets en véhicules/bus. Il facilite les interconnexions et désenclave/sécurise le service des villes en bout de ligne.	06/04/2016
668	Il est temps que ce projet démarré en 2000 aboutisse. Il faut d'ailleurs qu'il aille jusqu'à Versailles au Sud. Le tracé urbain de Poissy est intéressant. Il faut que cela voit l'occasion de requalifier le Boulevard Gambetta en favorisant les déplacements doux: vélo (piste cyclable), piéton, mise en valeur du Boulevard.	06/04/2016
669	Facilité d'accès (réduction des correspondances), confort dans les trams, réduction temps de transport, prix immobilier en hausse.	06/04/2016

670	Le nouveau tracé dans Poissy est une aberration à tous points de vue: surcoût énorme, nuisances, expropriations, etc. Il faut conserver l'ancien tracé et construire une gare au Technoparc pour les salariés et pour désenclaver Achères.	06/04/2016
671	Bonjour, Pour ma part en tant qu'ancien habitant de Poissy et habitant d'Achères, je suis plus que favorable à la TGO, mais pas comme celle-ci est proposé aujourd'hui. Il y a urgence à réaliser le tracé initial avec arrêt à Poissy grande ceinture et à prendre en compte la nécessité d'une gare desservant le Technoparc (les entreprises et lycéens en ont besoins). Si la correspondance avec la gare RER A de Poissy n'était pas si technique, coûteuse et destructrice elle serait la bienvenue. Mais ce n'est pas le cas, celle nous coûtera beaucoup plus chère, pénalisera le reste de la ligne en temps normale (+ 4 minutes sous estimé), créera de grave problèmes de fiabilité aux heures de pointes avec la circulation automobile et repousse le début des travaux et donc la mise en service de la ligne. Il ne faut pas oublier le bût premier de cette ligne, qui n'est pas un tramway urbain mais une tangentielle qui doit relier les villes entre elle rapidement. Ne faisons pas la même erreur de la virgule de Saint Germain (qui au passage devrait être également abandonnée). Un réseau de bus efficace pourra relier la gare de la grande ceinture à la gare de Poissy. Du même que la ville de Poissy pourra prendre en compte le déplacement en vélo et l'augmentation de la desserte en bus pour décongestionner et relier toute la ville entre elle	05/04/2016
672	En 2006, s'agissant de l'A104 entre Cergy et St Quentin, Mme Chignac était contre, et préconisait avec les Verts de Poissy le recours à la Voie d'eau. En 2016, Mme Chignac est contre le tram-train tangentielle en correspondance avec le RER et préconise la bicyclette. Au surplus, elle se lamente sur le transit routier en ville, après avoir en 2006 tout fait pour que les solutions proposées ne soient pas mises en place. Ses amis du Modem au côté desquels elle a été élue en 2008 préconisaient un tracé urbain tout au long du bd Robespierre et de Gambetta avec 7 arrêts ! Chacun appréciera. Oui au tracé urbain en connexion avec le RER, pour à une nouvelle desserte fiable de St Ex et de la future ZAC pour éviter l'emploi de la voiture, oui au tracé urbain dans Poissy.	05/04/2016
673	Bonjour, créer une tangentielle ouest est extrêmement important, puisqu'à l'heure actuelle il n'y a rien qui relie le nord et le sud des Yvelines. Même si je fais partie de ceux que cela ne permettra toujours pas de me rendre au travail en transport en commun, j'interviens sur le projet de la phase 2, car cela aura aussi un impact sur mon trajet. La proposition du nouveau trajet reliant à Poissy le RER A et le tram-train a du sens, beaucoup plus que l'ancien tracé qui fermait la porte à une vraie valeur ajoutée pour les voyageurs. Cependant je m'interroge, le boulevard Gambetta de Poissy n'est pas assez large pour accueillir les voies du tram-train et de la circulation automobile. Et c'est déjà un point noir en heure de pointe. Pour que ce projet soit positif et cohérent, cela implique de délester cet axe routier. Le point d'achoppement est que Poissy se situe en aval d'un pont traversant la Seine et d'une route qui déleste St-Germain. Il est donc un passage obligé pour nombre de personnes transitant du nord au sud, sans possibilité de contournement. Et le boulevard Gambetta récupère le trafic de ces routes, via le Boulevard Robespierre et l'avenue Foch. Il me semble donc que la validité de ce tracé passe obligatoirement par un itinéraire de délestage qui contourne Poissy, la création d'un nouveau pont et/ou d'une nouvelle route. En tout cas, l'étude de faisabilité vaut le coup d'être menée car ce tracé propose au voyageur un parcours plus logique.	05/04/2016
674	Nous avons participé aux réunions de concertations des 17 et 31 mars. Il n'y a pas eu concertation, on nous a balancé un tracé à la figure en refusant toutes les propositions de modifications ! Point de concert, juste des couacs et des canards !	05/04/2016
675	J'ai participé aux réunions du 17 et 31 mars mais je n'ai pas pu m'exprimer. Je n'ai pas appris grand chose de plus que ce qu'il y a dans le DOCP, par contre j'ai compris pourquoi nos entreprises vont mal. En effet, entendre dire la part de la direction de psa qu'il faut utiliser le train et non les voitures (et négocier en même temps un parking plus grand pour leurs cadres) ... pas étonnant que ce groupe va mal et que ses employés sont inquiets pour leur avenir. J'envisageais d'acheter une 308, mais du coup j'ai changé d'avis	05/04/2016
676	Bonjour, la lecture des différents avis émis me pousse à en déposer un nouveau : ne politisons pas le débat ! pourquoi reprocher à un projet d'être de droite ou de gauche ? seul l'intérêt réel du projet compte et il est à souhaiter que l'étude d'utilité publique qui s'annonce se fasse sur cette base et sur elle seule. Ce n'est pas parce que l'on est de gauche que l'on est opposé au tracé urbain ; de nombreux électeurs de droite y sont opposés de même sans doute que de nombreux électeurs de gauche y sont favorables. De même admettons que ce projet porté par un maire LR ne vise pas à nuire aux habitants de Poissy se trouvant aux abords du tracé proposé mais fait partie d'une réflexion d'ensemble qui peut et doit être débattue. Tous les avis sont à prendre en compte et peu importe l'étiquette politique des uns ou des autres. Tous les avis y compris de ceux qui seront directement impactés par ce tracé (cela se comprend aisément et ne doit pas amener comme j'ai pu le lire sur certains avis à les insulter poliment), tout comme ceux, comme les habitants d'Achères pour lesquels ce nouveau tracé est une régression par rapport au tracé d'origine. Ce débat ne doit pas diviser Poissy, le projet de la TGO demeure quoi qu'il advienne un plus indéniable pour notre ville, reste à savoir dans quel délai il pourra se réaliser.	05/04/2016



677	Je suis contre le nouvel itinéraire proposé (passant par la gare SNCF de Poissy). Il retarde la mise en place de la TGO et n'apporte aucune plus-value aux habitants de Poissy contrairement à ce qu'indique le maire ! L'avenir n'est pas de penser le transport à l'échelle d'une seule commune ! Le transport est crucial quand on habite en Ile de France. Oui pour passer le moins de temps possible quotidiennement dans les transports ! Oui au tracé INITIAL de la TGO (gare de la grande ceinture/ Achères) !!!	05/04/2016
678	Favorable au projet	05/04/2016
679	Il me semble important de mettre en place la ligne TGO rapidement et pour ce faire opter pour le tracé initial. En effet, pour moi, le tracé urbain est beaucoup trop onéreux pour le bénéfice qu'il est «soi-disant» censé apporter. De plus, je lui trouve plus d'inconvénients que d'avantages :-son surcout annoncé de plus de 120M,on se demande d'ailleurs, à ce stade, comment peut-on se permettre de nous annoncer ce montant puisqu'il y a beaucoup de «zone d'ombre» dans le projet présenté lors des réunions (mur antibruit ? mur paysagé ?voie unique ? deux voies ?.....)non indiqué sur le site TGO. - de nombreuses acquisitions et expropriations. - des nuisances plus importantes pour beaucoup de pisciacaïs pendant la durée des travaux et A VIE pour les riverains (pollution visuelle et sonore, vibrations.....il y a tant à dire) - pas de desserte pour le Technoparc malgré le lycée, le CFA et les nombreuses entreprises) Proposition : utiliser ce surcout pour améliorer le service de bus, la rénovation des voies ferrées existantes.....	06/04/2016
680	Contre le tracé urbain :-trop onéreux -trop d'acquisitions et d'expropriations -trop de nuisances sonores, visuelles, vibrations..... Pour la TGO tracé initial. Pour l'amélioration et la rénovation de l'existant (bus, voies ferrées....)	06/04/2016
681	Le projet TGO de réhabilitation du tracé initial jusqu'à Achères via Poissy est insolent de bon sens, de pragmatisme et de facilité à des coûts maîtrisés. Car la valeur ajoutée de la remise en état du sillon existant, c'est qu'il est sans surprise. • Sans aléa sur la maîtrise d'ouvrage, • Sans surprise sur le chiffrage • Sans surprise pour la population. La variante du tracé urbain de Poissy ne possède aucune de ces trois qualités. Elles sont pourtant de nature à interpeller les décideurs. Ce sillon TGO n'a jamais été déclassé, il accueillera d'ailleurs à l'été 2016 des convois de trains-travaux. La démonstration est faite que son exploitation est viable et toujours sécurisée sur les infrastructures. Sauter le pas vers son exploitation commerciale n'offrirait pas beaucoup de résistance, sinon intellectuelle et politique, ce qui, aux yeux des administrés pisciacaïs serait difficilement supportable. Remettre en état l'existant, c'est aussi éliminer les problèmes d'insertion dans le paysage urbain et d'acceptation par la population : le sillon est visible et fait partie de l'environnement de la population qui vit à ses abords. Les logements et l'aménagement urbain se sont développés avec sa présence. Enfin résidents comme propriétaires ont fait des choix de résidence ou d'investissement en connaissance de cause, avec la perspective d'une cohabitation avec la TGO. A ceci près que les progrès techniques sur les nuisances acoustiques des rames ont été considérables, apportant une amélioration concernant l'impact de son exploitation sur la population, je pense notamment aux habitants du quartier La Bruyère. Les conditions de cohabitation hier n'ont plus rien de comparable avec ce que la technologie ferroviaire est capable de proposer aujourd'hui. J'ajoute que ce qui génère le plus de nuisances, c'est le freinage de la rame aux arrêts, et non la circulation. L'avantage de remettre en état le tracé initial c'est précisément qu'il n'impacte pas un secteur hyper-contraint du centre-ville de Poissy. Il possède l'avantage de proposer une gare non isolée tout en contournant un secteur de densité de population. Car la variante de tracé urbain n'apporte aucun avantage spécifique à la population de Poissy qui voit s'éloigner un peu plus dans le temps l'opportunité de rejoindre le sud des Yvelines – Saint Germain en Laye, et Versailles - vers lequel nos intérêts se tournent qui pour nos activités professionnelles, qui pour des démarches administratives, qui pour des activités culturelles et de loisir sans utiliser la voiture. Quitte à se donner le temps de la réflexion et des études, pourquoi a minima ne pas faire aboutir la TGO jusqu'à sa gare Grande Ceinture de Poissy ? La TGO possède une gare Grande Ceinture et le foncier disponible pour le stationnement voitures. Les Pisciacaïs auront tôt fait d'identifier leur déplacement et de rejoindre leur point de départ. Ils iront à la gare RER pour rejoindre l'axe Est/Ouest ou à la gare Grande Ceinture pour rejoindre l'axe Nord/Sud des Yvelines. Bien certainement, le tracé urbain et l'interconnexion à la gare RER facilite le confort de voyage et raccourci le temps de parcours de la population du Mantois. Il serait moins ambigu que Monsieur BEDIER, président du Conseil général des Yvelines, vienne soutenir les intérêts de sa population à Poissy lui-même. Quant à l'interconnexion avec le RER E Eole, la perspective n'a pas été abandonnée sur la gare Chêne Feuillu d'Achères.	06/04/2016

Peu coutumière des étapes de concertation auprès de la population sur de tels ouvrages, je m'étonne néanmoins que l'avis sur des études complémentaires soit soumis sans étude d'impact sur la circulation routière. Je pense en premier lieu à l'impact sur le rond-point du Bd de l'Europe, à ce nœud de circulation sensible et complexe qui mériterait plutôt d'être fluidifié. Ensuite, je pense aux habitants du quartier La Bruyère, qui peinent chaque jour à s'extirper de la rue La Bruyère vers le Bd Gambetta avec une cadence « d'exfiltration » avoisinant le nul à certaines heures de pointe. La saturation de la D190, dès la forêt de Saint-Germain sur le Bd Gambetta jusqu'au rond-point du Bd de l'Europe révèle une contrainte majeure et stratégique qui s'impose à Poissy : un franchissement de Seine. La variante du tracé urbain du tram-train sur le tracé urbain élimine une voie de circulation et se vante d'éliminer des solutions de déplacement par la voiture. « Quand les automobilistes mettront 1 heure 30 pour traverser Poissy, ils n'y reviendront pas deux fois » ai-je entendu dire en réunion publique. Mais alors, quelles sont les autres options prévues en échange pour un franchissement de Seine ? Enfin, la rue Fernand Lefebvre est considérée à juste titre comme un axe de circulation de soulagement et de délestage du bd Gambetta, une sorte « d'itinéraire bis ». Puisque la TGO, dans sa variante de tracé urbain, envisage de circuler sur la voirie de la rue Fernand Lefebvre et non plus AU DESSUS par sa passerelle, je m'inquiète des conséquences pour la circulation des Pisciacais et la saturation provoquée jusque le centre-ville historique de Poissy.

Les conditions techniques de décrochage et d'insertion urbaine du tram-train sont encore beaucoup trop opaques, preuve de la complexité du projet. C'était pourtant un prérequis. Pour amorcer son virage et sa descente vers Poissy, le tram-train va vraisemblablement avoir besoin de beaucoup de foncier avec pour conséquence des expropriations.

J'ai précédemment déclaré au STIF que « le début du tracé urbain était un défi et sa queue une punition ». Je réitère que le projet de viaduc dit-« de rampe de lancement » de la TGO sur la rue Adrienne Bolland, sous le nez des pavillons de cette rue pour passer par-dessus les voies du RER est inacceptable pour cette population. Par ailleurs, un tel ouvrage alourdit considérablement la facture. Il serait approprié d'envisager son abandon. Si la variante du tracé urbain devait être validée, je propose que la TGO poursuive sa trajectoire vers Achères plutôt au niveau de la D30 afin par ailleurs, de proposer un arrêt au Technoparc de Poissy.

Néanmoins sensible au projet de désenclavement du quartier Saint-Exupéry, il me semble envisageable de proposer un arrêt de la TGO, sur son sillon existant, au niveau de la rue de la Marne.

Concernant l'impact de la TGO sur la circulation Bd de l'Europe, car le tram-train dispose du bitume mais ne le partage pas, je considère que ce tracé le dénature de sa fonction. Prévu 2X2 voies de circulation, il avait pour objectif de proposer un axe de circulation rapide pour dévier le trafic poids-lourds et les véhicules en transit et ainsi transformer le bd Saint-Sébastien et le bd Robespierre en boulevard urbain.

S'il est exact que l'avenir de Poissy se dessine aujourd'hui avec le tracé urbain de la TGO, je ne souhaite pas que la ville de Poissy soit coupée en deux par le tram-train, pour faciliter sa traversée par une population en transit qui se contrefiche de notre territoire. Une identité et un cadre de vie doivent être respectés. La TGO n'a d'autre objectif que de proposer une solution de transport en commun transversale et de relier les villes entre elles. Les usagers quotidiens TGO jusqu'à Poissy ne font ni tourisme ni shopping.

Aussi, la réhabilitation du tracé TGO initial propose à la fois une solution de mobilité rapide et transversale pour les pisciacais comme pour les usagers en transit mais préserve l'identité de Poissy. Tout n'est pas parfait, notre plan de déplacement devra être amélioré pour inciter la population à ne pas utiliser la voiture, mais il fait encore bon vivre à Poissy.

En qualité d'élue de la ville de Poissy, je souhaite réagir sur le propos du STIF en réunion publique du 17 mars 2016 qui rappelait que « le tracé urbain avait été approuvé par le conseil municipal de Poissy » pour justifier l'impulsion politique locale en faveur du tracé. Je rappelle que la délibération qui avait été soumise aux élus proposait, certes, l'approbation du tracé urbain ET l'approbation d'études complémentaires pour valider la pertinence du tracé. La rédaction de la délibération souhaitait la fusion de deux objectifs. Pourtant, ils sont dissociables. Approuver la variante du tracé urbain n'est pas la même chose que favoriser la connaissance du projet par des études complémentaires. En ce qui me concerne, et s'il devait nous être proposé de voter favorablement de nouvelles études complémentaires, je l'approuverai. Dans l'état actuel du projet qui m'est présenté par le STIF, je désapprouve la variante de tracé urbain TGO.

Enfin, il semblerait que le tracé urbain, au doigt mouillé, rallonge en million d'euros la facture de la TGO phase II. Il suppose améliorer – encore- le déplacement de la population et le quartier du centre-ville, déjà favorisés et bien desservis. Je rappelle que la population des Hauts-de-Poissy met autant de temps à descendre et rejoindre la gare RER de Poissy que les habitants du centre-ville à rejoindre Paris, doublant ainsi leur temps de déplacement, simplement pour rejoindre leur lieu de travail etc.... Que propose le STIF, avec de si ambitieux budgets, pour améliorer les solutions de transport urbain de la moitié de la population de Poissy ?



682	Avec ce tracé passant dans Poissy, qui demande l'ajout de deux stations à la tangentielle, il y a un éloignement de l'objectif premier de la TGO : une liaison rapide entre les grands pôles que sont Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines au sud et Cergy au nord, pour répondre ainsi à un besoin de déplacement aisé de banlieue à banlieue. La perte de vue de cette intention est apparue le jour où il a été décidé que la TGO serait un tram train capable d'incursion sur la voirie des villes et que, depuis, chaque commune veut avoir son tramway, comme la commune de Saint-Germain-en-Laye qui a obtenu sa propre ligne, appelée « virgule », dont l'utilité est très contestable. Le tracé proposé aujourd'hui pose des problèmes de surcoût, d'insertion sur la voirie, dans un contexte de forte congestion des axes routiers, il faudra démolir une dizaine de pavillons boulevard Gambetta et autant rue Adrienne Bolland pour faire passer à la fois le tram, les véhicules, les cyclistes et les piétons. Est-ce nécessaire. Ajoutons que le passage de la TGO dans les rues de Poissy allongera le temps de transit, rendra moins attractif ce mode de transport. Les interconnexions avec les RER, première motivation de ce tracé alternatif, peut fort bien se régler par la mise en place de navettes en site propre, bien moins coûteuses qu'une ligne de tram, et qui pourraient de plus participer au désenclavement de la boucle de Chanteloup-les-Vignes qui pose aussi un gros problème. Le tracé proposé repoussera d'au moins quatre ans la mise en service de la TGO - phase 2 au grand mépris de l'intérêt général. Pour toutes ces raisons, je ne peux pas valider cette proposition de tracé alternatif, et préfère le tracé initial qui utilise les voies de la Grande Ceinture.	06/04/2016
683	J'espère que le train-tram passera dans le centre de Poissy, car la liaison par car pour rejoindre la gare est très mal desservie dans la ville. Dans mon quartier « la bruyère » le car passe 1 fois par heure hors h de pointe, toutes les 1/2 h aux heures de pointes et encore ..., sans compter les embouteillages, les personnes allant travailler à Paris ratent régulièrement les RER ou Transilien, le soir le dernier car est à 20 h. L'été, juillet et août, pendant les vacances, un car toute les h mêmes aux h de pontes. Les dimanches et jours fériés pas plus de 6 cars dans la journée. Pour rejoindre la ville voisine de St Germain en Laye le dimanche ou en soirée c'est galère. Pour le quartier St Exupéry et le futur quartier Rouget de l'Isle ce train-tram apporterait une amélioration considérable de transport pour les riverains afin de rejoindre la gare.	06/04/2016
684	Vivons notre Ville confirme son opposition au nouveau tracé de la Tangentielle Ouest phase 2, présentant un tram-train qui traverse Poissy de la gare de Grande Ceinture à Achères-Ville en passant par la place de l'Europe. Comme nous l'avons déjà écrit dès 2014 sur notre site (lien http://vivonsnotreville.com/?p=592) notre association considère ce projet inutilement coûteux par rapport aux avantages qu'il prétend apporter. En effet, cette proposition induit une dépense supplémentaire de 120 millions d'euros, (s'il n'y a pas de dépassement, ce qui est fortement improbable) pour en final ne desservir que deux quartiers de la ville (La Bruyère et Rouget de l'Isle/Saint-Exupéry) sans même un arrêt au Technoparc, un des poumons économiques de la ville où sont implantés de nombreuses entreprises, le lycée Charles de Gaulle et des centres de formation. Rappelons que de nombreuses voix en ont fait la demande lors des réunions publiques. Si Vivons notre Ville est depuis toujours favorable aux transports en commun et aux modes de circulation douce tels que le vélo, elle ne peut soutenir ce nouveau tracé irrationnel à de multiples égards. - Les deux stations supplémentaires en centre-ville vont allonger le temps total de transport, pour faire gagner quelques minutes dans leur trajet vers la gare RER aux habitants de l'est ou du nord de Poissy, alors que le but initial de cette liaison était la rapidité entre les pôles de St Quentin/Versailles et Cergy. But initial déjà dévoyé par le diverticule de St-Germain-en-Laye qui double les temps d'attente au-delà de St-Germain, - Le projet de passage des rames en centre-ville va engendrer de lourds travaux, de multiples nuisances sur des axes importants de Poissy ainsi que de nombreuses expropriations traumatisantes pour les familles qui auront à les subir. - Les rampes et virages à angle droit prévus ralentiront et donc aggraveront le trafic déjà très dense. Pour minimiser les destructions du bâti actuel, les éventuels tronçons à voie unique (par exemple boulevard Gambetta) obligeront les rames à s'attendre pour emprunter la voie. - Selon les hypothèses présentées par le maître d'ouvrage pour le boulevard Gambetta, soit chaque usage de la voirie aura son site dédié (voies séparées pour le tram, les voitures, les cyclistes, les piétons) et cela nécessitera une emprise au sol très large, soit seul le tram se déplacera en site dédié et il y aura partage des voies pour les autres usagers (cela impliquera une « zone trente », ralentissant de fait la vitesse des tram-trains et des voitures, pour d'évidentes raisons de sécurité). - L'annonce de 4 minutes supplémentaires sur le temps de parcours de la Tangentielle est irréaliste et contredit l'objectif originel de liaison rapide entre Versailles et Saint-Quentin au sud et Cergy au nord. Par ailleurs, loin de fluidifier la circulation, cet itinéraire risque de provoquer de nouveaux encombrements et augmenter la pollution dans notre centre-ville. - Ce tracé urbain ne répond pas au souci de desserte des différents quartiers de la ville que l'on attend d'un tramway : en effet, les quartiers de Beauregard (près de 8 000 habitants), de La Coudraie, de Béthemont et la zone de Poncy en sont exclus.	06/04/2016

	- Le transfert de la circulation du boulevard Robespierre vers le boulevard de l'Europe, espéré par tous les habitants, n'aura pas lieu du fait de l'emprise du tram-train réduisant l'espace disponible sur la voie. Vivons notre Ville demande instamment le retour au tracé initial, avec une seule station de type tramway sur le site de l'ancienne gare, respectant ainsi l'esprit de cette Tangentielle entre le nord et le sud du département, mais également un autre plan de circulation, avec des quartiers réellement connectés par des transports collectifs, un développement des pistes cyclables, des navettes rapides, des zones 30, pour une amélioration de la vie quotidienne des Pisciacais.	
685	Dans la lettre d'information, il est indiqué que le tracé urbain dans Poissy permettra de desservir 37000 personnes dans un périmètre inférieur à 1 km. Je mets fortement en doute ce chiffre qui correspond sensiblement à celui de la population totale de Poissy. En effet, il ne peut prendre en compte les salariés de PSA dont les Pôles Tertiaires sont à moins de 5mn de la gare RER, et l'usine à peine plus loin. Les autres entreprises ne seront pas desservies par le tram train (FAREVA à Beauregard, Environnement SA au bout du Bld Robespierre, le Technoparc). Les habitants des Quartiers de La Bruyère, de St Exupéry et du futur quartier Rouget de l'Isle ne sont pas si éloignés de la gare RER pour justifier une dépense de 120 millions d'euros pour implanter un tram train. Quant à ceux des autres quartiers (Beauregard, La Coudraie, le Hameau de Béthemont), ce sont carrément les oubliés du projet. Où sont les 37000 personnes ? C'est pour cela que ce projet ne me semble pas sérieux et qu'il me semble que l'intérêt commun, tout comme l'intérêt de Poissy, est de revenir au tracé initial utilisant les infrastructures existantes, avec une station à Achères-Chêne Feuillu sans la conditionner à la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie comme cela est écrit. Est-il nécessaire de rappeler que le but initial de la TGO était «d'améliorer les déplacements dans les Yvelines en reliant le nord au sud du département des Yvelines par un mode fiable et performant». La performance est déjà écornée par la virgule de St Germain en Laye, dont il est difficile de voir l'utilité, qu'il était certainement possible de remplacer par un mode de transport dédié, et qui en l'état actuel va diviser par 2 la fréquence des rames entre St Germain GC et Achères ville. N'aggravons pas les choses en y ajoutant le tracé urbain de Poissy.	06/04/2016
686	Je pense que le nouveau tracé est la meilleure solution en raison du lien avec la gare POISSY RER et l'accès aux réseaux des bus. Le tracé initial, passant dans la forêt, ne présente pas d'intérêt (pas d'interaction avec RER A et bus).	06/04/2016
687	Nous sommes absolument contre ce projet! Encore des dépenses inutiles pour des infrastructures qui n'ont pas lieu d'être. En plus toucher à la forêt est une ineptie! Nos impôts sont encore utilisés mal à propos.	07/04/2016
688	Projet intéressant mais qui nécessitera de nombreuses améliorations pour la protection acoustique et visuelle surtout au niveau de la rue Adrienne Bolland.	07/04/2016
689	Le projet passe dans un centre étroit, beaucoup plus étroit que les autres généralement utilisés pour ce mode de transport. Il n'est pas évident qu'il se crée de graves problèmes de circulation dans et autour de Poissy.	07/04/2016
690	Pauvre ville d'Achères qui perd sa future gare du Chêne Feuillu! Au profit de Poissy qui gagnera deux gares...	07/04/2016
691	Le tracé urbain me paraît cher et compliqué: 1) Danger devant l'école Peguy 2) Virage à 90° Bd Gambetta 3) Problème de circulation Bd Gambetta 4) Bruits 5) Expropriations. Pourquoi ne pas garder le tracé initial et mettre des bus électriques pour joindre la gare de la GC?	07/04/2016
692	Je prends actuellement beaucoup la voiture car je fais des trajets banlieue-banlieue principalement. Le prolongement Eole et la Tangentielle devraient me permettre d'alterner davantage avec les transports en commun.	07/04/2016
693	C'est un très bon projet, mais pour qu'il soit utile aux Achérois il serait impératif qu'il y ait un arrêt soit au Chêne Feuillu, soit au Technoparc. En effet, la gare d'Achères est à l'extrémité d'Achères est très éloignée du domicile de beaucoup. 3 arrêts dans Poissy distants d'à peine 1km, et rien entre Poissy ZAC et Achères Ville, c'est très déséquilibré!	07/04/2016
694	Qui a décidé de supprimer les arrêts à Achères? Est-ce que c'est parce que vous avez tout dépensé avec vos arrangements sur Poissy? Ça ne correspond pas à ce qui était prévu initialement.	07/04/2016
695	Notre domicile est trop éloigné à la fois de Achères Ville et de Poissy ZAC, comme beaucoup d'Achérois. Il n'est pas rationnel de favoriser Poissy avec 2 gares nouvelles et de ne pas en créer sur Achères comme celles prévues au Technoparc et au Chêne Feuillu. Le tracé de la Grande Ceinture devrait être mieux exploité et utilisé!	07/04/2016
696	Murs anti-bruits et protections visuelle nécessaires par rapport au viaduc de la rue Adrienne Bolland pour assurer la tranquillité des riverains.	07/04/2016
697	La modification du trajet pour passer dans Poissy paraît inutile et coûteux: deux arrêts de ville qui prolongeront les durées d'au moins 10 minutes. En réalité, pour des quartiers devant être desservi par la ville (bus, tram). Cela finira en alternance direct/pas direct.	07/04/2016
698	Si le projet améliore l'activité d'autres franciliens, pourquoi pas! En ce qui me concerne, je souhaiterais plus de fréquences de bus (R1, R2) en heures de pointe, où les bus sont toujours remplis. L'amélioration en direction de Paris.	07/04/2016



699	Je profite au maximum de donner mon avis sur le tracé urbain de Poissy pour la Tangentielle Ouest. Comme c'est obligé de desservir la gare de Poissy RER SNCF alors que c'est important pour la Tangentielle Ouest, heureusement, elle doit desservir Poissy Gambetta, gare de Poissy RER SNCF, la ZAC de Poissy et la gare d'Achères Ville RER alors qu'elle doit obligatoirement utiliser la tracé urbain de Poissy. Forte chance, les voyageurs du RER A en provenance de Cergy le Haut doivent obligatoirement descendre en gare d'Achères Ville RER afin d'utiliser la Tangentielle Ouest pour rejoindre la gare de Poissy RER SNCF et qu'ils évitent de faire des zig-zag en passant par Maisons Laffitte afin de leur faire gagner du temps. Aussi également, les futurs voyageurs du RER E en provenance de Mantes la Jolie doivent descendre en gare de Poissy RER afin d'utiliser la Tangentielle Ouest pour rejoindre la gare d'Achères Ville RER ou Saint Germain en Laye RER pour rabattre les branches du RER A ; et rejoindre Saint Cyr l'École afin de rabattre le RER C et les lignes N et U de Transilien. Bonne voie et bonne chance pour la Tangentielle Ouest avec le tracé urbain de la ville de Poissy obligatoire.	06/04/2016
700	trop coûteux par rapport au projet un qui réutilisé de l'existant	06/04/2016
701	Avec ce tracé modifié dans Poissy qui demande deux stations supplémentaires à la tangentielle, on s'éloignement d'une liaison rapide entre Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines au sud et Cergy au nord, pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue. Le tracé proposé pour Poissy pose des problèmes de surcoût, de voirie dans un contexte de grosse congestion des axes routiers. Il faudra démolir des pavillons boulevard Gambetta et rue Adrienne Bolland pour faire passer ensemble le tram, les véhicules, les cyclistes et les piétons. Pourquoi avoir décidé décidé que la TGO serait un tram train. Pourquoi chaque commune n'en ferait pas autant ? Comme l'a fait d'ailleurs la commune de Saint-Germain-en-Laye qui a obtenu sa propre ligne, appelée « virgule », dont l'utilité est contestable. Le passage de la TGO dans les rues de Poissy allongera le temps de transit et donc rendra moins attractif ce mode de transport. Les interconnexions avec les RER, motivation de ce tracé alternatif, peut très bien être réglé par des navettes en site propre, moins coûteuses qu'une ligne de tram. Cela participerait à désenclaver la boucle de Chanteloup-les-Vignes. Au grand mépris de l'intérêt général le tracé proposé prendra du temps, au moins quatre ans de plus pour voir la mise en service de la tangentielle - phase 2. Pour toutes ces raisons, je ne peux pas valider cette proposition de tracé alternatif. Je préférerais garder le tracé initial qui utilise les voies existantes, à mettre à jour, de la Grande Ceinture. Transports en commun et transports privés : de toute façon avec cette modification, personne ne s'y retrouvera finalement	06/04/2016
702	Des mois de travaux et de bruit insupportable sans parler des sommes considérables qui auraient pu être investies sur d'autres projets !	06/04/2016
703	La mise en place dans le centre ville ne le décongestionnera pas. L'utilisation de la ligne grande ceinture reste très compétitif par rapport au projet du centre ville et permettra à Poissy de ne pas rater le virage de la tangentielle ouest.	06/04/2016
704	Comment est prévu le passage entre les 2 bâtiments de bureaux Peugeot au niveau du rond point de l'Europe ? Comment est prévu la mixité voitures tram-train et piétons sachant que le passage n'est pas extensible ?	06/04/2016
705	Pourquoi refaire tout le tracé urbain alors que la ligne existe ? Pourquoi faire trois arrêts dans Poissy alors que le but est d'avoir une liaison rapide ? Il n'y a rien qu'une seule gare SNCF RER A ! Les gens peuvent marcher cela leur fera le plus grand bien !	06/04/2016
706	Le tracé urbain tombe comme un cheveu dans la soupe. Il n'apporte aucun avantage pour les Pisciacais. A Poissy nous avons déjà les rails pour faire venir la TGO et on attend depuis trop longtemps que ça se débloque. Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple. Combien cette histoire va nous coûter avec nos impôts ?	06/04/2016

707	Concertation Tangentielle Ouest, Phase 2, variante Saint-Germain-Grande-Ceinture / Achères Ville via Poissy centre. Contribution des Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie. Constat : L'axe routier RN 184 qui relie Saint-Germain-en-Laye à Conflans-Sainte-Honorine, et communique de chaque côté avec les pôles d'emploi de Vélizy et Saint-Quentin-en-Yvelines d'une part, Cergy et Roissy d'autre part, et Poissy et Achères via des départementales raccordées à la RN 184 est saturé depuis quarante ans, particulièrement le matin de 6h30 à 9h30 et le soir de 16h30 à 20h00. Cette saturation a deux causes, l'inachèvement de la rocade francilienne et l'absence de liaisons ferroviaires pratiques entre le pôle St Ouen l'Aumône, Conflans Cergy, le pôle St Germain-en-Laye Poissy Achères et le pôle Versailles St Quentin Vélizy. Cette saturation a des conséquences néfastes en termes de développement durable : Le développement économique des diverses zones d'emploi, notamment celle du Bel-Air à Saint-Germain-en-Laye, est entravé. La qualité de vie des riverains de la RN 184, de La déviation de la RN 13 à Saint-Germain-en-Laye, de la RN 186 à Port-Marly et Marly-le-Roi, de la RD98 vers Fourqueux, et de la RD 190 tant à St Germain qu'à Poissy est dégradée du fait du bruit et des embouteillages quotidiens. L'agréement de la forêt de Saint-Germain, ainsi que le développement de la biodiversité sont également pénalisés par cette circulation intense. Le Projet de Tangentielle Ouest, phase 2, variante : Du point de vue de l'utilisateur, cette variante renforce le maillage de la tangentielle Ouest avec les radiales existantes ou futures, c'est-à-dire le RER A à Poissy gare et la future ligne Eole assurant une liaison rapide avec la Défense, la porte Maillot (RER C), Paris St Lazare, Paris Nord et Paris Est). Elle améliore aussi la connexion entre cette tangentielle et el bassin d'emploi et de population de Poissy. Elle est donc bienvenue et devrait renforcer l'usage des transports en commun au détriment de la voiture individuelle. Les connexions aux radiales existantes devront être faciles et d'une fréquence suffisante, et les gares devront offrir toutes facilités aux usagers en termes de réseau de bus de proximité, parkings à Vélos et pistes cyclables pour y accéder, zones de dépose minute pour ceux qui ne peuvent utiliser ces deux moyens, et accès facilité des vélos dans les rames. Pour ce qui concerne plus particulièrement Saint-Germain-en-Laye, en complément de la phase 1 qui relie les pôles résidentiels et d'emploi du Bel-Air, du Centre Ville, et le pôle de la Lisière Pereire aux radiales RER A, ligne L (Paris-Saint-Lazare, Saint-Nom-la-Bretèche), et faisceau de lignes Paris-Montparnasse vers Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, la phase 2 variante permettra une deuxième liaison rapide par le futur RER E vers Paris centre, et une meilleure liaison vers Poissy pour la zone sud de Saint-Germain. Rappelons que les bénéfices attendus de ce projet en termes de réduction de trafic routier dans Saint Germain-en-Laye, dans Poissy et Achères, et entre ces villes et Conflans, ne seront intégralement obtenus qu'à la condition que le calendrier de réalisation de la phase 2 soit respecté, que le bouclage de l'A 104 entre Méry sur Oise et Orgeval soit enfin réalisé, et que l'aménagement à moyen terme de la RN 184 / RN 13 en boulevard urbain dans ses parties urbaines, et en route forestière à vitesse de circulation limitée dans la forêt, soit réalisé. Notons enfin que la suppression de la gare d'Achères Chêne feuillu est une très bonne chose pour préserver la forêt domaniale de Saint-Germain Avis des Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie : Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie émettent un avis favorable à cette variante et recommandent que les questions suivantes et points suivants soient particulièrement pris en compte lors de l'enquête publique à venir : Variante 2 dans Achères : la variante (que nous nommerons variante 1) présentée améliore la desserte de Poissy mais délaisse une partie peuplée d'Achères. Le tracé proposé pourrait être modifié comme suit : entre les gares de Poissy ZAC et Achères Ville, emprunter la D30 avec une station intermédiaire. Cela permettrait de raccorder la plus grande partie des zones résidentielles d'Achères à la TGO. Cette variante 2 ne serait peut-être pas beaucoup plus coûteuse que celle proposée, ni plus compliquée à réaliser. L'association demande si le Maître d'Ouvrage a considéré cette variante 2 et quelles seraient les motifs qui amèneraient à ne pas la retenir. Question des coûts : la variante1 est notablement plus coûteuse que la version initiale. Elle doit donc s'accompagner d'une étude de trafic démontrant sa viabilité. Question des nuisances à Poissy : comment limiter les impacts directs (bruit, vibrations, chantier) et indirects (encombrement accru des voies urbaines ? priorité à donner aux bus empruntant ces voies) sur les riverains du tracé urbain Complémentarité Tram-train / réseaux locaux de bus : Lors du débat public de mai 2013, la Vice Présidente du STIF a souligné cette nécessaire complémentarité et l'engagement du STIF à maintenir des réseaux de bus efficaces. Le dossier ne comporte pas d'éléments précis à ce sujet. Pour que le transfert du trafic routier vers le rail puisse se réaliser, il est essentiel que les réseaux de bus à partir des gares de Saint-Germain Grande-Ceinture, Poissy Gare et Achères Ville soient maintenus.	06/04/2016
-----	--	------------



	Compensations au défrichage : Nous réitérons avec insistance notre demande auprès du STIF et de l'ONF pour que les compensations forestières correspondant aux zones défrichées puissent être réalisées à partir de surfaces attenantes aux massifs des forêts de St Germain-en-Laye (anciennes zones d'épandage du SIAAP appartenant à la ville de Paris par exemple) ou de Marly, ou mieux encore en neutralisant une partie du faisceau de voies de la gare de triage d'Achères Grand-Cormier, notoirement sous-utilisée. Nous comprenons que la Loi avenir agricole d'octobre 2014 permet de compenser les défrichages par l'allocation d'une somme destinée à financer des travaux sylvicoles dans le même massif forestier, cependant cette solution ne répond pas aux vœux exprimés par nos adhérents, et de plus constitue une « occasion ratée » de maintenir intégralement le poumon vert que constitue cette forêt aux abords de la métropole du Grand Paris. Qui sommes nous : Nous sommes une association qui réunit des habitants de Saint-Germain-en-Laye, de la communauté d'agglomérations Saint-Germain Boucles de Seine et de sa région qui souhaitent, en toute liberté et sans affiliation partisane, s'impliquer dans le débat public tant sur les questions locales que nationales, voire européennes ou internationales. Le mot Ateliers qui figure dans notre nom n'a pas été choisi au hasard. Il caractérise notre démarche qui a pour ambition de participer à la vie publique en l'alimentant par des éléments factuels, des débats ouverts et contradictoires, des actions citoyennes..., et de porter la voix de la société civile à propos des problématiques locales ou plus larges. Nous sommes convaincus que les notions d'environnement et de démocratie sont étroitement liées et interdépendantes. Seuls des citoyens informés, responsables et actifs peuvent favoriser un véritable développement durable. Les remarques qui suivent visent donc au double objectif de favoriser la démocratie locale et d'exprimer un avis sur le fond du projet de Tangentielle Ouest.	
708	L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France milite depuis de nombreuses années pour la création de transports de rocade réutilisant la grande ceinture ferroviaire, notamment dans les Yvelines. Elle rappelle que dès 2001 avait eu lieu une concertation sur le projet tangentielle ouest-sud (Achères-Melun) qui n'a jamais vu le jour. Elle déplore les attermolements de certains élus des Yvelines qui ont considérablement ralenti l'avancée du projet Tangentielle ouest depuis sa relance en 2006 (adoption du DOCP par le STIF). L'AUT / FNAUT Ile-de-France constate que le tracé désormais proposé a l'avantage d'une meilleure desserte de Poissy et d'offrir une correspondance en gare de Poissy, même si elle n'est pas optimale. Cependant, le nouveau tracé génère plusieurs craintes : - il impliquera probablement un nombre important d'expropriations, facteur de contestations et de retards - l'insertion dans Poissy boulevard Gambetta est délicate par endroits vues les largeurs existantes. Compte tenu des difficultés de circulation, la bonne gestion des carrefours sera un enjeu essentiel. En tout cas, un tracé souterrain ne nous paraît pas réaliste. Une réalisation en voie unique est également à exclure car d'autres tronçons sont déjà prévus en voie unique et cela viendrait dégrader le fonctionnement global de la TGO. - le coût est significativement plus élevé qu'avec le tracé initial : son financement pourrait être problématique alors que celui de la phase 1 St-Cyr / St-Germain n'est pas encore bouclé à ce jour. - enfin les problématiques techniques des multiples transitions entre alimentation en 25000 V (Réseau ferré) et en 750 V (tracé urbain) ne sont pas résolues à ce stade. Il appartient désormais au STIF et collectivités concernées de répondre à ces difficultés dans le cadre des études préalables à l'enquête publique complémentaire. C'est sur cette base que nous pourrions nous prononcer définitivement sur le choix d'un tracé.	06/04/2016
709	Le tracé initial dit de la « Grande Ceinture » crée en 1852 me semble le meilleur. Il est déjà construit, ne demande aucune expropriations, il suffit de réactualiser les voies de chemin de fer et rajeunir les gares. Pourquoi faire compliqué alors que le nouveau Tram n'a que pour intérêt d'alimenter le pôle tertiaire PSA et le futur quartier Rouget de lisle (même pas de gare au Technoparc, site industriel) ? Nous sommes à longueur de journée appeler à faire des économies alors pourquoi ce nouveau tracé coûteux qui n'apporte rien de plus aux communes environnantes et pas grand chose aux Pisciacais ?	06/04/2016

710	La communication sur le nouveau tracé (via Poissy Centre) paraît extrêmement partielle - maximisant des avantages et minimisant très significativement les inconvénients. Ce nouveau tracé est «justifié» aujourd'hui sur deux allégations majeures : 1/ un «apaisement» du trafic routier, notamment sur les secteurs critiques du bvd Saint Sébastien, bvd de l'Europe, avenue Gambetta, et RD130 liant Poissy et Saint Germain 2/ un surcoût du nouveau tracé par rapport au tracé initial chiffré uniquement à environ 100 millions euros Gardant à l'esprit que les études en court devront apporter beaucoup plus de précisions sur ces 2 allégations, celles-ci paraissent à ce stade très fragiles et peu crédibles : je ne comprends pas en quoi le trafic sera apaisé : le trafic à travers Poissy aux heures de pointe est avant tout lié à un trafic de transit (et non un trafic partant de Poissy Centre). L'argent proposé sur ce nouveau tracé serait donc bien plus utile à créer de vraies options de délestage routier. Rajouter un tram-train sur la voirie n'apportera qu'un élément de congestion supplémentaire dans Poissy, avec un ralentissement majeur sur les rues venant croisés le tracé urbain. le chiffrage du surcoût ne paraît pas à ce stade fiable et crédible et ceci à la vue des difficultés techniques sur de nombreux secteurs, la création de stations supplémentaires, la refonte complète de voirie sur la plupart du tracé urbain, la nécessité de rachat de foncier privé... N'oublions pas que le tracé initial avait la grande vertu de réutiliser un foncier public et des infrastructures existantes. Au global, les caractéristiques techniques et financières du nouveau tracé indiquent très clairement un mauvais choix d'investissement avec un détournement négatif de la 1ère raison d'être du projet : une connexion rapide nord-sud de pôles à pôles et Poissy restant pleinement connectée à ce tracé (via la gare Poissy Grande Ceinture). Le tracé initial assure cela de façon vertueuse (efficacité temps, budget) - la seule modification utile au tracé initial serait de rajouter un arrêt desservant le Technopole et le quartier Chênes Feuillus à Achères et ceci indépendamment de la future de connexion Paris-Normandie. Si les porteurs du projet sont en mesure de développer un tracé urbain via Poissy aussi complexe techniquement pour 100 millions supplémentaires, l'intégration d'une gare au Technopole sur le tracé initial devrait être un projet modeste et aisé, et pour sûr bien plus rentable pour les contribuables de la Région.	07/04/2016
711	Il me semble important de mettre en place la ligne TGO rapidement et pour ce faire opter pour le tracé initial. En effet, pour moi, le tracé urbain est beaucoup trop onéreux pour le bénéfice qu'il est «soi-disant» censé apporter. De plus, je lui trouve plus d'inconvénients que d'avantages : son surcoût annoncé de plus de 120M, on se demande d'ailleurs, à ce stade, comment peut-on se permettre de nous annoncer ce montant puisqu'il y a encore beaucoup de «zone d'ombre» dans le projet présenté lors des réunions (mur anti-bruit ? mur paysagé ? voie unique ? deux voies ?.....)et non indiqué sur le site TGO. de nombreuses acquisitions et expropriations. des nuisances plus importantes pour beaucoup de pisciacais pendant la durée des travaux et à VIE pour les riverains (pollution visuelle et sonore, vibrations.....etc., il y a tant à dire). pas de dessert pour le Technoparc (lycée, CFA et de nombreuses entreprises) Proposition : utiliser ce surcoût pour améliorer l'existant comme le service de bus, la rénovation des voies ferrées existantes.... CONTRE LE TRACE URBAIN	07/04/2016
712	Bonjour, j'ai été présent aux 2 réunions d'information de Mars 2016, mais n'ai malheureusement pas pu prendre la parole. Quelques remarques par rapport à votre projet : le flux de voitures qui traverse Poissy par le boulevard Gambetta n'empruntera le tram-train que si des solutions de stationnement avantageuses sont proposées. A Bordeaux, un système «Park & Ride» existe où le ticket de tramway autorise un stationnement dans le parking pendant une certaine durée. Une solution envisageable (à estimer financièrement évidemment) serait un parking qui serait accessible aux usagers détenteurs d'un titre STIF (ex : pass navigo annuel). Ainsi les usagers de voiture n'auraient pas besoin d'ajouter à leur budget un abonnement de parking hors de prix pour pouvoir utiliser un tram-train qui lui-même a un coût. La circulation des voitures pendant la période de travaux doit être étudiée avec le plus grand soin car la traversée de la ville (Poissy) est déjà complexe aujourd'hui. Si les plus grands axes sont fermés, que se passera-t-il ?	07/04/2016
713	Ok pour la liaison Versailles et contre la liaison St Germain Gde Ceinture-RER A. Argent gaspillé (liaison meilleure à Poissy). La desserte en centre-ville serait supprimée. Accès terminus RER ou RER moins pratique.	08/04/2016
714	J'habite à côté de la gare de Bel Air et si le RER A qui passe pour St Germain était directement relié à la Grande Ceinture, j'aurais pris le train. Je comprends que le tram est une solution plus économique, mais avec deux correspondances cela ne vaut plus le coup.	08/04/2016
715	Remise en service de la ligne Grande Ceinture actuelle et de la gare en haut de l'Avenue Gambetta à Poissy. Et l'A104?	08/04/2016
716	Ce projet me semble indispensable notamment " l'interconnexion avec la gare de Poissy". Je n'imagine pas une tangentielle qui obligerait les usagers à utiliser un bus ou un autre moyen de transport en plus... L'avenir appartient aux transports en commun. Il doit y avoir un maximum d'interconnexion de qualité oui au 2 e trajet ... De nombreux habitants de mon quartier à Noailles y sont favorables.	07/04/2016
717	Enfin un projet intelligent. Je gagnerai du temps pour me rendre à mon travail..... donc je ne peux qu'être en faveur du projet	07/04/2016



718	Un très beau projet, vital pour le développement de notre ville et le désengorgement du trafic	07/04/2016
719	très bonne initiative, c'est vraiment nécessaire dans la région. malheureusement, l'hôpital est oublié des transports en commun et les bus qui y vont n'ont pas des horaires commodes pour ceux qui y travaillent. c'est dommage	07/04/16
720	Bonjour, dans le projet initial, une gare était prévue à plus long terme au sud d'Achères (Chêne feuillu). A la lecture de cette phase 2, je vois que 2 stations supplémentaires Vont être créées à Poissy tandis que le projet du Chêne feuillu a été supprimé. Je ne comprends pas cette décision alors que le maillage entre les 2 villes doit être favorisé par le tramway. Le site du Technoparc devrait être desservi par le tramway pour développer l'activité économique à proximité de l'usine Peugeot et permettre une meilleure circulation entre les 2 villes. Pour un meilleur équilibre, Je propose de remplacer la station Poissy ZAC par celle du Technoparc. Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mon avis qui n'est pas isolé.	07/04/2016
721	projet très positif, pourquoi n'est-il pas déjà réalisé ?	07/04/2016
722	Je suis favorable au tracé initial à Poissy. L'objectif de la TGO est une desserte rapide de banlieue à banlieue. La création d'une virgule à Saint Germain nuit déjà à cet objectif. Il est inutile de ralentir encore le temps de parcours avec 4 stations dans une seule commune. La correspondance avec la gare RER de Poissy peut être pensée avec une offre de rabattement adéquate.	07/04/2016
723	Gain de temps global et facilité de transport. Pitié, ne rajoutez pas de «modes doux» qui ne font que rallonger les temps de parcours (et sont tout aussi nuisants pour la circulation). Le TRACÉ URBAIN est obligatoirement le MEILLEUR CHOIX à faire MAINTENANT pour assurer l'AVENIR de Poissy et des environs. Sauf à vouloir desservir la lisière de la forêt de Saint Germain (lapins ? Biches ?), prôner l'évitement de Poissy centre est ... un non sens ! Définitivement POUR LE TRACÉ URBAIN ! Merci pour ça.	07/04/2016
724	On peut déplorer qu'une séance de concertation impliquant plus particulièrement les habitants de la ville d'Achères n'ait pas été proposée par la maîtrise d'ouvrage. De nombreux avis souhaitent réaffirmer la notion de rocade de liaison entre pôles d'activité dévolue à la TGO. Or depuis la décision de réaliser la virgule pour l'interconnexion avec le terminus RER A de la gare de St-Germain-en-Laye, cette notion de rocade à haute qualité de service a vécu car le débranchement de cette virgule a divisé par 2 la fréquence de desserte sur la partie nord de la TGO que ce soit sur le tracé initial ou sur le tracé alternatif urbain. A Poissy, les riverains du boulevard Gambetta qui ont investi dans les nouveaux logements construits depuis 2013 sont censés avoir choisi en connaissance de cause. Ils ne pouvaient en effet ignorer, même en l'absence du projet de TGO phase 2, les nuisances inhérentes au trafic routier courant. Il est surprenant de les voir dès lors contester l'insertion du TRAM-TRAIN et de proposer comme alternative, pour rallier Poissy GC sur le tracé initial, une desserte par «navette bus en site propre» dont l'emprise est au moins égale si ce n'est plus contraignante encore devant leurs fenêtres, que celle du TRAM-TRAIN. L'insertion du tracé alternatif concernant les riverains de la rue Adrienne Bolland et du Clos St-Germain est en revanche bien plus contrainte et nécessitera une attention encore plus renforcée de la maîtrise d'ouvrage, déterminante pour l'avenir de ce tracé. Il convient de ne pas oublier qu'un talus/mur anti-bruit sépare les riverains des voies du réseau ferré, il devra être au moins préservé et s'il devait être reconstruit, prendre en compte les nouvelles voies de la TGO. Quelques chiffres à rappeler : Le tracé de la phase 1 de la TGO entre St-Cyr et St-Germain GC desservira 12 stations dont 1 à plus long terme au long de près de 19 km certes sur des infrastructures ferroviaires existantes pour une majeure partie, ce qui irrigue compte tenu des 7 communes traversées environ 89500 habitants/emplois dans un rayon de 1 km autour du tracé (chiffres issus des documents du maître d'ouvrage). En outre seules 3 stations (dont 1 moyennant la virgule de St-Germain) sont en connexion avec le réseau existant (RER A, C et Lignes L, N, U du Transilien). Le coût de cette phase 1 est évalué à plus de 305 millions d'Euros H.T (valeur 2011) (incluant des infrastructures de remisage communes aux 2 phases). Le tracé initial de la phase 2 de la TGO passant en lisière de Poissy en empruntant le réseau ferré de la grande ceinture ne desservirait que 2 stations - hors l'hypothétique 3ème station (Achères Chêne-feuillu) liée à la réalisation de la LNPN. Ce tracé n'irriguerait, selon les chiffres du maître d'ouvrage, que 7000 habitants/emplois pour un coût en infrastructures estimé de 103 millions d'Euros H.T Ce tracé initial de la phase 2 démontrerait donc un réel déséquilibre entre les sections Nord et Sud de la TGO en matière d'équité de traitement et d'intérêt social et économique.	08/04/2016

	Le tracé urbain alternatif compense en partie ce déséquilibre Nord-Sud (37000 habitants/emplois desservis) au prix de quelques concessions dont ses riverains immédiats par ailleurs utilisateurs potentiels futurs seront pourtant les premiers bénéficiaires. Il est surprenant de lire ce que des acteurs de la précédente mandature municipale de Poissy (2008-2014) écrivent en se disant fermement opposé au tracé alternatif qu'ils auraient dû pourtant promouvoir. Ils ont préféré alors et préfèrent encore maintenant, faire de Poissy et de la majorité des Pisciacaïs une «réserve naturelle» hors du temps présent, du progrès et du développement économique pour maintenir un soi-disant «mieux vivre». En tant que «sachants», ils ne peuvent pourtant ignorer que les dispositions réglementaires existantes en France, parmi les plus contraignantes d'Europe sont les garde-fous auxquels la maîtrise d'ouvrage ne pourra se soustraire afin de garantir que l'insertion du projet se fera notamment avec l'impact environnemental le plus réduit possible compatible de son utilité publique. Le projet n'a une utilité publique que s'il est en mesure d'affecter positivement et durablement la vie quotidienne d'une majorité d'habitants du secteur concerné. Seul le tracé alternatif soumis à concertation complémentaire est en mesure de satisfaire ce critère. Il devra être accompagné par des actions complémentaires du STIF et de la Région afin d'assurer le rabattement par bus sur les stations de la TGO, et le développement de parking relais pour les véhicules légers et par des investissements complémentaires portés par le département des Yvelines en vue de détourner une partie du trafic routier de transit qui traverse Poissy. Certains de ces projets sont déjà largement programmés et leur réalisation pourrait être simultanée de celle de la phase 2 de la TGO. Pour terminer, un regret, une étude précise de l'insertion du TRAM-TRAIN le long de la RD 30 permettant d'irriguer les villes de Poissy et d'Achères et a fortiori le Technoparc voire de mieux desservir le futur port (PSMO) aurait dû être promue. Ce tracé serait certes plus couteux en réalisation, mais son impact économique dont l'horizon ne se mesurerait pas seulement sur quelques mandatures municipales mais sur des dizaines d'années. Son utilité publique donc son acceptabilité par l'ensemble des riverains concernés aurait été plus large. Le tracé alternatif urbain par la RD 190, Poissy RER et Poissy ZAC n'est certainement pas la panacée, mais il présente de meilleurs atouts que le tracé initial.	
725	Projet très bien venu afin t'éviter de prendre la voiture	08/04/2016
726	Super projet réduction de la circulation très encombrée le matin et le soir	08/04/2016
727	Gain de temps pour me rendre sur mon lieu de travail	08/04/2016
728	La T.O. permettra de relier Saint-Germain à Poissy autrement que par les bus, à la fréquence et à l'amplitude horaire limitées.	08/04/2016
729	Nous sommes concernés directement par les expropriations et souhaitons savoir comment cela va se passer pratiquement. Quel est le calendrier ? Nous sommes également une entreprise et nous pouvons pas attendre le dernier moment sans que cela nuise à notre activité. La fin de l'enquête publique est prévue à fin 2017, des dossiers ou informations vont-ils être diffusés avant cette date ?	08/04/2016
730	le projet est très bien pour désenclaver la ville, par contre il hors de question que les 28 locataires de l'avenue saint Exupéry soit déloges et les pavillons détruits. Nous ne faiblirons pas, vous n'aurez pas nos maisons.	08/04/2016
731	Ce projet est très négatif pour les pisciacaïs dans leur ensemble. L'objectif est de faire de Poissy un lieu de passage (train et route), sans que cela ne diminue le temps de trajet des pisciacaïs. Cela implique pour les pisciacaïs des années de travaux urbains (4 - 5 ans minimum) et des conséquences sur tout Poissy. Un projet de tram implique de dévier tous les réseaux qui sont sous les chaussées (partie immergée de l'iceberg !). Le tissu urbain est très ancien et les réseaux enterrés sont mal reconnus. Cela va entraîner des problèmes pour tous les riverains et des retards avec des surcoûts importants qui feront exploser le Budget Initial, que les pisciacaïs payerons deux fois par toutes les nuisances d'un chantier de cette ampleur et par leurs impôts. Si c'est un projet pour PSA, c'est à eux d'en assumer le coût y compris l'indemnisation des nuisances !!!	08/04/2016
732	Je suis contre le tracé 2 qui provoquera plus d'inconvénients pour les pisciacaïs : années de travaux, embouteillage, expropriations, plus de personnes sur les quais, ... On parle beaucoup du flux routier du Bld Gambetta mais comme n'importe quelle ville aux heures de pointe (départ et retour trajet du travail) !! J'ai assisté aux 2 réunions, rien de nouveau à part la possibilité de 2 projets d'arrêts pour la gare : place de l'Europe ou Bld de l'Europe qui semble plus logique ! J'espère que la bonne décision pour les pisciacaïs sera prise	08/04/2016



733	Ecrire ou dire que le nouveau tracé dessert 37000 habitants contre 7000 pour le tracé initial est une escroquerie qui n'est pas admissible. C'est chercher là un faux argument qui n'apporte aucune crédibilité aux propos de ceux qui l'affirment. Tous les habitants de Poissy savent pertinemment bien que la majorité des 37 000 habitants en question (l'équivalent de la population de Poissy !!) n'habitent pas plus près des deux gares supplémentaires que de la gare de la grande ceinture prévue au tracé initial. Le nouveau tracé facilite l'accès à la TGO pour plus de Pisciacais (et d'habitants de Carrière sous Poissy) que le tracé d'origine, cela est incontestable. Pour autant combien seront des utilisateurs de la TGO ? rappelons que l'immense majorité des Pisciacais et des habitants de Carrière sous Poissy utilisent les transports en commun en vue de se rendre à Paris ou vers Paris et que la TGO ne sera utilisée que par quelques centaines de personnes supplémentaires par rapport au tracé d'origine quotidiennement sur la zone desservie. Plus de 120M de dépenses supplémentaires pour cela (en fait au moins le double en prenant en comptes les indispensables nouvelles infrastructures routières) ? sans compter les nuisances évoquées sur de très nombreux avis à juste titre. Restons sérieux.	08/04/2016
734	très belle initiative	08/04/2016
735	Concernant l'emplacement de la station Gambetta, je préférerais qu'elle soit installée boulevard de l'Europe car cela ne donnera pas directement sur des habitations.	08/04/2016
736	Le tracé initial de la TGO permettait une liaison très rapide entre les différentes villes traversées et ainsi avait pour objectif de créer un bassin de vie « réel » qui, chacun pouvait le remarquer, n'existe pas jusque-là. Son passage dans Poissy, comme cette « virgule » à Saint Germain sont autant de projets marketings élaborés par les municipalités concernées et rallongent chacun de plusieurs minutes le parcours initial. Le passage dans Poissy semble ainsi être un « caprice » d'une ville de taille moyenne pour tenter de se hisser, par son infrastructure interne, au niveau de ville bien plus importante en population comme Caen ou Dijon. Alors que l'on nous assène que la ville, la région, l'état ont des problèmes financiers, que la mairie de Poissy a réduit considérablement son budget alloué à l'éducation (quid des activités périscolaires ?), nous dépenserions 120 millions supplémentaires pour ce passage inutile et même néfaste dans Poissy ?	08/04/2016
737	Avis positif pour absorber l'augmentation du trafic voiture à Poissy	08/04/2016
738	Diminution du trafic voiture à Poissy et ses environs. Temps de transport en commun réduit pour St Germain	08/04/2016
739	Le projet de trajet 1 paraît beaucoup plus adapté. Le	08/04/2016
740	Retour au projet précédent. Le carrefour près de la gare de Poissy est déjà saturé et ne supportera pas un axe supplémentaire l'alimentant et un flux supplémentaire de piéton traversant vers la gare. Projet trop cher alors qu'une solution économique existe. Durée de trajet annoncée non réaliste.	11/04/2016
741	Ce nouveau projet pour moi est beaucoup plus pratique et adapté que le précédent car il facilitera l'accès au RER E. En plus il traversera Poissy ce qui pour des personnes âgées est très bien. SVP conservez ce nouveau projet.	11/04/2016
742	Nous ne souhaitons pas avoir le train qui passe juste sous nos fenêtres dans le quartier La Bruyère (tracé initial). Plus, faites la part belle aux cyclistes.	11/04/2016
743	Non au tracé 2, non aux expropriations. Poissy -> Saint Germain, grande ceinture en tram pas de gain de temps par rapport au bus qui lui va en centre ville. Tram aucun intérêt !!! Service de bus très performants.	11/04/2016
744	Grosses difficultés de circulation Boulevard Gambetta.	11/04/2016
745	Il est urgent de désengorger le RER A et plus particulièrement la branche de Cergy. En attendant, il pourrait être intéressant de prévoir des navettes desservant Achères Ville -> Achères Grand Cornier.	11/04/2016
746	Je suis pour garder le tracé initial dans Poissy. Celui-ci avait été acté et validé par le STIF, le CR et CG en février 2011. Cela éviterait tous les dommages collatéraux et serait plus judicieux et moins coûteux.	11/04/2016
747	Pratique pour les personnes travaillant et logeant dans le secteur.	11/04/2016
748	Il me semble que le tracé initialement prévu était plus raisonnable à tous niveaux et impactait beaucoup moins les gens des différents quartiers concernés par notamment les expropriations.	11/04/2016
749	Je suis contre le nouveau tracé urbain dans Poissy. Nuisances sonores, vibrations, impacts sur la circulation.	11/04/2016
750	Je suis contre le nouveau tracé urbain dans Poissy, forts impacts sur la circulation, nuisances sonores, vibrations, engorgement des routes.	11/04/2016
751	Projet inutile. De plus la phase 1 (RER - Grande ceinture) va abîmer et couper la forêt.	11/04/2016
752	Je ne suis pas opposée au tram mais je ne vois pas un seul intérêt pour la ville de Poissy. * Suis contre le tracé 2 qui passe en plein centre ville. * Suis contre les expropriations. * Toujours obligation de prendre son véhicule pour se rendre à Saint Germain. * Trajet du tram trop court....	11/04/2016

753	Je pense qu'avant de fantasmer sur l'utopie de tram en ** d'autres villes, on ferait mieux d'améliorer les rues et les trottoirs de la ville de Poissy où je réside depuis 33 ans sans grande amélioration. Il faudrait venir sur le terrain au lieu de survoler la région avec un plan. Pharaonique, budgétivore, insensé, il flatte l'égo des concepteurs. Il sera destructeur dans son passage en ville et inutile, pouvant être économiquement remplacé par des navettes minibus entre deux gares. Il aurait mieux valu rouvrir la ligne en la dotant d'une installation comme Saint Germain GC Noisy-le-Roi. Et au moment où on augmente les impôts pour trouver des fonds, c'est ironique d'en réclamer d'autres d'ici 2023 !!!	11/04/2016
754	Ce projet est conçu dans un cadre trop restreint pour permettre de révéler le réel potentiel de l'emprise de la Grande ceinture existante. Tous les avantages du projet de TGO sont en fait liés à cette infrastructure existante mais sous utilisée jusqu'alors. Choix du mode : Le recours au mode tram-train n'a ici pas de sens, car il implique d'importants surcoûts et de contraintes inutiles (réaménagement des gares, des quais tous neufs, création d'un dépôt dédié, de voies de raccordement et de dédoublement, acquisition de matériel roulant spécifique, moins capacitaire et plus fragile que les trains...), sans générer en contrepartie de réelle plus-value. Choix du tracé : L'exploitation en fourche au nord est un non sens, car les fréquences seront trop faibles (en particulier aux heures creuses, 30' sur le tronc commun signifie un passage toutes les heures sur les branches !) Le choix des stations de correspondance est absurde, car la Tangentielle Ouest ne sera pas en connexion avec la Tangentielle Nord ni avec le Tram-train Versailles-Massy. Proposition : penser le système de mobilité dans son ensemble, et concevoir les aménagements permettant de tirer le meilleur de l'existant, et donc éviter de dégrader ce qui existe (site propre intégral, mode ferroviaire capacitaire, quais déjà aux normes PMR, matériel roulant existant...). Une telle démarche conduirait à un projet alternatif bien plus performant, mais qui reste naturellement non étudiée à ce jour : 1-prolonger le RER A jusqu'à Saint-Germain GC pour éviter la fourche (phase 1), puis par la GC jusqu'à la gare de Poissy. Ainsi le RER A pourra être exploité en 2 uniques branches à l'ouest, plus équilibrées : Paris-St-Germain-Poissy et Paris-Sartrouville-Cergy à fréquence égale ! 2-modifier le tracé de la Tangentielle Ouest au sud, en reprenant le tracé historique de la GC jusqu'à Versailles Chantiers au lieu de St-Cyr (laissant l'opportunité d'une liaison de rocade complète et continue sur la GC de type RER) 3-modifier le tracé de la Tangentielle au nord, en créant une nouvelle infra permettant de relier au plus direct de Saint-Germain-en-Laye à Sartrouville au lieu de partir vers Achères (laissant l'opportunité d'une liaison de rocade complète et continue sur la GC de type RER). Au final, un tel projet serait plus économe tant en termes d'investissements qu'en coûts d'exploitation. Il permettrait l'émergence d'une offre largement clarifiée, avec des points de maillage identifiés, des lignes sans fourches permettant des fréquences accrues, et au final une utilité et une attractivité largement accrue ! Mais je ne me fais guère d'illusion sur l'utilisation qui sera faite de nos contributions, aussi constructives soient-elles...	08/04/2016
755	«BESANÇON : LE TRAM CRISSE TOUJOURS DANS LES VIRAGES»- l'Est républicain - 23/03/2016 «A Tours, rue Charles-Gille : un tram plus bruyant qu'avant ?» - La nouvelle république - 27/03/2015 Nantes - «Des riverains excédés par le bruit lié au tram-train» - Ouest France - 18/03/2014 «Tramway à Dijon : trop de gong ?» - Le bien public - 14/02/2014 «Le tramway T 1 fait trop de bruit» - Le parisien - 08/05/2013 Ne vous cachez pas derrière les normes européennes ! Les problèmes de nuisances sonores sont réels, prenez les en considérations et pensez aux riverains. Si le tracé doit passer au centre de Poissy (qui est bien plus étroit que les maréchaux à Paris), faites au moins en sorte que les stations soit loin des habitations. Une plage horaire de 6h à 0h est elle bien nécessaire ?	08/04/2016



756	On peut déplorer qu'une séance de concertation impliquant plus particulièrement les habitants de la ville d'Achères n'ait pas été proposée par la maîtrise d'ouvrage. De nombreux avis souhaitent réaffirmer la notion de rocade de liaison entre pôles d'activité dévolue à la TGO. Or depuis la décision de réaliser la virgule pour l'interconnexion avec le terminus RER A de la gare de St-Germain-en-Laye, cette notion de rocade à haute qualité de service a vécu car le débranchement de cette virgule a divisé par 2 la fréquence de desserte sur la partie nord de la TGO que ce soit sur le tracé initial ou sur le tracé alternatif urbain. A Poissy, les riverains du boulevard Gambetta qui ont investi dans les nouveaux logements construits depuis 2013 sont censés avoir choisi en connaissance de cause. Ils ne pouvaient en effet ignorer, même en l'absence du projet de TGO phase 2, les nuisances inhérentes au trafic routier courant. Il est surprenant de les voir dès lors contester l'insertion du TRAM-TRAIN et de proposer comme alternative, pour rallier Poissy GC sur le tracé initial, une desserte par «navette bus en site propre» dont l'emprise est au moins égale si ce n'est plus contraignante encore devant leurs fenêtres, que celle du TRAM-TRAIN. L'insertion du tracé alternatif concernant les riverains de la rue Adrienne Bolland et du Clos St-Germain est en revanche bien plus contrainte et nécessitera une attention encore plus renforcée de la maîtrise d'ouvrage, déterminante pour l'avenir de ce tracé. Il convient de ne pas oublier qu'un talus/mur anti-bruit sépare les riverains des voies du réseau ferré, il devra être au moins préservé et s'il devait être reconstruit, prendre en compte les nouvelles voies de la TGO. Quelques chiffres à rappeler : Le tracé de la phase 1 de la TGO entre St-Cyr et St-Germain GC desservira 12 stations dont 1 à plus long terme au long de près de 19 km certes sur des infrastructures ferroviaires existantes pour une majeure partie, ce qui irrigue compte tenu des 7 communes traversées environ 89500 habitants/emplois dans un rayon de 1 km autour du tracé (chiffres issus des documents du maître d'ouvrage). En outre seules 3 stations (dont 1 moyennant la virgule de St-Germain) sont en connexion avec le réseau existant (RER A, C et Lignes L, N, U du Transilien). Le coût de cette phase 1 est évalué à plus de 305 millions d'Euros H.T (valeur 2011) (incluant des infrastructures de remisage communes aux 2 phases). Le tracé initial de la phase 2 de la TGO passant en lisière de Poissy en empruntant le réseau ferré de la grande ceinture ne desservirait que 2 stations - hors l'hypothétique 3ème station (Achères Chêne-feuillu) liée à la réalisation de la LNPN. Ce tracé n'irriguerait, selon les chiffres du maître d'ouvrage, que 7000 habitants/emplois pour un coût en infrastructures estimé de 103 millions d'Euros H.T Ce tracé initial de la phase 2 démontrait donc un réel déséquilibre entre les sections Nord et Sud de la TGO en matière d'équité de traitement et d'intérêt social et économique. Le tracé urbain alternatif compense en partie ce déséquilibre Nord-Sud (37000 habitants/emplois desservis) au prix de quelques concessions dont ses riverains immédiats par ailleurs utilisateurs potentiels futurs seront pourtant les premiers bénéficiaires. Il est surprenant de lire ce que des acteurs de la précédente mandature municipale de Poissy (2008-2014) écrivent en se disant fermement opposé au tracé alternatif qu'ils auraient dû pourtant promouvoir. Ils ont préféré alors et préfèrent encore maintenant, faire de Poissy et de la majorité des Piscicacais une «réserve naturelle» hors du temps présent, du progrès et du développement économique pour maintenir un soi-disant «mieux vivre». En tant que «sachants», ils ne peuvent pourtant ignorer que les dispositions réglementaires existantes en France, parmi les plus contraignantes d'Europe sont les garde-fous auxquels la maîtrise d'ouvrage ne pourra se soustraire afin de garantir que l'insertion du projet se fera notamment avec l'impact environnemental le plus réduit possible compatible de son utilité publique. Le projet n'a une utilité publique que s'il est en mesure d'affecter positivement et durablement la vie quotidienne d'une majorité d'habitants du secteur concerné. Seul le tracé alternatif soumis à concertation complémentaire est en mesure de satisfaire ce critère. Il devra être accompagné par des actions complémentaires du STIF et de la Région afin d'assurer le rabattement par bus sur les stations de la TGO, et le développement de parking relais pour les véhicules légers et par des investissements complémentaires portés par le département des Yvelines en vue de détourner une partie du trafic routier de transit qui traverse Poissy. Certains de ces projets sont déjà largement programmés et leur réalisation pourrait être simultanée de celle de la phase 2 de la TGO.	08/04/2016
	Pour terminer, un regret, une étude précise de l'insertion du TRAM-TRAIN le long de la RD 30 permettant d'irriguer les villes de Poissy et d'Achères et a fortiori le Technoparc voire de mieux desservir le futur port (PSMO) aurait dû être promue. Ce tracé serait certes plus couteux en réalisation, mais son impact économique dont l'horizon ne se mesurerait pas seulement sur quelques mandatures municipales mais sur des dizaines d'années. Son utilité publique donc son acceptabilité par l'ensemble des riverains concernés aurait été plus large. Le tracé alternatif urbain par la RD 190, Poissy RER et Poissy ZAC n'est certainement pas la panacée, mais il présente de meilleurs atouts que le tracé initial.	

757	E.P.E.S.G. Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain-en-Laye L'Association Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région, E.P.E.S.G, créée en 1989, a toujours souhaité le développement de transports en commun rapides et plus écologiques que la voiture. Le projet initial de la tangentielle ouest-sud prévue de Melun via Massy puis Versailles, Saint-Germain-en-Laye et Achères puis Cergy n'a hélas jamais été construit. Ce projet devait relier de façon rapide les lieux universitaires, d'emplois, et même les TGV. On peut aussi déplorer que certains aient voulu pour des raisons peu compréhensibles et qu'on ne peut pas développer dans ce dossier, préconiser un tram-train et ainsi pour le justifier faire sortir le train sur route. Les trains seront le soir remisés à Versailles matelots or le tram-train n'ira pas à Versailles Chantiers comme initialement prévu, mais quittera la voie ferrée pour aller sur route à Saint-Cyr l'Ecole. Les élus hélas, n'ont pas toujours travaillé dans le sens de l'intérêt général et leurs hésitations successives nous ont menés à des impasses et des surcoûts excessifs et à un projet qui finalement est totalement contradictoire avec le sens donné à l'origine à ce projet qui était de relier le plus rapidement possible Melun- Massy-Versailles-Saint-Germain-Achères-Cergy. Ce nouveau trajet en est l'illustration, on quitte la voie ferrée pour aller au centre de Poissy ! Le nouveau Maire de Poissy veut son tram-train en centre-ville comme le Maire de Saint-Germain-en-Laye a voulu aussi sa « virgule » qui va faire 3 kms 700 pour desservir les biches, les sangliers etc. ... et détruire la forêt, l'environnement ainsi que le Patrimoine et la superbe perspective de l'allée des Loges créée par Le Nôtre et coûter plus de 100 millions. Cette « virgule » est un vrai caprice digne du temps des Rois ! On confond transport régional et transport municipal ... desserte en ville et desserte rapide entre les villes ! La branche ouverte en 2004 entre Noisy le Roi et Saint-Germain-en-Laye n'a aucun sens sans sa prolongation qui tarde de plus en plus, c'est un déficit abyssal qui aurait pu être utilisé pour faire ce qu'il fallait pour aller à Versailles Chantiers. Qui aura le courage de dire à combien se monte ce déficit depuis 2004 et pour combien de voyageurs ? Donc abandon de la ligne tangentielle ouest-sud pour la tangentielle ouest mais depuis les erreurs continuent, les renoncements aussi et chaque Maire veut sa desserte personnelle. ATTENTION : un tram-train n'est pas un tramway, les sécurités exigées sont celles du train pas celles d'un tramway. Un tram-train ne peut pas s'arrêter aussi vite qu'un tramway ! La traversée des routes sera plus problématique. Ø les problématiques techniques des multiples transitions entre alimentation en 25000 V (Réseau ferré) et en 750 V (tracé urbain) ne sont pas encore résolues à ce stade, passer du mode train sur les voies ferrées au mode tram-train sur les routes posent quelques difficultés Ø le budget n'est pas extensible Ø le budget nécessaire pour la phase 1 n'est pas bouclé Ø le budget pour cette phase 2 passant par le centre de Poissy beaucoup plus coûteux que celui initialement prévu sera-t-il financé ? Ø il faut exproprier beaucoup de personnes, certains ne veulent pas se laisser faire et l'ont déjà exprimé, cela risque de durer des années avec des recours juridiques Ø le passage dans certaines rues de Poissy semblent devoir exiger des passages avec une seule voie ce qui ralentira la circulation sur la voie principale Ø lors des études complémentaires on va se trouver avec des complications non étudiées et on risque de voir que tout cela est impossible ...on aura encore financé de multiples études, dépensé beaucoup d'argent pour rien et retardé le projet. Ø La virgule de Saint-Germain (tracé en forme de « Y ») fait que sur le tronçon principal la fréquence des trains sera divisée par 2, un train sur deux ira à Saint-Germain RERA et un train sur deux vers Achères L'association E.P.E.S.G propose : v Abandonner le projet de la « virgule » de Saint-Germain v Mettre les crédits qui étaient prévus pour cette « virgule », sur la phase 2 pour construire dès que possible la liaison Saint-Cyr - Achères v Abandonner le projet de passage au Centre Ville de Poissy qui semble trop compliqué et trop coûteux v Revenir avec sagesse au sens initial du projet qui était de créer une liaison la plus rapide possible entre Versailles (ou maintenant Saint Cyr l'Ecole) et Achères pour aller ensuite à Cergy. Ainsi on retrouvera le RERA à Achères. Nous souhaitons que les décideurs ne tergiversent pas éternellement et enfin pensent à l'intérêt général et au coût pour les contribuables. De plus si ce tram-train s'arrête ainsi partout, cela devient un vrai omnibus, il sera plus rapide d'aller en voiture et les personnes prendront leur voiture et non les transports en commun. Pour les transports en centre-ville, des mini-navettes électriques sont l'avenir, plus économiques, plus adaptables, plus modulables et plus faciles dans les centres villes étroits.	08/04/2016
758	Positif et indispensable pour le décongestionnement de la ville de Poissy	08/04/2016
759	Projet couteux qui évolue au rythme des élections et des «caprices» des élus. La nouvelle phase évoquée sur Poissy. La population n'est pas tenue au courant des budgets prévus. Dans le même temps les transports actuels sont dans un état déplorable. Le jour ou le réseau actuel fonctionnera on pourra travailler sur de nouvelles réalisations.	08/04/2016
760		08/04/2016
761	bonjour, Mon sac est de vert il y a des feuilles d'ananas dans le fond. L'intérieur de mon sac il y a des Nike noire (2 trous à chaque coter) et un pantalon gris et noir et sur le coter il y a écrit «ATHL». je l'est perdue dans le bus scolaire du Collège Stendhal, le premier bus de 07h57. merci de me rappeler au plus vite	08/04/2016
762	Abandonner le projet de la « virgule » de Saint-Germain v Mettre les crédits qui étaient prévus pour cette « virgule », sur la phase 2 pour construire dès que possible la liaison Saint-Cyr - Achères v Abandonner le projet de passage au Centre Ville de Poissy qui semble trop compliqué et trop coûteux v Revenir avec sagesse au sens initial du projet qui était de créer une liaison la plus rapide possible entre Versailles (ou maintenant Saint Cyr l'Ecole) et Achères pour aller ensuite à Cergy. Ainsi on retrouvera le RERA à Achères.	08/04/2016



763	Le projet a un sens mais il devrait aussi intégrer Versailles. D'autre part, la « virgule » à St Germain en Laye entre Gare Gde ceinture et RER A est une aberration économique, structurelle et environnementale avec des hypothèses de nbre passagers surestimées avec le raccordement à Poissy et aussi une capacité déjà saturée du RER A sur St Germain. Réviser ce projet de la « virgule » et proposer des transports innovants plus respectueux des finances de la région/dépt et de l'environnement.	08/04/2016
764	Je ne pense pas qu'il soit utile d'avoir 3 connexions avec le RER A. Les connexions à Poissy et à Achères-ville me paraissent suffisantes et en conséquence cette phase 2 devrait remettre en cause la phase 1 avec la virgule de Saint-Germain. Par ailleurs, je souhaite qu'il n'y ait pas de croisement à niveau important entre le futur tram-train et des voies routières comme c'est le cas pour la phase 1 avec la nationale 184 et 3 départementales, à cause du risque de collision.	08/04/2016
765	Le projet initial de tangentielle ouest-sud prévue devait assurer une liaison rapide entre Melun et Cergy via Massy, Versailles, Saint-Germain-en-Laye et Achères. Ce projet cohérent permettant de faire communiquer rapidement des lieux universitaires, d'emplois, et même la gare TGV de Massy n'a jamais été réalisé. La branche ouverte en 2004 entre Noisy le Roi et Saint-Germain-en-Laye n'a aucun sens sans sa prolongation. N'ayant pas d'utilité de service, il coûte une fortune en exploitation. Qu'apporte la séquence 1 de la phase 2 sur le plan de la collectivité ? Pour le même prix ne peut-on réaliser la liaison St Germain Grande Ceinture – Achères Grand Cormier ? Ceci permettrait, dans des conditions sans doute meilleures, l'accès à Paris depuis St Germain Grande Ceinture et le raccordement de Poissy à la tangentielle. La desserte des St Germain Grande Ceinture - St Germain RER et St Germain RER – Camp de Loges pouvant se faire avantageusement par bus	08/04/2016
766	Projet écologique qui va redonner sa place aux transports en commun et réduire nuisances du trafic automobile et camions trop présent sur Poissy par des véhicules de passage. Projet démocratique qui va relier une plus grande partie de Poissy aux transports ferroviaires et faciliter les déplacements. Projet économique qui va dynamiser Poissy comme ville clef et nœud transport. C'est bon pour l'économie locale	08/04/2016
767	Je ne comprends pas l'évolution du projet par rapport au tracé précédent. La volonté d'avoir 3 arrêts dans une ville de la taille de Poissy est absurde voir mégalo. Une liaison de bus en site propre, efficace et directe entre la gare SNCF et la gare de grande ceinture aurait été beaucoup plus pragmatique (car plus simple à mettre en œuvre). L'argument disant que le nouveau tracé dessert mieux les habitants et les salariés est mensonger. Ce n'est pas un décalage de 500m vers la Seine qui change quoi que ce soit. Le nombre d'arrêt augmente le temps de trajet et fera perdre de l'intérêt à cette ligne. Et enfin en termes d'interconnexion, j'aurais trouvé beaucoup plus logique de faire une liaison entre Achères et Saint Germain RER avec changement au camp des Loges pour prendre la direction Versailles	08/04/2016
768	Le projet de variante urbaine dans Poissy m'a paru une évidence au départ : connexion des RER A (et E) ligne J. Mais en fait, c'est une mauvaise idée car : Surcoute est trop important. Rallongement du temps de parcours Achères- St Cyr. Tracé en ville à petite vitesse incompatible avec une voie rail rapide. De plus, on ne tient pas assez compte des personnes non concernées par les transports en commun car obligés de prendre leur voiture, comme par exemple tous ceux qui sont à l'ouest de Poissy en dehors de la ligne J. Enfin, la traversée de Poissy est déjà une galère, couper l'avenue Gambetta avec un tram train prioritaire dans les 2 sens est suicidaire. Merci de tenir compte de mon avis.	08/04/2016

769	Je trouve que le projet est excellent pour la région et surtout pas inutile mais le trace de Poissy à Achères est complètement à revoir. En effet dans les tracés proposés il court-circuite complètement la ville d'Achères. Au contraire il doit être une opportunité. Voici 2 propositions - Proposition 1 - Depuis Poissy : - arrêt PSA pôle tertiaire (rond point) : gare RER A POISSY et ligne J SNCF - faire passer le tram rue saint Sébastien - prendre le pont de la RD 30 (avenue de Pontoise) - arrivée au rond point du Technoparc Entrée dans Achères - prendre avenue de Poissy - continuer avenue de Stalingrad - continuer avenue de Conflans Arrivée gare RER A : Achères ville => réutilisation du pont de la RD30 qu'un tram-train peut monter (une montée de tram_train ça se prépare), ce trace privilégie le centre ville - Proposition 2 - Depuis Poissy : - arrêt PSA pôle tertiaire (rond point) : gare RER A POISSY et ligne J SNCF - passage sous le pont (boulevard Gambetta) - le tram va vers l'usine PSA (rue Jean Pierre Timbaud) - il traverse l'usine PSA (exploite la route d'origine entre Poissy et Achères) - arrivée au rond point du Technoparc Entrée dans Achères - prendre avenue de Poissy - continuer avenue de Stalingrad - continuer avenue de Conflans Arrivée gare RER A : Achères ville => exploite la route d'origine entre Poissy et Achères, peut desservir le pôle industriel PSA, PSA étant en pleine réorganisation de son espace industriel cela peut les intéresser Dans Achères voici aussi un tracé alternatif qui accueille le tram-train sans cout excessif puisque l'espace suffisant et nécessaire existe. - avenue de Poissy - chemin de la sente d'En-Bas - avenue Voltaire - Avenue Lénine - Avenue Maurice Thorez - avenue de Conflans Arrivée gare RER A : Achères ville En conclusion : le tracé doit passer dans Achères pour les raisons suivantes - cela dynamisera le cœur de ville de Poissy et Achères. - c'est un tram-train : tram veut dire qu'il doit passer en ville. il faut penser tram plutôt que train. - Achères est un pôle économique : son centre commercial draine beaucoup de monde venant de Poissy et des communes avoisinantes. - le Technoparc est aussi un pôle économique et de formation majeur appelé à se développer - il facilitera / favorisera le déplacement des lycéens (Poissy Achères) et étudiants (venant et allant vers le pôle universitaire de Cergy pontoise) - Achères est une plaine et le trace ne pose pas vraiment de contraintes techniques pour ce type de transport (PSA vend aussi des terrains à proximité qui peuvent servir dans ce cadre) - il faut être visionnaire et voir loin dans ce projet et pas se dire on fera pour plus tard parce que ça coûte ou on mettra des bus, c'est maintenant qu'il faut investir pour nos jeunes de demain - le fait de mettre des bus ne résout rien dans la mesure où les trains ont leur horaires, les bus ont leur horaire et que les lignes de bus sont soumises aussi à des contraintes budgétaires et économiques et peuvent être supprimées facilement. - le tram-train doit s'imposer comme l'accès le plus sûr le plus propre (à l'intérieur), le plus sécurisant. - Avec l'aménagement qu'il entraîne (piétons, piste cyclable et une circulation automobile dans chaque sens) il diminuerait de façon drastique la dangerosité extrême (accident de camions, bus, voitures, motos) de la route RD 30 (avenue de Pontoise) reliant Achères à Poissy. - suppression des arrêts de bus dans le rondpoint du Technoparc (une absurdité) - mise en sécurité des lycéens.	08/04/2016
770	Projet inutile et coûteux, destructeur de l'environnement écologique et patrimonial de St Germain en Laye. Le Tram Train impose la construction de murs grillagés de 6m de haut, en pleine forêt, sur l'avenue Kennedy pour empêcher la faune de traverser les voies. La population y est totalement opposée. Elle est informée sur le tracé ; elle ne l'est pas sur l'architecture et le design du projet.	08/04/2016



771	A propos de la tangentielle ouest et de sa phase 2, nous sommes typiquement dans le cadre d'un projet de bon sens dénaturé par la volonté d'élus locaux abandonnant toute volonté de construire un avenir serein pour nos enfants. Il en est de même à propos de l'autoroute A104 et du nouvel hôpital de St Germain –Poissy. Sur un plan technique (utilisation d'un tram-train), économique (projet très coûteux), humain (bruit, pollution, dangerosité, saturation des routes..) et écologique (saccage de la forêt), ce projet totalement modifié par rapport au projet initial est une abomination. Je prendrai l'exemple de la Lisière Pereire où ce tram-train va traverser, en surface, ce nouveau éco-quartier (?) où vivront et travaillerons 1200 personnes sur 8 hectares. Il en sera de même de la traversée de Poissy si le projet est réalisé. Il est difficile de comprendre les raisons d'un tel projet coûteux alors que Poissy et Achères sont déjà reliés au RER A et dans le futur à Eole. Des navettes électriques seraient beaucoup moins coûteuses et plus écologiques tout en respectant le cadre de vie des habitants sans en augmenter les nuisances. Il en est de même pour la « virgule » de Saint Germain en Laye.	08/04/2016
772	Constat fait après lecture du DOCP et des divers documents, et présence aux deux réunions « de concertation » Sur le plan financier : Tracé 1 : 9,7 km = 146,2 M Tracé 2 : 10,4 km = 268,5 M à Allonger de 700m de parcours supplémentaires multiplient par deux le coût ! Soit +10% de parcours = + 91% de coûts Sur le plan économique Pourquoi abandonne-t-on complètement l'arrêt Chêne-feuillu qui devait desservir le Technoparc, pôle d'emploi et de formation majeur de la ville au profit d'un quartier qui n'a même pas encore vu le jour « Rouget de L'isle » ? Après le centre ville qui est en train de mourir, maintenant, « son poumon économique »... Poissy est-elle vouée à devenir une ville-dortoir, banlieue de Saint-Germain voire des nouveaux ? Sur le plan urbain : En France, seules de grandes villes de plus de 100 000 ou + habitants ont un tram. (Rappel, Poissy : 38 000 habitants) (Cf. villes avec tramway en France https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste...) A une exception, Aubagne (45 000 hab soit 7000 de plus qu'à Poissy). Le succès du tram d'Aubagne réside dans deux éléments : - Les transports y sont GRATUITS, et plus de 800 places de parking ont été construites réparties sur plusieurs stations. Ces deux clés de succès n'ont pas été retenues dans le projet de la TGO phase 2. De fait, les déplacements en voitures ne seront pas diminués, les dessertes par bus ne seront pas vraiment allégées, mais pire, la circulation routière, déjà saturée actuellement, sera définitivement congestionnée par la restriction des voies dédiées aux voitures à cause du tram ! Sur le plan visuel Aujourd'hui, le boulevard Gambetta mesure environ 11 mètres de large + trottoir, demain, il en fera le double, voire presque le triple à hauteur des stations. Les Pisciaisais souhaitent-ils voir leur ville éventrée, à la faveur d'un tram qui ne servira que très peu aux habitants et qui empirera la circulation automobile, limitera le nombre de places de parking, aggravera les nuisances sonores en y ajoutant les nuisances de vibrations, etc... ? La ville de Poissy ne vaut-elle pas mieux que ça ? Sur le plan humain Les expropriations sont bien plus nombreuses avec le tracé 2. Remarque : ce point n'est pas criant dans le DOCP et dans les plaquettes, car le terme d'expropriation n'est jamais employé, étant préférés ceux « d'optimisation » ou de « zones contraintes ». Ce procédé permet d'éluder la dimension humaine et nier les difficultés que de nombreuses familles (des êtres humains, pas des parcelles, hein !) vont rencontrer. Sur le plan de la communication Les deux réunions dites de concertation ont été de véritables mascarades. Les questions pourtant succinctes dans l'ensemble, ont été limitées en nombre (pour une concertation, c'est dommage de ne pas écouter) et les réponses, de véritables logorrhées sans éléments nouveaux ont elles, été autorisées. Lors de la première réunion, un élu de la mairie a même expliqué, sans doute dans un lapsus révélateur, qu'il défendrait l'arrêt Technoparc sur ce tracé qui sera retenu. (Oups, on n'en était qu'à la réunion de concertation n°1). A la seconde, on a pu apprendre du maire lui-même qu'il avait rencontré dès 2014 au moins un propriétaire d'une parcelle concernée par l'expropriation prévue dans le tracé 2, pour parler transaction foncière... Et au cours de ces deux réunions, il a été inlassablement répondu « que les études étaient à venir ou en cours » sur les points sensibles dès qu'il fallait être précis. En revanche, les avantages étaient annoncés comme des certitudes alors qu'ils découlaient parfois des mêmes études (en cours). Conclusion Au vu des avantages incertains (même si répétés en boucle comme pour mieux y croire) et des inconvénients majeurs inévitables (et sans doute plus qu'on ne l'imagine en l'absence de données factuelles), je suis pour le moment contre ce tracé 2, tant sur le fond que sur la forme. En revanche, je suis favorable à une communication moins onéreuse (pas besoin d'un petit film et de plaquettes plastifiées à nos frais – impôts), mais plus transparente et j'espère que les études seront mise à disposition du public aisément et très rapidement, afin que l'on puisse commencer à échanger sur des éléments factuels et non pas sur des promesses ou estimations hasardeuses. (Sauf que ce n'est pas ce que prévoit le calendrier à venir.)	08/04/2016
773	La suppression des places de stationnement situées sur l'ensemble de la rue Adrienne Bolland, engendrera forcément d'énormes difficultés pour le quartier St Exupéry.	08/04/2016

774	Bonsoir, Constat fait après lecture du DOCP et des divers documents, et présence aux deux réunions « de concertation » Sur le plan financier : Tracé 1 : 9,7 km = 146,2 M Tracé 2 : 10,4 km = 268,5 M à Allonger de 700m de parcours supplémentaires multiplient par deux le coût ! Soit +10% de parcours = + 91% de coûts Sur le plan économique Pourquoi abandonne-t-on complètement l'arrêt Chêne-feuillu qui devait desservir le Technoparc, pôle d'emploi et de formation majeur de la ville au profit d'un quartier qui n'a même pas encore vu le jour « Rouget de L'isle » ? Après le centre ville qui est en train de mourir, maintenant, « son poumon économique »... Poissy est-elle vouée à devenir une ville-dortoir, banlieue de Saint-Germain voire des nouveaux ? Sur le plan urbain : En France, seules de grandes villes de plus de 100 000 ou + habitants ont un tram. Rappel : Poissy : 38 000 habitants (Cf. https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste...) A une exception, Aubagne (45 000 hab soit 7000 de plus qu'à Poissy). Le succès du tram d'Aubagne réside dans deux éléments : - Les transports y sont GRATUITS, et plus de 800 places de parking ont été construites réparties sur plusieurs stations. Ces deux clés de succès n'ont pas été retenues dans le projet de la TGO phase 2. De fait, les déplacements en voitures ne seront pas diminués, les dessertes par bus ne seront pas vraiment allégées, mais pire, la circulation routière, déjà saturée actuellement, sera définitivement congestionnée par la restriction des voies dédiées aux voitures à cause du tram ! Sur le plan visuel Aujourd'hui, le boulevard Gambetta mesure environ 11 mètres de large + trottoir, demain, il en fera le double, voire presque le triple à hauteur des stations. Les Pisciais souhaitent-ils voir leur ville éventrée, à la faveur d'un tram qui ne servira que très peu aux habitants et qui empirera la circulation automobile, limitera le nombre de places de parking, aggravera les nuisances sonores en y ajoutant les nuisances de vibrations, etc... ? La ville de Poissy ne vaut-elle pas mieux que ça ? Sur le plan humain Les expropriations sont bien plus nombreuses avec le tracé 2. Remarque : ce point n'est pas criant dans le DOCP et dans les plaquettes, car le terme d'expropriation n'est jamais employé, étant préférés ceux « d'optimisation » ou de « zones contraintes ». Ce procédé permet d'éluder la dimension humaine et nier les difficultés que de nombreuses familles (des êtres humains, pas des parcelles, hein !) vont rencontrer. Sur le plan de la communication Les deux réunions dites de concertation ont été de véritables mascarades. Les questions pourtant succinctes dans l'ensemble, ont été limitées en nombre (pour une concertation, c'est dommage de ne pas écouter) et les réponses, de véritables logorrhées sans éléments nouveaux ont été autorisées. Lors de la première réunion, un élu de la mairie a même expliqué, sans doute dans un lapsus révélateur, qu'il défendrait l'arrêt Technoparc sur ce tracé qui sera retenu. (Oups, on n'en était qu'à la réunion de concertation n°1). A la seconde, on a pu apprendre du maire lui-même qu'il avait rencontré dès 2014 au moins un propriétaire d'une parcelle concernée par l'expropriation prévue dans le tracé 2, pour parler transaction foncière... Et au cours de ces deux réunions, il a été inlassablement répondu sur les points sensibles dès qu'il fallait être précis « que les études étaient à venir ou en cours ». En revanche, les avantages étaient avancés comme des certitudes alors qu'ils découlaient parfois des mêmes études. Conclusion Au vu des avantages incertains (même si répétés en boucle comme pour mieux y croire) et des inconvénients majeurs inévitables (et sans doute bien plus qu'on ne l'imagine en l'absence de données factuelles), je suis pour le moment contre ce tracé 2, tant sur le fond que sur la forme et propose de revenir au tracé 1 qui était moins onéreux et avait bien moins d'impact à tous les niveaux. En revanche, je suis favorable à une communication moins onéreuse (pas besoin d'un petit film et de plaquettes plastifiées à nos frais – impôts), mais plus transparente et j'espère que les études seront mise à disposition du public aisément et très rapidement, afin que l'on puisse commencer à échanger sur des éléments factuels et non pas sur des promesses ou estimations hasardeuses. (Sauf que ce n'est pas ce que prévoit le calendrier à venir.)	08/04/2016
775	Abandonner le projet de la « virgule » de Saint-Germain Mettre les crédits qui étaient prévus pour cette « virgule », sur la phase 2 pour construire dès que possible la liaison Saint-Cyr - Achères Abandonner le projet de passage au Centre Ville de Poissy qui semble trop compliqué et trop coûteux Revenir avec sagesse au sens initial du projet qui était de créer une liaison la plus rapide possible entre Versailles (ou maintenant Saint Cyr l'Ecole) et Achères pour aller ensuite à Cergy. Ainsi on retrouvera le RERA à Achères. Nous souhaitons que les décideurs ne tergiversent pas éternellement et enfin pensent à l'intérêt général et au coût pour les contribuables. De plus si ce tram-train s'arrête ainsi partout, cela devient un vrai omnibus, il sera plus rapide d'aller en voiture et les personnes prendront leur voiture et non les transports en commun. Pour les transports en centre-ville, des mini-navettes électriques sont l'avenir, plus économiques, plus adaptables, plus modulables et plus faciles dans les centres villes étroits.	08/04/2016



776	Le tracé urbain est une opportunité pour la ville de Poissy, mais de nombreux points restent obscurs. Partons du tracé venant du golf. Quand on regarde les premières études la ligne train-tram serait sur une voie jusqu'à la hauteur du pont SNCF F.Lefebvre ensuite dédoublement de la ligne pour faire l'aller-retour du Tram. L'emprise des 2 voies sera de 7m. Ce sont 7m de décalage de la voirie vers les habitations. Adieu les tilleuls et les espaces verts de ce tronçon de rue. Nous arrivons au point critique N°2. Comment connecter la rue de La Bruyère avec l'Avenue de Versailles ? Un train-tram a un rayon de giration de 25m minimum. Lors de la réunion du 31, il a été dit que les voies seraient au pied du merlon de la ligne existante. Avec un rayon de 25m, cela signifie que la courbure des voies va être amorcée à mi parcours entre F Lefebvre et Eisenhower pour récupérer l'axe de l'Av. de Versailles. L'espace vert à l'angle de la Rue de La Bruyère et Eisenhower va disparaître pour laisser place à la T.G.O et que va-t-il se passer pour l'accès de la Rue de La Bruyère coté ancienne gare de la GC. Aujourd'hui, l'accès et la sortie de ce quartier sont complètement saturés aux heures de pointe. Que va-t-il se passer durant les travaux et une fois la mise en service du train-tram ? L'emprise du tram va varier en 17 et 24m sur Av de Versailles ce qui signifie que l'empatement du pont SNCF de cette avenue risque d'être élargi pour le tracé. Là aussi, adieu les tilleuls !! Dans les documents de la T.G.O, il est dit que la ligne SNCF doit rester en état d'être réutilisée, bien que cela ne soit pas prévu à court, moyen et long terme. Lors de la 2ème concertation, un représentant de la SNCF a quand même annoncé qu'une concertation sera faite après la T.G.O concernant l'utilisation de cette ligne «stratégique». N'oublions pas la construction du port d'Achères et le transport du fret lié à ce port. La gare d'Achères ville sera à quelques mètres du port. Revenons au tracé urbain. Quid de la partie contrainte Av. Gambetta. Les partenaires de ce projet doivent réfléchir sérieusement à la possibilité d'une mono voie sur cette zone afin d'éviter les expropriations. Il en est de même pour la zone Adrienne Bolland. Une de mes dernières inquiétudes, le planning des travaux. si ce planning est aussi bien respecté que les horaires SNCF et RER qui desservent Poissy, la ville a de grand soucis à se faire. Le planning punaise -élastique est bien souvent d'actualité dans les projets gérés par l'état. Pour une fois, les acteurs de ce projet pourraient-ils anticiper les infrastructures type stationnement, vélib pour les futurs usagers de la T.G.O venant des Rives de Seine pour ne pas faire la même erreur que le tram sur les maréchaux. Aucun stationnement n'ayant été prévu pour les usagers potentiels de ce tram. Comme beaucoup de pisciacaïs, j'insiste pour une station sur le pôle Technoparc. Elle est indispensable surtout que la ville prévoit de développer une nouvelle zone d'activité sur le périmètre du Technoparc. Malgré tous ces points noirs qui, je l'espère seront résolus sans dommages collatéraux, je souhaite bon tracé « urbain » à la T.G.O . Cordialement.	08/04/2016
777	Il faut I) revenir aux objectifs 1) desserte de banlieue à banlieue 2) liaison des Yvelines Nord-Sud pour répondre/ favoriser - les besoins de déplacement (saturation des transports..) - les offres de logement - le développement économique. Remarque : la prolongation de la grande ceinture ouest est plus un moyen qu'un objectif. II) ne pas perdre de temps par l'étude de cette alternative (points durs.), nécessitant concertations, étude des avantages/inconvénients, arbitrage, délais d'expropriation, durée plus longue des travaux que le projet initial. La solution réfection de la Grande Ceinture actuelle avec amélioration Technoparc pourrait être mise en œuvre dès à présent, et une solution de desserte locale étudiée en parallèle (voir en fin). III) ne pas aggraver la saturation de Poissy et sa pollution : certainement la solution réduira la circulation automobile ou tout au moins son augmentation, mais la solution initiale le permettrait tout autant, les inconvénients : emprise au sol, voie unique ?? avec problème de synchronisation avec St Germain, circulation mixte auto/vélo !..et le plus effrayant : les nombreuses solutions de rabattement bus citées lors de la concertation ! Au sujet de la desserte 7000 > 37000 habitants, c'est oublier le haut de Poissy, le TECHNOPARC !!! (2eme pôle éco pour Poissy, entreprises, école d'infirmeries ?, LYCEE, CNAV.... Il ne faut pas considérer le parcours TGO phase 2 comme une desserte locale : par ex les habitants de la ZAC Rouget de Lisle ne seront pas plus éloignés que ceux de l'Av. de Versailles ou du Bd Lefebvre. Les habitants de Poissy disposent de liaisons vers l'Ouest et vers Paris, ils bénéficieront de liaisons vers le Nord Cergy Achères et le Sud jusqu'à Versailles, mais il faudrait desservir le Technoparc. Les habitants du parcours TGO disposent déjà de radiales sur Paris et ne viennent pas à Poissy pour aller sur Paris ; ils bénéficieront comme les Piscicaïs de tout le parcours entre villes et d'une liaison nouvelle vers l'Ouest via Poissy. L'étude citée des flux devrait permettre de dénombrer le nombre d'intéressés ; un arrêt en gare de Grande Ceinture répondrait déjà au besoin, sans préjuger du futur. Mais ce nombre devrait être bien inférieur au nombre d'utilisateurs du parcours pour lesquels il ne faut pas rallonger le temps de parcours (Nx4mn bien supérieur à nx10mn entre Gares Grande Ceinture et Poissy). Notre proposition : - une mise en œuvre sans attendre de la Grande Ceinture actuelle après réfection, avec ajout d'une station derrière le Technoparc (gain d'1 station, légère emprise sur la forêt mais comme dans la solution révisée (A Bolland...) - affecter la différence d'investissement 216M - 103, à la mise en œuvre d'une solution légère type Orlyval (moindre emprise) , ou mieux filoguidé ? entre Technoparc D30 avec prolongation possible vers HR et passage Bd de l'Europe prolongé, passage devant la gare et desserte Lycée Corbusier, Maison Savoye , HOPITAL .De même une liaison entre la gare GC Poissy - la Gare de Poissy et Carrières supprimerait du trafic bus. Solutions à étudier le temps de la mise en œuvre GC initiale. La station derrière le Technoparc serait accessible à pied depuis la future gare Chêne feuillu, et inversement pour tous ceux de la TGO !	08/04/2016

778	Le but de la Tangentielle Ouest vise à permettre aux habitants de l'Ouest de l'Île de France de joindre rapidement des localités du même secteur sans pour cela passer par Paris ou sa proche banlieue. Le tracé dit 1 répond à ce besoin, de manière simple, économique, peu impactante car prévue sur un parcours qui existe depuis 50 ans. Il permet de désenclaver à moindre frais la zone d'activité du Technoparc comportant des locaux professionnels et un lycée. Ce tracé n'aggrave en rien, au contraire, les problèmes de circulation dans ce secteur de Poissy/Achères. Etudier d'autres opportunités a du sens, car de gros investissements sont en jeu. Le tracé dit 2, qui semble être la seule réflexion menée, est un non-sens. «Non sens» car double grosso-modo la facture, traumatise une partie des habitants de Poissy (occupants des secteurs amputés, futurs riverains gênés par les vibrations et les nuisances sonores pour exemple). Il coupe définitivement la ville en deux avec un axe déjà saturé par les usagers venant d'au delà du pont de Carrières et se rendant vers Saint Germain et promet de saturer la traversée pour ceux voulant accéder à l'A13. Il maintient le Technoparc dans son enclave, allonge le temps de parcours «pendulaire» qui est la base du projet et tout cela pour d'hypothétiques projets qu'ils soient immobiliers ou d'extensions de chemin de fer dont le fonctionnement et la régularité m'ont poussé à l'abandonner. Lors des «concertations», il est apparu évident que les pouvoirs en place y sont favorables au point d'annoncer maladroitement que, bien que toutes les études soient en cours, tout est déjà acté. Ces pouvoirs en place doivent retrouver la raison, car aucun discours jetant des chiffres au hasard ne saurait remplacer le bon sens de tous les points résumés ci-dessus. Croyons en Poissy ville de vie, où il est possible de se déplacer par des bus ou navettes non thermiques et non un tramway qui va créer une fracture définitive en plein milieu.	08/04/2016
779	N'est pas bénéfique à beaucoup d'utilisateurs, du fait : * suppression à venir de la ligne J avec ses trains directs / semi-direct -> Saint Lazare est remplacés par RER E augmentant considérablement temps de trajet et correspondance métro à Saint Lazare. * Création incompréhensible à Poissy en zone urbaine d'une voie de déstockage.	
780	Beaucoup d'argent public dépensé alors qu'une ligne existe déjà. La circulation en ville deviendra infernale. Ne vaut-il pas mieux consacrer le budget à améliorer les dessertes de banlieue à banlieue !?	
781	Superbe projet, faire une station point G au Golf.	
782	Peut-être valable si le RER A sera désengorgé. Suis concernée par les travaux, habitant devant la voie ferrée, je suis très inquiète concernant le bruit, d'autant plus qu'il y aurait un mur anti-bruit que d'un seul côté.	
783	Ce tracé urbain répondra à l'attente de tous les quartiers y compris les nouveaux. Les transports en commun seront privilégiés par les ** et la circulation en ville sera fluidifiée. C'est la solution pour sauver la ville d'une saturation annoncée.	
784	Poissy est obstrué de circulation, ce qui ne va pas s'arranger avec le train tram. Il ne va desservir qu'une petite partie de Poissy.	
785	Projet très intéressant mais nécessite de conserver un arrêt supplémentaire dans Achères Chêne Feuillu, ça reste possible avec le nouveau tracé.	
786	La TGO ok, mais restons dans les lignes d'esprit économique et de bon sens. Le premier tracé se ** de la ligne de la Grande Ceinture me paraît ** valable. ** de la gare GC réhabilitée par des bus dense. Ceci à pour effet de réduire toutes les nuisances de tout bord. Pas nécessité d'expropriations, la TGO comme souhaitée aujourd'hui trop de contraintes.	
787	Favorable au tracé dans Poissy.	
788	Favorable au nouveau tracé urbain dans Poissy pour mon entourage.	
789	Le tracé urbain phase ** un désastre pour la rue ** Bolland ! Il faut modifier le tracé pour passer de l'autre côté des voies où il y a beaucoup de place ou alors passer ** la Technoparc et le Grand ** ; cela serait un peu plus long ** mieux accepté et moins cher !	
790	Très bonne initiative, si le transport ne cause pas trop de nuisances sonores. Le tracé urbain permet également de relier la gare de Poissy. J'y suis favorable.	
791		
792	Comment allez-vous vous y prendre Boulevard Gambetta ? Vu le trajet intense matin et soir ? Et les déviations ? Comment sont-elles prévues, pour passer de Poissy Nord à Poissy Ouest ?	
793	Le Maire et le STIF ne se soucie guère de la vie privée des gens du quartier Saint Exupéry en particulier ceux de la rue Adrienne Bolland avec ce tracé à la place du merlon nous aurons un mur de béton, bravo l'environnement. A revoir.	
794	Beaucoup de travaux pour peu de bénéfices.	
795	Beau projet	



796	Avez-vous pensé aux résidents de la rue Adrienne Bolland ? A la place d'un rideau de verdure, ce sera un rideau de BETON. Et nos places de parking, le long de la rue qui sont indispensables car cela bloquerait nos allées, et les éboueurs ne pourrait pas venir.	
797		
798	Le tracé initial a des avantages certains : - Plus court et plus rapide - Utilise un tracé existant - Réutilisation de la gare de la Grande Ceinture - Possibilité d'une gare près du Technoparc - Pas d'expropriation avenue Gambetta - Réduction des problèmes techniques liés à la création de la gare de Poissy-Gambetta, de l'accès au réseau SNCF et du Viaduc de la rue Adrienne Bolland - Pas d'interface avec le trafic routier Le tracé urbain présente des inconvénients : - Travaux importants en ville - Sur saturation du quartier de la gare qui est plusieurs heures par jour paralysée - Le train-tram ne supprimera pas le flux de véhicule sur l'axe Fuel / Saint Germain - Le croisement de voies tram avec les voies routières sera compliqué et sera un frein supplémentaire à la circulation des véhicules dans le quartier de la gare. - Ville défigurée par la présence des poteaux et des caténaires - Coûts plus importants En conclusion ce tracé ne me paraît pas raisonnable et ce n'est pas une bonne idée.	
799	Je réside à Poissy depuis presque 30 ans, d'abord rue de la Bruyère, puis boulevard des Loges et aujourd'hui rue Georges où je suis propriétaire d'une maison depuis 2011. J'écris ce courrier dans le cadre de la réunion publique prévue en Mairie le 17 mars prochaine et en lien avec la réunion de quartier qui s'est déroulée le 1er février dernier au Club Saint-Exupéry et à laquelle je n'ai pas pu assister. Depuis cette réunion, de nombreuses rumeurs circulent dans le quartier sur des informations communiquées lors de cette séance à propos du trajet EOLE et de la Tangentielle Ouest alors que rien en ce sens repris dans le compte rendu de la Mairie qui nous en a été diffusé. En résumé, voici l'état des informations qui circulent : Une gare serait construite dans le quartier Saint Exupéry au début de la rue Saint Sébastien nécessitant l'expropriation de 4 maisons alors que le Pisciacais du 18/02 localise la nouvelle gare dans le futur quartier Rouget de Lisle. Le nouveau trajet du « tram train » n'emprunterait pas les voies ferrées actuelles mais une nouvelle voie ferrée serait aménagée le long de la rue Saint Sébastien encore plus près des habitations entraînant un accroissement important des nuisances sonores et visuelles pour les habitants des maisons qui sont le plus proche de cette rue. A la mise en service de la nouvelle ligne, la plupart des bus serait supprimé. Je vous avoue que je ne comprends pas comment de telles rumeurs peuvent circuler alors qu'aucun plan précis n'a encore été communiqué aux habitants et que la concertation et l'enquête publique sur cette variante n'ont pas encore débuté. Pour ma part et nous sommes nombreux résidents à partager cet avis, je suis clairement opposée à une aggravation de la qualité de vie des habitants du quartier Saint Exupéry. Déjà aujourd'hui je vois passer les trains de mon jardin et faute de protection acoustique, le bruit est particulièrement gênant tout au long de la journée et de la nuit en semaine comme le week-end. Il nous est d'ailleurs totalement impossible d'ouvrir les fenêtres la nuit pendant l'été. En effet sur la 1ère portion de la rue Saint Sébastien, la butte végétalisée qui longe les habitations assure non seulement la fonction d'écran visuel mais aussi de mur anti-bruit. Mais à l'approche du virage de la rue Saint Sébastien et au droit de l'arrêt du bus Roland Le Nestour, la butte disparaît et il n'y a plus aucune protection ni visuelle, ni acoustique pour toutes les habitations qui suivent : rue Georges Guynemer mais aussi rue Adrienne Bolland. Rajouter du trafic sur ce réseau de voie ferrée déjà très utilisé sans un traitement renforcé des nuisances visuelles et sonores va conduire à une dégradation particulièrement importante de nos conditions de vie et donc à une dépréciation significative de la valeur de nos maisons. Pour info, pendant le temps que je vous écris, j'ai décompté le passage de 6 trains un dimanche de 18h 15 à 18h 30, soit un train toutes les 2 à 3 minutes le dimanche !!! Vouloir créer des quartiers avec une mixité sociale est une volonté que je salue et un choix politique auquel j'adhère, sous réserve néanmoins, de ne pas faire de ces quartiers le lieu de concentration de toutes les nuisances. C'est ce qui semble être le cas si les rumeurs qui circulent aujourd'hui sur ce projet s'avèrent vraies. En résumé, je souhaite que,	

	Tous les habitants du quartier Saint Exupéry aient officiellement et individuellement connaissance des différents trajets à l'étude avec des plans d'implantation détaillés des tracés et des aménagements prévus pour la tangentielle Ouest (courrier spécifique) Si une nouvelle gare doit être aménagée elle le soit sans expropriation, ni modification des rues existantes. Le futur quartier Rouget de Lisle est à ce titre le mieux à même de l'intégrer au moindre coût et sans «casser» ce qui existe déjà. Si le trafic augmente sur le réseau existant, un mur anti bruit soit construit tout au long des voies ferrées longeant les rues Saint Sébastien et Adrienne Bolland afin de réduire de façon significative les nuisances sonores et visuelles.	
	Si le futur tram train doit emprunter une nouvelle voie ferrée, elle soit construite au plus loin des habitations existantes du quartier Saint Exupéry avec un aménagement spécifique, mur anti bruit et écran visuel, permettant d'éviter toute vue directe du train vers les habitations et les jardins existants et tout accroissement du bruit. En ce sens une bonne insertion du projet dans l'habitat existant justifie une solution enterrée de cette nouvelle ligne. Je vous demande que ce courrier soit officiellement porté aux débats de la réunion publique du 17/03 prochain, à laquelle je ne pourrais malheureusement pas participer. J'ai par ailleurs déjà écrit à Monsieur le Maire et Monsieur le référent de Quartier sur le sujet, dont j'attends une réponse.	
800	Monsieur, Connaissant la topographie et l'environnement de la Grande Ceinture en provenance de Saint Germain G.C, comment allez-vous faire techniquement pour effectuer le débranchement à double voie dans la tranchée, puis arriver à niveau avec l'avenue F. Lefèvre et ensuite emprunter la portion de la rue La Bruyère jusqu'à l'avenue Gambetta et utiliser celui-ci jusqu'au carrefour RD 190 - RD 30 en faisant circuler la tram-train en dehors de la circulation routière (risque d'embouteillage aux heures de pointe du matin et soir sans oublier les feux rouges !). D'autres part, le matériel prévu sera bi-courant (25000 V - 750 V). Ceci amène à se poser la question où se situera la section de séparation sachant que la BL est en pente continue, en courbe, arriver à niveau avec l'avenue Lefèvre. Tout ceci sans toucher au tracé initial de la G.C, car SNCF Réseau se réserve le droit d'y faire circuler certains trains M-V. Quand au matériel, il devra être bi-courant d'où un coût supérieur au mono-courant 25000 V. Il était prévu au départ que la gare RER-Transilien de Poissy fut desservie en terminus en alternance avec Achères-Ville après la gare Poissy GC puis le quartier Saint Sébastien et la future ZAC en utilisant l'infrastructure de SNCF Réseau le tout en 25000 V compatible avec le réseau existant. En outre, il est envisagé à plus long terme de relier Cergy le Haut à Versailles-Chantier. Comment utiliser le tram-train à quai bas avec les quais du gabarit RER ? Je pense que Monsieur le Maire de Poissy se trompe car il y a de l'intérêt général d'exploiter au mieux le réseau existant. Dans l'attente de vous lire, je vous prie de croire, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée. PS : Il ne faut pas oublier qu'actuellement la GC est exploitée entre Saint Germain GC et Noisy GC via Saint Nom la Bretèche Forêt de Marly avec du matériel 26400 en 25000 V et quai haut standard.	
801	Il manque une station à Achères côté Poissy, le Chêne Feuillu est très bien pour les *** le Technoparc ainsi que tous les collégiens de ce côté d'Achères.	
802	Je soutiens et je suis solidaire pour le tracé urbain de Poissy car la TGO doit obligatoirement passer par la ville afin de desservir la gare de Poissy RER en correspondance avec le RER A et la ligne J (et son futur prolongement du RER E). Bonne chance pour la TGO par la ville de Poissy !	
803	Ce projet est attendu depuis longtemps. Il va faciliter les liaisons et nos déplacements.	
804	Cela facilitera les déplacements vers d'autres villes en évitant de prendre son véhicule et donc moins de pollution et avec un gain de temps.	
805	C'est bien la Tangentielle Ouest. Il faut prendre le nouveau tracé urbain dans Poissy car il est primordial de rejoindre la gare de Poissy RER, la ZAC de Poissy et la gare d'Achères Ville RER. Il est préférable de rejoindre la gare de Poissy RER depuis Achères Ville en évitant de passer par Maisons Laffite avec le RER A en ziz-zaz.	
806	Retraité, je souhaite vivement la réalisation de ce projet. Pour accéder au centre de Saint Germain Pour accéder au RER A et Paris (la ligne L est devenue trop lente	





02

LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES PUBLIQUES

- > 1 rencontre voyageurs
- > 1 réunion publique
- > 1 rencontre de proximité

> Rencontre voyageurs

Tangentielle Ouest

Compte-rendu de la rencontre voyageurs du 7 mars 2016 à la station Poissy RER

Objectifs

Les rencontres voyageurs permettent de toucher le public usager des transports en commun et d'encourager leur participation à la concertation.

Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- de répondre en direct aux questions des voyageurs ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer *via* les différents outils d'expression (cartes T, formulaire d'avis du site Internet,...).

Organisation

Lieu : hall d'entrée principal de la gare RER de Poissy et gare routière

Horaires entre 17h et 20h

Matériel :

- **Deux stands** aux couleurs du projet positionnés dans le bâtiment voyageurs (un pour le flux des sorties, l'autre pour le flux des entrées) afin d'être identifiés par les usagers.
- **Signalétique** du côté gare routière
- Des **chasubles avec l'inscription du projet** pour être visibles
- Des **outils d'information** :
 - un panneau d'exposition
 - des dépliants d'information
 - des lettres d'information
 - des cartes plastifiées du tracé
- Des **outils d'expression** :
 - une urne de recueil des avis
 - des cartes T jointes au dépliant et à la lettre

Equipe :

L'équipe complète de la maîtrise d'ouvrage avec les chefs de projet du STIF, de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, était à la disposition du public pour répondre à toutes les questions techniques.

Méthode

- L'équipe, munie de dépliants et de lettres d'information, s'est répartie dans le hall principal de la gare, dans le hall de sortie vers la gare routière et à proximité de cette dernière, afin de distribuer les outils pour informer les voyageurs, et les inciter à déposer leur avis dans l'urne ;
- Lorsqu'un dialogue était engagé, le membre de l'équipe transcrivait en quelques mots les principales idées émises par son interlocuteur sur une carte T, ou l'encourageait à la remplir ;
- Les avis ainsi produits ont été déposés dans l'urne.

7 avis écrits ont été recueillis. Les échanges consignés ont vocation à nourrir le bilan de la concertation.



Tangentielle Ouest

Fréquentation

. Au cours de la rencontre, 850 dépliants ont été distribués en mains propres, ainsi que 400 lettres d'information.

Contenu des échanges

Les thématiques suivantes ont été principalement abordées :

- **Informations générales sur le projet** : les tracés, la localisation des stations, la desserte (et les correspondances permises pour l'un et l'autre des deux tracés), le calendrier. Plusieurs personnes soulignent l'intérêt d'une connexion avec la gare Poissy RER, en correspondance avec le réseau ferré en provenance et direction de Paris.
- **Les deux tracés et la procédure en cours** : quelques personnes ont demandé à quel stade était le projet et quand l'arbitrage serait fait entre l'un ou l'autre des deux tracés. De nombreuses personnes ont dit être favorables au tracé urbain, pour la desserte et les correspondances nouvelles offertes. Quelques usagers ont signalé leur souhait d'un maintien du tracé initial, jugé moins impactant sur le tissu urbain et la circulation.
- **Insertion urbaine du projet** : plusieurs personnes se sont inquiétées de potentiels impacts sonores, visuels et urbains, notamment rue de La Bruyère, boulevard Gambetta ou rue Adrienne Bolland. Des questions ont été posées sur la desserte du Technoparc.
- Impact sur la **circulation et le stationnement** : certaines personnes ont suggéré de fermer le boulevard Gambetta à la circulation automobile, d'autres s'inquiètent de l'impact des projets de développement urbains sur la circulation dans Poissy.
- Déroulement des **travaux** et limitation des nuisances.
- **Amélioration des transports existants** : quelques personnes, à l'occasion de la rencontre, formulent des souhaits d'amélioration en priorité des modes existants, notamment le RER A et la ligne J.

A noter, le parasitage marginal de la proximité de la grève des transports et la recherche d'informations à ce sujet des usagers.

Conclusion

Cette rencontre sur le territoire a permis **un contact** entre l'équipe projet, les usagers des transports en commun potentiellement concernés par le projet, et de nombreux habitants de Poissy. Elle a permis d'informer ces derniers sur le projet et la tenue de la concertation.

La plupart des personnes avaient entendu parler du projet récemment, notamment parce qu'ils avaient reçu le dépliant d'information dans leur boîte aux lettres.

L'annonce de ce projet a été plutôt bien reçue : plusieurs personnes ont exprimé **une forte attente** de voir le projet se concrétiser pour améliorer leurs déplacements vers le sud du département, ou leurs correspondances avec la deuxième branche du RER A.

Le sujet de l'insertion urbaine du projet à Poissy a fait l'objet d'une attention particulière. Des réponses techniques ont pu être apportées à certaines questions de voyageurs. Les témoignages recueillis seront intégrés dans le bilan de la concertation en complément des contributions exprimées en réunion publique, par carte T ou sur le site internet.

> Réunion publique

Tangentielle Ouest

REUNION PUBLIQUE

Au forum Armand Peugeot, Poissy

Le 17 mars 2016 à 20h –

La réunion a duré 2h40 et a accueilli 300 participants.
18 interventions ont eu lieu depuis la salle et 22 fiches avis ont été recueillies.

Intervenants en tribune

Le Département des Yvelines

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

La Ville de Poissy

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

Le STIF et SNCF, co-maîtres d'ouvrage

- **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint de la direction des projets d'investissement
- **Ernst VAN DER WERF**, STIF, chargé de projet, division Tram nord, DPI
- **Romain FARGUE**, SNCF Réseau, chargé de projet
- **Marc PODETTI**, SNCF Mobilités, DOD Tangentielle Ouest SNCF Transilien

Animation de la réunion

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

Documentation disponible

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

Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Karl OLIVE**, maire de Poissy
- Mot introductif par **Frédéric ALPHAND**, directeur des transports du Département des Yvelines, puis **Jean-François RAYNAL**, vice-président du Département des Yvelines en charge des transports
- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

2. Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage

- Présentation de la concertation complémentaire, du contexte et de l'évolution du projet par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint de la direction des projets d'investissement (DPI)
- Présentation du tracé pas à pas et de l'offre de service par **Ernst VAN DER WERF**, STIF, chargé de projet

3. Temps d'échange avec les participants



Tangentielle Ouest

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

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

Karl OLIVE salue les participants et les remercie de leur présence. Il précise que la concertation s'intègre à une étape complémentaire de la phase 2 du projet de Tangentielle Ouest.

Il évoque la saturation du trafic automobile à Poissy, notamment dans les quartiers de la gare et de La Bruyère, qu'il attribue au fait que la commune constitue une zone de transit pour beaucoup d'automobilistes. Il évoque également l'augmentation future de l'offre de logement à Poissy (1600 logements attendus avec la rénovation de La Coudraie, le projet du quartier La Bruyère, celui de l'arrière de l'hôtel de ville, celui de Fernand Lefebvre, ainsi que les premières réalisations de la ZAC Rouget de Lisle), qui devrait accueillir 5000 habitants supplémentaires en 2020. Il estime que dans ce contexte, la Tangentielle Ouest constitue une opportunité exceptionnelle pour limiter la saturation du trafic et trouver une alternative à l'automobile.

Il rappelle le travail mené en juillet 2014 avec la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines et la maîtrise d'ouvrage du projet TGO, pour lancer une étude complémentaire sur un tracé urbain dans Poissy, afin de prendre en compte la saturation du trafic, l'offre croissante de logements et la nécessité de créer de l'attractivité économique, ainsi que proposer une meilleure desserte, alternative à la voiture, aux futurs habitants de la ZAC Rouget de Lisle et aux habitants de Saint-Exupéry. Il insiste sur le fait que ce nouveau tracé desservira 37 000 personnes au lieu des 7 000 avec le tracé initial, et que la fréquentation prévisionnelle augmentera considérablement.

Il invite les participants à s'exprimer en leur indiquant que rien n'est encore définitivement validé. Il précise qu'il a demandé à la maîtrise d'ouvrage que les impacts pour les pisciacais soient réduits au maximum, et qu'un accompagnement adapté soit proposé aux foyers concernés.

- **Mot introductif par Frédéric ALPHAND, directeur des transports du Département des Yvelines et Jean-François RAYNAL, vice-président du Département des Yvelines**

Frédéric ALPHAND souligne l'importance du projet Tangentielle Ouest pour le Département des Yvelines, du fait de sa contribution à l'amélioration des liaisons banlieue à banlieue, des déplacements entre le nord et le sud des Yvelines, ainsi que du maillage des transports en commun dont le RER E à l'ouest (EOLE). Ce sont ces raisons qui ont conduit Pierre Bédier, président du Département des Yvelines, et Karl Olive, maire de Poissy, à demander que soit étudiée la variante de tracé dans Poissy. Le Département des Yvelines est impliqué financièrement depuis 2008 dans le projet, (avec un financement de 100 millions d'euros, et un apport à venir de 30% de l'enveloppe globale pour la suite du projet), et parce que le projet emprunte une route départementale. Le Département est aussi impliqué dans des projets connexes tels qu'EOLE, le site propre dédié aux bus à Carrières-sous-Poissy, les aménagements autour de la gare de Poissy.

Jean-François RAYNAL relève les besoins du secteur en infrastructures de transport routier et de transport en commun. Il insiste sur l'implication du Département des Yvelines pour contribuer à développer les transports de pôle à pôle sans passer par Paris, et affirme sa volonté de faire aboutir la Tangentielle Ouest.

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

Claude CHARDONNET présente le déroulement de la réunion en deux temps :

- La présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage
- Un temps d'échange pour répondre aux questions sur l'ensemble du projet

Elle précise que d'autres étapes de la concertation donneront la possibilité d'aborder plus précisément les différents secteurs du projet.

2. Présentation du projet

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

- Présentation de la concertation complémentaire, du contexte et de l'évolution du projet par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint de la DPI
- Présentation du tracé pas à pas et de l'offre de service par **Ernst VAN DER WERF**, STIF, chargé de projet

3. Temps d'échange avec le public

Un habitant de Poissy et membre du Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB), indique apprécier le projet présenté et avoir participé à l'enquête publique sur la phase 2. Il se réjouit de l'avantage que Poissy a réussi à tirer du projet, mais tient à rappeler que l'enquête publique sur la phase 2 ne doit pas être oubliée. Il s'oppose à l'abandon de la station d'Achères Chêne Feuillu. Il s'interroge par ailleurs sur les modalités techniques de réalisation de la virgule de Saint-Germain.

Jacques RAYMOND, président de PAC Entreprises, association regroupant des chefs d'entreprises de Poissy, Achères et Conflans, demande si un arrêt est prévu au Technoparc.

Un habitant du boulevard Gambetta à Poissy s'interroge sur la prise en compte réelle de son avis, et demande davantage de transparence sur le calendrier des expropriations dont il rappelle l'impact pour les habitants.

Un habitant du boulevard Gambetta à Poissy souhaiterait avoir davantage d'informations sur le projet que ce qui a été présenté par la maîtrise d'ouvrage ou est disponible dans le dépliant d'information. Il attend des informations sur l'accompagnement et l'aide qui seront fournis aux familles situées en zone contrainte.

• La station Chêne Feuillu

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que l'objectif de la station d'Achères Chêne Feuillu était d'assurer une connexion de la Tangentielle Ouest avec le RER E, lorsque la réalisation de la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) serait effective. Le tracé alternatif présenté aujourd'hui rend cette connexion possible en gare de Poissy RER dès la mise en service du projet. La maîtrise d'ouvrage cherche aussi à minimiser l'augmentation du temps de parcours, donc le nombre de stations. La station d'Achères Chêne Feuillu avait une fonction de desserte locale d'un quartier pavillonnaire. Or, il est possible en travaillant sur les modes de rabattement, bus notamment, de desservir ce quartier. Enfin, lors de l'enquête publique, de nombreuses craintes des riverains s'étaient exprimées, notamment en termes d'impact de la station d'Achères Chêne Feuillu sur la forêt. Pour toutes ces raisons, la station d'Achères Chêne Feuillu n'est plus proposée dans le tracé urbain.

• La virgule de Saint-Germain

Alexandre BERNUSSET, STIF, affirme que la faisabilité de la virgule de Saint-Germain est aujourd'hui assurée. Elle a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP). Les premiers travaux auront lieu dans le courant de l'année.

• La desserte du Technoparc par le tracé urbain

Ernst VAN DER WERF, STIF, confirme que le tracé urbain ne prévoit pas d'arrêt pour desservir directement le Technoparc. Un rabattement avec des lignes de bus et les itinéraires cyclables est privilégié, depuis les stations Poissy ZAC et Poissy RER. A la mise en service, une réorganisation des lignes de bus sera réalisée, laquelle intégrera la desserte du Technoparc. Des aménagements cyclables pourraient compléter cette desserte, en articulation avec le projet Tangentielle ouest.



Tangentielle Ouest

• L'information sur les impacts fonciers du projet

Alexandre BERNUSSET, STIF, regrette de ne pas pouvoir apporter davantage de précisions sur les impacts fonciers à ce stade des études. Il a néanmoins été jugé important d'informer les riverains des zones contraintes, dans lesquelles il existe un risque de devoir réaliser des acquisitions foncières. La maîtrise d'ouvrage étudie actuellement les différentes options pour limiter ces impacts, afin de présenter des éléments plus précis lors de l'enquête d'utilité publique complémentaire prévue fin 2017. Suite à l'enquête publique, lors de l'enquête parcellaire, il sera possible de dire très précisément qui sera impacté et comment. L'objectif est, si des acquisitions sont nécessaires, de trouver des solutions à l'amiable, sans partir vers des procédures d'expropriations. La maîtrise d'ouvrage s'engage dès aujourd'hui à prendre contact avec les familles concernées pour les informer dès que les impacts fonciers seront mieux connus et trouver des solutions.

Fabrice Moulinet, élu à Poissy et responsable de la SEMAP, estime qu'un arrêt au Technoparc, qui est un pôle d'emploi, est impératif.

Une habitante de la rue du Stade à Poissy dénonce le nombre de poids-lourds qui traversent Poissy et demande comment cela sera géré dans le cadre du projet de Tangentielle Ouest, notamment sur le boulevard de l'Europe. Elle évoque les immeubles neufs de Gambetta qui ne tiennent pas compte de l'élargissement à venir de cette voie.

Une habitante du quartier du Chêne Feuillu à Achères craint que le nouveau tracé contribue à désertifier sa commune. Elle précise que le quartier du Chêne Feuillu n'est plus desservi en transports en commun après 22 heures. Elle propose un arrêt au Technoparc pour dynamiser les entreprises de Poissy et desservir la zone d'habitation du sud d'Achères. Elle estime que le rôle de la Tangentielle est d'être une rocade et non un omnibus.

• L'alternative de tracé par le Technoparc

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que lors du projet initial de la Tangentielle Ouest phase 2, des tracés urbains avaient été étudiés pour desservir le Technoparc et rejoindre la gare d'Achères via la trame viaire d'Achères. Ils avaient été perçus comme intéressant sur le plan de la desserte mais complexes, avec un impact sur le trafic de la RD 30 et allongeant très considérablement les temps de parcours. Ils avaient donc été écartés et ne sont pas reproposés aujourd'hui.

• L'impact du projet sur la circulation automobile, en particulier boulevard de l'Europe

Ernst VAN DER WERF, STIF, explique que des études de trafic routier vont être réalisées sur un périmètre plus large que celui de la simple insertion du tram-train. Elles consisteront à analyser l'état existant, l'évolution du trafic à l'horizon de la mise en service du tram-train et à plus long terme en tenant compte des divers projets d'urbanisation et d'infrastructures de transport du secteur. Certaines études de trafic ont déjà été réalisées pour permettre de proposer ce tracé. Elles ont montré que l'insertion du tramway réduit une partie des voies de circulation du boulevard de l'Europe, qui aujourd'hui fonctionne à sens unique. Les études menées vont permettre d'évaluer précisément les impacts et de définir les solutions à apporter en termes de plan de circulation et d'écoulement du trafic. Elles seront faites en partenariat avec la Ville de Poissy, l'aménagement de la ZAC Rouget de Lisle et le Département des Yvelines.

Karl OLIVE, maire de Poissy, rappelle la politique municipale de verbalisation des poids-lourds non autorisés à transiter par Poissy. Il estime que l'A104 constituerait une réponse à la saturation de la circulation automobile en offrant un véritable contournement de Poissy.

• La desserte du sud d'Achères

Alexandre BERNUSSET, STIF, explique qu'il est plus performant d'organiser la desserte du sud d'Achères par d'autres modes que la Tangentielle Ouest, et notamment des bus. Il relève qu'il faudra travailler dessus pour répondre à la demande d'amélioration de la desserte en soirée. Il rappelle qu'un

Tangentielle Ouest

travail de réorganisation de la desserte en bus va être réalisé dans le périmètre élargi du projet à l'horizon de la mise en service.

Karl OLIVE, maire de Poissy, insiste sur le fait que le tracé urbain ne servira pas seulement Poissy, puisqu'il renforce le maillage en transport en commun du secteur en créant une interconnexion.

Un participant se dit opposé au projet du fait de son impact sur le boulevard Gambetta à Poissy. Il souhaite le retour au tracé initial. Il indique qu'il envisage de créer une association contre le projet.

Philippe MARIETTE, ancien élu, habitant de la rue Adrienne Bolland et membre du syndicat de copropriété du Clos St Exupéry, s'inquiète de l'impact visuel du viaduc qui est prévu le long des maisons de sa rue. Il aimerait qu'il ne soit pas visible depuis les jardins et qu'il n'impacte pas le talus arboré qui sert aujourd'hui de protection visuelle et sonore aux riverains, contre les nuisances de la voie ferrée. Il s'inquiète également de l'impact sur la forêt. Il propose un tracé alternatif passant par la RD30, le Technoparc, et desservant un centre commercial aujourd'hui peu accessible, ainsi que les habitants d'Achères qui se sentent à l'écart. Il estime qu'il vaut mieux allonger le tracé de quelques minutes plutôt que de multiplier les changements de modes de transport dans les trajets quotidiens. Il s'inquiète des impacts du projet sur la desserte en bus, notamment parce que selon lui, certaines lignes ne seront plus rentables faute de fréquentation suffisante. Il suggère enfin de créer une interconnexion entre l'arrêt Talbot du RER E¹ et le quartier Saint-Exupéry.

Un habitant de la rue Charles Maréchal à Poissy relève que le tracé initial avait l'avantage de ne pas impacter les maisons, de ne pas couper la ville en deux et de ne pas faire subir aux riverains des nuisances sonores, vibratoires, ainsi que la dévaluation de leurs biens ou un déménagement forcé. Il estime que l'augmentation de la fréquentation des voyageurs prévue avec le tracé urbain ne suffit pas au regard de l'augmentation conséquente du coût du projet. Il considère qu'à l'horizon de mise en service du projet, la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), qui conditionne l'interconnexion de la Tangentielle Ouest avec le RER E à la station d'Achères Chêne Feuillu, aura bien avancé.

- **Le viaduc rue Adrienne Bolland**

Ernst VAN DER WERF, STIF, explique que l'enjeu est de franchir les voies du RER A et du futur RER E au bout de la rue Adrienne Bolland en réutilisant l'ouvrage existant de la Grande Ceinture afin de limiter ainsi l'impact sur l'exploitation ferroviaire existante en phase travaux et sur l'environnement. L'ouvrage doit s'élever progressivement pour rattraper la Grande Ceinture, avec une pente maximale de 6%. La maîtrise d'ouvrage étudie plusieurs solutions pour limiter les impacts pour les riverains : par exemple circuler à plat et ne s'élever que tout au bout de la rue, et s'insérer au plus proche des voies ferrées existantes. Le talus qui longe la voie ferrée, propriété du Clos Saint-Exupéry, sera impacté par le projet. Un architecte paysagiste a été mandaté pour étudier l'insertion paysagère sur cette portion, afin de limiter l'impact sur le quartier existant.

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que le viaduc, tel que présenté dans le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) ne s'élèvera pas au-delà des voies ferrées existantes. Le terme viaduc renvoie à la technique de réalisation, et non au rendu visuel. Il est possible de recréer un talus pour masquer la structure du viaduc.

Romain FARGUE, SNCF Réseau, confirme que SNCF travaille étroitement avec le STIF pour réaliser une insertion de la Tangentielle Ouest au plus près des voies ferrées existantes, voire dans les emprises du réseau ferré national, le long du boulevard de l'Europe et de la rue Adrienne Bolland.

- **Le coût du tracé urbain**

Alexandre BERNUSSET, STIF, explique que le bilan socio-économique du projet est positif malgré son coût, notamment du fait des gains de temps qu'il offre aux voyageurs au quotidien.

¹A noter : il n'y a pas d'arrêt prévu dans le cadre du prolongement du RER E à l'ouest (Eole) au niveau de l'ancienne gare dite Talbot. L'arrêt se fait en gare de Poissy RER.



Tangentielle Ouest

Il rappelle que le coût du tracé initial ne comptait pas la gare d'Achères Chêne Feuillu, pour laquelle il faut compter environ 40 millions d'euros, laquelle est conditionnée à la LNPN, qui est un projet de plusieurs milliards d'euros.

- **Les nuisances sonores**

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que la Tangentielle Ouest va permettre de retravailler l'ensemble de l'espace public de façade à façade sur tout le tracé. Les impacts sonores seront également traités et le projet respectera les seuils réglementaires.

Marc PODETTI, SNCF Mobilités, rappelle que le tram-train est une rame de tramway au châssis et à la motorisation renforcés, qu'il est moderne et confortable. Le cahier des charges du choix de ces rames a mis l'accent sur les normes de bruit. Alstom qui a remporté le marché était en dessous des seuils du cahier des charges. Les études à venir intègrent une étude d'impact sur l'environnement mais aussi sonore. La rame et l'infrastructure seront étudiées pour vérifier que les paliers autorisés sont respectés.

Il propose aux participants de découvrir le T4, un tram-train qui a été créé en milieu urbain entre Bondy et Aulnay-sous-Bois il y a 10 ans, et qui est moins bruyant que les camions et voitures qui circulent sur les voiries adjacentes.

- **L'impact sur la forêt**

Alexandre BERNUSSET, STIF, explique que l'impact sur la forêt, au nord du franchissement des voies ferrées dans le secteur du chêne feuillu, est identique au projet initial.

Il y a un impact complémentaire sur la forêt au niveau des débranchements/raccordements à la grande ceinture au sud et au nord de Poissy. Les porteurs du projet s'engagent dans les études complémentaires à réduire au maximum ces impacts et le cas échéant à les compenser en concertation avec la DRIA / ONF.

- **La réorganisation des bus**

Alexandre BERNUSSET, STIF, s'engage à organiser le rabattement en bus le plus efficace possible, via un travail global pour éviter les doublons de desserte. L'objectif est d'améliorer la desserte globale, avec la Tangentielle Ouest et les bus.

- **L'impact sur le prix de l'immobilier**

Marc PODETTI, SNCF Mobilités, évoque une analyse réalisée après la mise en service du T4 sur l'évolution des prix de l'immobilier. Tout le long de la ligne, dans un périmètre de 500 mètres autour, le coût de l'immobilier a plutôt tendance à augmenter.

Le président du syndicat de copropriété de la résidence Philippe Auguste à Poissy souhaite savoir quel sera l'impact pour les résidents de la hausse de fréquentation de la gare de Poissy. Il demande également ce qui est prévu pour adapter le plan de circulation, et comment les résidents pourraient y être associés. Enfin, il s'interroge sur la manière de rejoindre Saint-Germain-en-Laye une fois le projet mis en service.

Max CALABRO, membre de l'association pisciacaise Vivons notre ville, relève que 8 ans sont passées depuis 2008, que les travaux de la phase 1 commencent tout juste, que Poissy est concernée par la phase 2 et que le tracé urbain sera long à mettre en œuvre vu les difficultés foncières, d'insertion urbaine et dans la circulation routière qu'il implique. Il propose donc un phasage intermédiaire permettant de prendre le temps de la concertation et des études, en mettant en service la ligne dans son état actuel, puisqu'elle autorise le transport de matériel cet été.

Un habitant de la rue des Barrières à Poissy s'interroge sur la possibilité de traverser les secteurs contraints avec une voie unique de tramway. Il s'inquiète par ailleurs de la saturation routière du boulevard Gambetta une fois le projet mis en service.

Tangentielle Ouest

Thibault FRANÇOIS, habitant de Carrières-sous-Poissy et responsable de l'antenne locale de l'association **Mieux se Déplacer à Bicyclette**, estime qu'il ne s'agit pas seulement d'un projet pisciacais, à condition qu'il y ait un rabattement efficace qui soit mis en place vers les communes voisines. Il y voit une opportunité pour développer une politique plus efficace en matière de vélo, à travers notamment l'aménagement des traversées de Seine. Concernant la zone contrainte Boulevard Gambetta à Poissy, il propose une réduction de la vitesse à 30 km/h, ce qui autoriserait une circulation mixte, limiterait le bruit pour les riverains, et permettrait de respecter la législation en faveur du maintien des itinéraires cyclables.

Vincent DE LOUVIGNY, président de l'association **Entreprises et Passion**, se dit favorable à ce projet qui facilitera la vie de ses salariés en réduisant leur temps de trajet, et qui permettra aussi d'attirer des talents d'autres banlieues. Il s'exprime également en faveur d'un arrêt au Technoparc, et demande si le fait que cette proposition ait été relayée par plusieurs participants peut avoir un impact sur sa réalisation.

- **L'impact sur le pôle gare**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'une étude est en cours pour une refonte complète du pôle gare, en parallèle de l'arrivée du RER E. Il s'agit de regarder tous les enjeux de flux internes, entre les gares routières, et l'arrivée des bus.

- **Le plan de circulation**

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que le projet va nécessiter une refonte du plan de circulation dans le secteur. La Ville de Poissy en sera l'acteur principal.

- **Rejoindre Saint Germain depuis Poissy**

Marc PODETTI, SNCF Mobilités, indique que pour rejoindre Saint Germain RER depuis Poissy, il faudra changer à Saint Germain GC, avec une attente moyenne de 3 à 4 minutes.

- **Le phasage intermédiaire du projet utilisant les voies existantes**

Romain FARGUE, SNCF Réseau, rappelle que cette portion de voie est fermée aux circulations commerciales depuis 1936 pour les voyageurs et 1993 pour le fret, mais reste apte à la circulation de trains travaux. 36 trains travaux vont ainsi circuler sur les voies de la Grande Ceinture entre le 31 juillet et le 13 août 2016, pour alimenter un chantier de renouvellement des voies vers Garches/Marnes-la-Coquette. L'itinéraire habituel des trains travaux via Nanterre-la-Folie n'est en effet plus utilisable en raison des travaux préparatoires du prolongement à l'Ouest du RER E (EOLE). Ces trains devront toutefois rouler au pas (moins de 10 km/h), les voies étant vétustes et la signalisation en mauvais état. La remise en service de la Grande Ceinture pour du transport de voyageurs n'est donc pas possible dans son état actuel. Il sera nécessaire, au préalable, de rénover et d'électrifier les voies ferrées de la Grande Ceinture, et, pour rejoindre Achères, de réaliser des voies nouvelles entre le Chêne feuillu et Achères-Ville. La mise en œuvre de ce programme impliquerait des délais d'études, de procédures et de travaux similaires à ceux du tracé urbain. Elle impliquera aussi des coûts frustratoires compte tenu des aménagements effectués sur la section entre Poissy GC et le secteur d'Achères-Chêne-Feuillu non réutilisée par le tracé urbain.

- **Une voie unique sur le boulevard Gambetta**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la voie unique fait partie des options étudiées pour limiter l'emprise et les impacts du boulevard Gambetta, mais qu'elle pose des problèmes d'exploitation de la Tangentielle Ouest dans son ensemble.

Marc PODETTI, SNCF Mobilités, complète en expliquant que la Tangentielle Ouest forme un Y qui suppose une exploitation alternée. Les rames se croiseront au niveau de Saint Germain GC. Les études d'exploitation étudient différents scénarios, dont des tronçons de voie unique, mais en vérifiant que cela permet la meilleure exploitation possible, et que cela garantit le croisement des trains dans de bonnes conditions à Saint Germain GC.



Tangentielle Ouest

• Une zone 30 sur le boulevard Gambetta

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que cela fait partie des sujets étudiés et note que l'association Mieux se déplacer à Bicyclette y est favorable. Une zone 30 permet de mutualiser voitures et vélos sur un même espace, et donc de réduire l'emprise du projet. Il n'est pas possible à ce stade des études d'avancer que cette option annulera tous les impacts.

• La prise en compte de la demande de desserte du Technoparc

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que les avis exprimés sont importants, qu'ils font l'objet d'un bilan porté aux élus, lesquels décident des évolutions et de la suite du projet. A propos du Technoparc, il entend bien la nécessité d'améliorer sa desserte et de trouver des solutions dans la suite du projet.

Patrick MEUNIER, adjoint au maire de Poissy, indique qu'il travaille pour trouver toutes les améliorations possibles du tracé. Il estime que le projet pourra ralentir la circulation et les nuisances routières, mais aussi améliorer les liaisons avec le sud du Département des Yvelines.

Une habitante du boulevard Gambetta à Poissy regrette de ne pas avoir été concertée avant vu l'ampleur du projet. Elle s'étonne que la municipalité ait laissé construire des immeubles neufs boulevard Gambetta sachant qu'un tram-train allait s'y insérer en plus de la circulation actuelle. Elle demande comment l'impact sur la circulation va être géré et propose d'améliorer les conditions de déplacement du RER A et de la ligne J avant de créer de nouveaux modes générateurs d'afflux supplémentaire et de surcoûts.

Un riverain de l'avenue de Versailles à Poissy constate l'engorgement de cette voie aux heures de pointe et l'urgence d'améliorer la situation. Il estime que le tracé urbain arrivera trop tard et coûtera trop cher, au risque de faire augmenter les impôts, dans un contexte de crise économique. Il considère que le tracé initial, qui circule sur une voie qui lui est propre, va plus vite que le tracé urbain qui dépend de la circulation automobile, ce qui rallonge le temps de déplacement des voyageurs. Il propose de rabattre les voyageurs de Poissy RER vers Poissy Grande Ceinture.

Une habitante du boulevard Gambetta à Poissy s'étonne de la capacité de la maîtrise d'ouvrage à chiffrer le coût alors que les études ne sont pas terminées. Elle demande s'il est possible de consulter ces études. Enfin, elle précise que le Technoparc n'est pas seulement un centre d'emploi mais aussi un centre de formation.

• La concertation

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la concertation complémentaire porte sur le tracé alternatif dans Poissy, à l'occasion de laquelle les études produites sont mises à disposition du public dans le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP). Suite à la concertation et aux études détaillées, le tracé urbain sera affiné pour être présenté en enquête publique. Il sera alors comparé au tracé initial, et la déclaration d'utilité publique sera prise sur l'un ou l'autre des tracés.

• L'amélioration de l'existant

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle qu'une part très importante du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) est consacrée à l'amélioration de l'existant. Ainsi, des investissements concerneront les branches et le tronçon central des RER qui desservent Poissy. Le changement des rames du RER A se poursuit quant à lui jusqu'en 2017. Il ne s'agit pas d'opposer l'amélioration de l'existant et les projets nouveaux.

Romain FARGUE, SNCF Réseau, précise qu'un grand plan de modernisation du réseau est en cours et que l'entretien du réseau existant est une priorité de SNCF Réseau. Il confirme à la suite du STIF que l'amélioration de l'existant ne doit pas être opposée au développement : le RER E à l'ouest, par exemple, va permettre de réaliser des travaux considérables d'amélioration du réseau existant entre Paris et Mantes. La décongestion de la gare Saint-Lazare qu'il induit va également améliorer la robustesse de l'exploitation sur la ligne L et la ligne J.

- **La répercussion du coût du projet sur les impôts locaux**

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise qu'il n'y aura pas de répercussion du coût du projet sur les impôts locaux.

- **Le temps de parcours**

Alexandre BERNUSSET, STIF, explique que le fait d'aller à la gare RER de Poissy, crée des gains de temps pour les voyageurs grâce aux connexions offertes.

- **Le calendrier**

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme qu'il est nécessaire de faire aboutir des projets comme la Tangentielle Ouest rapidement pour répondre aux besoins en transport en commun. S'il n'est pas possible aujourd'hui de dire avec précision la date de mise en service, sur des projets similaires, à ce stade d'avancement des études, il faut compter entre 7 à 9 ans.

4. Conclusion

Karl OLIVE conclut la réunion en saluant la qualité de son organisation et en remerciant tous les participants et intervenants. Il précise qu'elle s'inscrit dans une phase de concertation complémentaire, pendant laquelle il est possible de faire évoluer le projet. Il rappelle que la demande d'études complémentaires sur le tracé urbain à Poissy a été validée par le Conseil du STIF et par le Conseil régional d'Ile-de-France à l'unanimité en 2014. Il rappelle également qu'en 2008 le boulevard de l'Europe était pratiquement financé par le Département des Yvelines mais qu'un autre projet beaucoup plus coûteux a été proposé par la municipalité précédente, ce qui a fait perdre beaucoup de temps. Il explique que le programme des immeubles neufs boulevard Gambetta a été conçu avant son élection, et avant que le tracé urbain ne soit étudié, par des promoteurs qui mettent les élus devant le fait accompli même s'ils respectent le PLU. Il estime que l'amélioration des transports existants ne suffit pas, que par exemple la prolongation du RER E va permettre de créer 30 000 emplois supplémentaires. Il souhaite créer de la richesse par le développement économique, qui ne dépend pas seulement des collectivités locales mais aussi des chefs d'entreprises. Il considère la Tangentielle Ouest comme une opportunité historique pour Poissy, une alternative à la voiture, notamment dans le quartier La Bruyère. Il déclare avoir entendu les doléances des participants et leur donne rendez-vous le 31 mars pour une nouvelle réunion. Il invite chacun à continuer de s'exprimer en ligne sur le site Internet du projet.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, rappelle que la participation à la rencontre riverains du 31 mars suppose une inscription en ligne sur le site du projet www.tangentielleouest.fr.



> Rencontre de proximité

Tangentielle Ouest

RENCONTRE RIVERAINS

Au forum Armand Peugeot, Poissy

Le 31 mars 2016 à 20h

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

Intervenants en tribune

Le Département des Yvelines

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

La Ville de Poissy

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

Le STIF et SNCF, co-maîtres d'ouvrage

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

Animation de la réunion

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

Documentation disponible

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

Déroulement de la réunion

1. Ouverture

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

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

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

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

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

Tangentielle Ouest

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

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

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

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

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

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

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

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

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



Tangentielle Ouest

2. Présentation du projet

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

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

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

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

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

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

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

• L'école Charles Péguy

Emilie LEMAIRE, STIF, confirme que le tracé va passer à proximité de l'école. Des études seront réalisées pour quantifier les impacts, à la fois en termes de bruit et de vibrations, que ce soit en phase travaux ou de mise en service. Toutefois, le tramway n'est pas un mode bruyant, et est également peu impactant pour ce qui est des vibrations. Le cas échéant, des dispositifs existent pour atténuer le bruit ou les vibrations. Dans tous les cas le projet respectera la réglementation.

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

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

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

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

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

Tangentielle Ouest

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

- **La mise en tunnel boulevard Gambetta**

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

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

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

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

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

- **La comparaison avec le T6**

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

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

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

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



Tangentielle Ouest

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

- **Acquisitions foncières**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tangentielle Ouest

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

- **Les traversées piétonnières**

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

- **Les nuisances sonores**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **L'alternative en bus**

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

- **La desserte du Technoparc**



Tangentielle Ouest

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

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

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

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

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

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

• Le tracé initial

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

• Le Clos Saint Germain

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

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

• Le tracé rue Adrienne Bolland

Tangentielle Ouest

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

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

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

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

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

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

- **Le stationnement rue Adrienne Bolland**

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

- **Les murs antibruit**

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

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

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

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



Tangentielle Ouest

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

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

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

- **Le réaménagement de façade à façade**

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

- **Le calendrier**

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

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

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

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

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

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

6. Conclusion

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

Tangentielle Ouest

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

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

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

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





03 LES OUTILS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

- > Le dépliant
- > La lettre d'information
- > L'affiche
- > Le panneau d'exposition

> Le dépliant

LA TANGENTIELLE OUEST – UN PROJET EN DEUX PHASES

La Tangentielle Ouest est un projet de transport structurant visant à améliorer les déplacements dans les Yvelines. Inscrite au Schéma Directeur Régional d'Île-de-France et au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020, la Tangentielle Ouest figure également au Plan de Mobilisation pour les transports d'Île-de-France dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

LE PROJET COMPREND DEUX PHASES :

- PHASE 1** : SAINT-GERMAIN RER A / SAINT-CYR RER C
La phase 1 reliant Saint-Cyr l'École RER à Saint-Germain-en-Laye RER
- PHASE 2** : SAINT-GERMAIN GC / ACHÈRES-VILLE RER A
La phase 2 prolongeant la Tangentielle Ouest de Saint-Germain GC jusqu'à Achères-Ville RER.

LES ÉTAPES DE LA TANGENTIELLE OUEST

PHASE 1 : SAINT-GERMAIN RER A / SAINT-CYR RER C	PHASE 2 : SAINT-GERMAIN GC / ACHÈRES-VILLE RER A
2008 Concertation préalable Avril 2012 Approbation du bilan de concertation Décembre 2012 Approbation du dossier d'enquête publique Juin/Juillet 2013 Enquête publique Décembre 2013 Déclaration de projet Février 2014 Déclaration d'utilité publique 2015/2016 Études détaillées Fin 2016* Début des travaux	Décembre 2012 Approbation du DOCP actualisé Avril/Mai 2013 Concertation préalable Octobre 2013 Approbation du bilan de la concertation Décembre 2013 Approbation du dossier d'enquête publique Juin/Juillet 2014 Enquête publique Février 2015 Déclaration du Conseil du STIF sur la poursuite des études sur la variante urbaine Octobre 2015 Approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire par le Conseil du STIF 2015/2016 Études complémentaires relatives à un tracé urbain dans Poissy Du 7 mars au 8 avril 2016 Concertation complémentaire sur la variante urbaine à Poissy Fin 2017 Enquête publique complémentaire

LES PORTEURS DU PROJET (PHASE 1 ET PHASE 2)

Les maîtres d'ouvrage	Les financeurs

* La RATP assure la maîtrise d'ouvrage du couloir de correspondance à Saint-Germain RER dans le cadre de la phase 1.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE, du 7 mars au 8 avril 2016

Cette nouvelle phase de concertation permet au public de s'informer et de s'exprimer sur les principaux enjeux et les grandes caractéristiques du nouveau tracé urbain proposé à Poissy.

Informez-vous et exprimez-vous

- Postez votre avis en ligne sur le site Internet du projet : www.tangentielleouest.fr
- Remplissez et envoyez gratuitement la carte T jointe à ce dépliant
- Déposez votre avis dans l'une des urnes disposées en mairies
- Participez à la réunion publique, Jeudi 17 mars, à 20h, au Forum Armand Peugeot (45 rue Jean-Pierre Timbaud – Poissy)

Et ensuite ?

À la lumière des avis formulés lors de la concertation complémentaire, et des études approfondies sur le tracé urbain, une enquête publique complémentaire sera réalisée, afin d'analyser les avantages et inconvénients de la variante urbaine par rapport au tracé initialement présenté lors de l'enquête publique de 2014. Il s'agit d'une étape essentielle à la Déclaration d'utilité publique du projet.

en savoir plus : www.tangentielleouest.fr



Tangentielle Ouest

CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE

Du 7 mars au 8 avril 2016

Participez à la concertation complémentaire



En savoir plus : www.tangentielleouest.fr



TANGENTIELLE OUEST PHASE 2 : CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE SUR UN TRACÉ URBAIN À POISSY

Suite aux conclusions de l'enquête publique de la Tangentielle Ouest phase 2, qui s'est tenue du 16 juin au 26 juillet 2014, les porteurs du projet ont engagé des études complémentaires sur l'opportunité et les modalités d'un tracé urbain à Poissy, afin de connecter la future ligne Tangentielle Ouest à la gare de Poissy RER.

Pour recueillir l'avis du public sur cette nouvelle variante urbaine à Poissy, les porteurs du projet ont souhaité mettre en place une phase de concertation complémentaire, du 7 mars au 8 avril 2016.

La concertation complémentaire constitue un moment important d'échanges sur les caractéristiques du tracé urbain : la desserte, les correspondances, la localisation des stations, l'insertion et l'intégration de la ligne dans son environnement, etc.

Elle s'appuie sur le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales Complémentaire (DOCP) de la phase 2 de la Tangentielle Ouest, approuvé par le Conseil du STIF du 7 octobre 2015. Consultez en ligne le DOCP sur le site internet du projet www.tangentielleouest.fr.

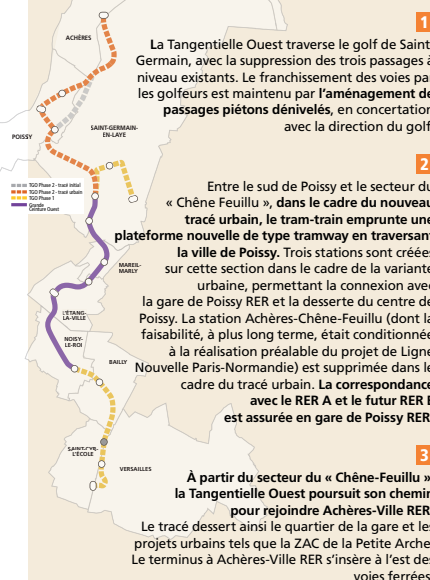
UNE NOUVELLE DESSERTE DU CENTRE DE POISSY

Le tracé urbain améliore la desserte du centre-ville de Poissy et offre une correspondance nouvelle en gare de Poissy RER avec le RER A, et le RER E dans le cadre de son prolongement futur à l'ouest.

Ce tracé permettra également un accompagnement renforcé du développement urbain de Poissy, en desservant plusieurs projets urbains tels que le quartier Rouget de Lisle (ex ZAC 5015) mais aussi des quartiers existants comme Saint-Exupéry.



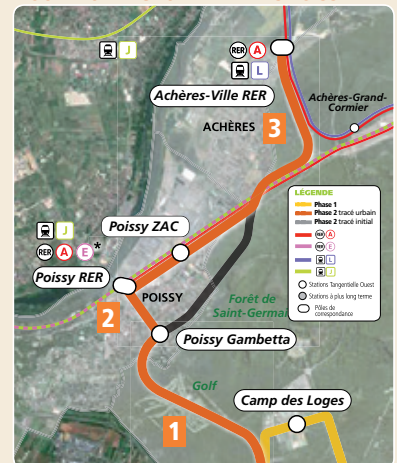
Quartier Rouget de Lisle, Boulevard de l'Europe
Perspectives d'ambiance - agence CO BE



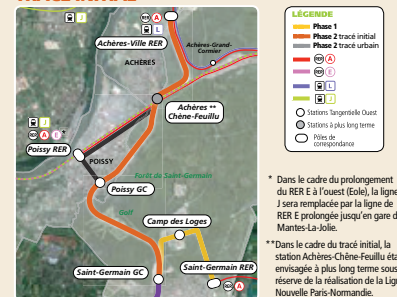
Les grands chiffres du nouveau tracé Tangentielle Ouest phase 2

	TRACÉ INITIAL	TRACÉ URBAIN DANS POISSY
Longueur du tracé de la Phase 2	9,7 km	10,4 km
Nombre de stations de la Phase 2	2 (+1)**	4
Population et emplois desservis (zones de 1 km des stations)	7 000	37 000
Durée du parcours de la phase 2 (Saint-Germain GC - Achères-Ville RER)	12 min	16 min
Correspondances TGO phase 2		
Amplitude horaire	De 6h à minuit (du lundi au samedi) et de 6h30 à 22h (dimanche et jours fériés)	
Fréquence TGO phase 2 (en plus du service TGO phase 1)	10 min (heures pleines) et 30 min (heures creuses)	

NOUVEAU TRACÉ URBAIN DANS POISSY



TRACE INITIAL



Les noms des stations sont provisoires.

www.tangentielleouest.fr



> La lettre d'information

Tangentielle Ouest

Numéro 5
Mars 2016

Lettre d'information



UNE NOUVELLE ÉTAPE D'ÉCHANGES POUR LA PHASE 2 !

La gare RER de Poissy

CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE SUR LA PHASE 2 DU 7 MARS AU 8 AVRIL

Les conclusions de l'enquête publique de la Tangentielle Ouest phase 2, qui s'est tenue du 16 juin au 26 juillet 2014, ont conduit les porteurs du projet à engager des **études complémentaires sur la faisabilité et l'opportunité d'un tracé urbain à Poissy, afin de connecter la future ligne Tangentielle Ouest à la gare de Poissy RER**. Ces études ont éclairé les acteurs du projet sur les avantages du tracé urbain dans Poissy par rapport au tracé ferroviaire initial, notamment en termes de desserte et de trafic voyageurs.

Suite à ces études, le STIF a décidé de porter le nouveau tracé urbain par Poissy à l'avis du public. Le Conseil du STIF du 7 octobre 2015 a ainsi approuvé le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire** de la phase 2 de la Tangentielle Ouest, support de la concertation complémentaire, **du 7 mars au 8 avril 2016**.

Pourquoi une concertation complémentaire ?

Compte tenu des évolutions proposées pour le projet, cette nouvelle étape permettra d'**échanger avec le public sur la variante de tracé à Poissy**, et notamment l'insertion urbaine, les correspondances, le positionnement des stations, le partage de la voirie, etc.

Et ensuite ?

À la lumière des avis formulés et des études approfondies à venir sur le tracé urbain, **une enquête publique complémentaire** sera réalisée, afin de présenter les avantages et inconvénients de la variante urbaine par rapport au tracé initial de l'enquête publique de 2014. Le rapport complémentaire de la commission d'enquête portant sur les modifications du tracé dans Poissy, et la comparaison avec le tracé initial, permettront au préfet de se prononcer sur l'utilité publique du projet.



Découvrez les nouvelles caractéristiques du projet et les modalités de la concertation dans cette lettre N°5 et sur le site Internet www.tangentielleouest.fr

Tangentielle Ouest : un projet en 2 phases

La Tangentielle Ouest est un projet de tram-train en deux phases, qui permettra d'**améliorer les déplacements dans les Yvelines en reliant le nord au sud du département, par un mode fiable et performant**. Le projet se compose de deux phases :

PHASE 1
SAINT-GERMAIN RER A /
SAINT-CYR RER C

La phase 1 reliant Saint-Cyr l'Ecole RER à Saint-Germain-en-Laye RER.

PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC /
ACHÈRES-VILLE RER A

La phase 2 prolongeant la Tangentielle Ouest de Saint-Germain GC jusqu'à la gare d'Achères-Ville RER.

Inscrite au Schéma Directeur Régional d'Île-de-France et au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020, la Tangentielle Ouest figure également au Plan de Mobilisation pour les transports d'Île-de-France dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

Le tracé urbain dans Poissy : répondre aux besoins de desserte du territoire

Le tracé urbain dans Poissy présenté dans le cadre de la phase 2 du projet Tangentielle Ouest offre :



une correspondance nouvelle en gare de Poissy RER avec le RER A, ainsi que le RER E dans le cadre de son prolongement futur à l'ouest,



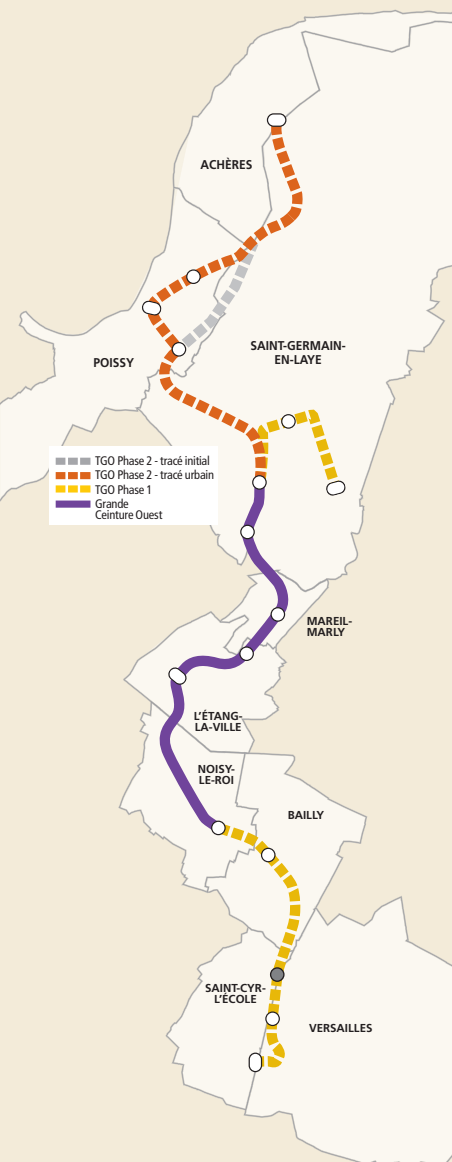
un accompagnement renforcé du développement urbain de Poissy en desservant plusieurs projets urbains comme le quartier Rouget de Lisle (Ex ZAC EOLES) mais aussi des quartiers existants comme Saint-Exupéry,



une meilleure desserte, avec 37 000 habitants et salariés du territoire situés à moins de 1 km des stations du tracé.

Le tracé alternatif par Poissy impliquant des impacts complémentaires par rapport au tracé initial, une attention particulière est portée à **l'insertion de ce nouveau tracé dans un environnement plus contraint**. Dès l'automne 2014, les études portant sur l'intégration du tracé dans Poissy ont mobilisé les porteurs du projet. Ces études se poursuivront tout au long de l'année 2016, en concertation étroite avec les collectivités du territoire, communes, département, ainsi que la nouvelle communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise, au sein de laquelle Poissy et Achères sont intégrées, et la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, dont fait partie Saint-Germain-en-Laye.

LE TRACÉ URBAIN PAS À PAS



Du terminus Achères-Ville RER au secteur du «Chêne Feuillu»

Cette partie reprend le tracé présenté en enquête publique en 2014. À partir du secteur du « Chêne-Feuillu », la Tangentielle Ouest poursuit son chemin pour rejoindre Achères-Ville RER. Le tracé emprunte **des voies nouvelles de type tramway, créées à l'ouest des voies ferrées actuellement utilisées par les trains du RER A et de la ligne L du Transilien**. Le tracé dessert ainsi le quartier de la gare et les projets urbains tels que la ZAC de la Petite Arche.

Le terminus à Achères-Ville RER s'insère à l'est des voies ferrées. Suite à l'enquête publique de 2014, les études complémentaires permettront d'approfondir l'insertion urbaine à l'arrivée à Achères-Ville RER en vue d'assurer une bonne gestion des itinéraires piétons et cycles.

Entre le secteur du « Chêne Feuillu » et le sud de Poissy

Dans le cadre du nouveau tracé urbain, le tram-train emprunte une plateforme nouvelle de type tramway en traversant la ville de Poissy, entre le sud de Poissy et le secteur dit du « Chêne Feuillu ».

Le tracé urbain traverse un secteur marqué par une forte densité du bâti et une circulation routière importante. Des études complémentaires seront menées en concertation étroite avec les acteurs locaux afin de **permettre la meilleure insertion possible de la Tangentielle Ouest, de limiter les impacts sur le tissu urbain**, et de restituer l'ensemble des usages de la voirie.

Trois stations sont créées dans Poissy: Poissy Gambetta sur l'avenue de Versailles afin de desservir le quartier de la Bruyère, **Poissy RER**, à proximité de la gare de Poissy RER, et **Poissy ZAC**, sur la rue Saint Sébastien, près du quartier Rouget de Lisle et du quartier de Saint-Exupéry.

La station Achères-Chêne-Feuillu, envisagée dans le tracé ferroviaire initial à plus long terme et conditionnée à la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, est supprimée dans le cadre du tracé urbain. En effet, **la correspondance avec le RER A et le futur RER E est assurée en gare de Poissy RER**.

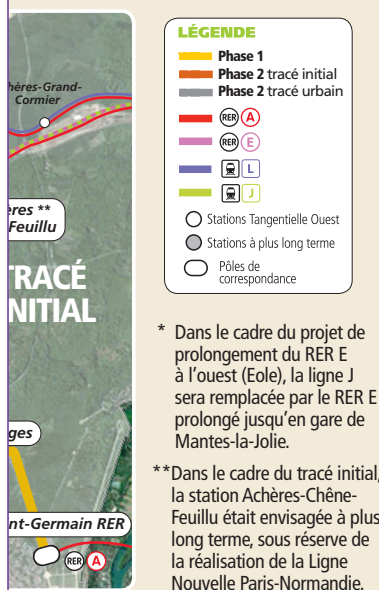
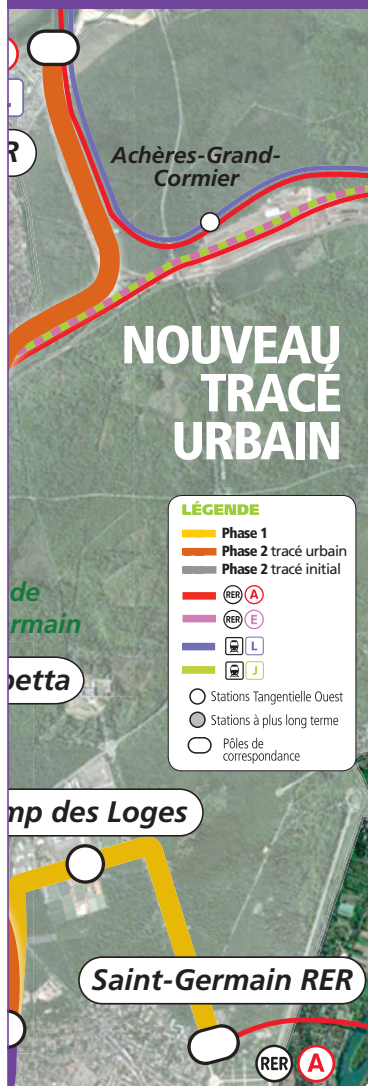
Entre la station de Saint-Germain GC et le sud de Poissy

Entre la station de Saint-Germain GC et le sud de Poissy, la Tangentielle Ouest emprunte les voies actuelles de la Grande Ceinture. Le projet initial n'a pas été modifié.

La Tangentielle Ouest traverse le golf de Saint-Germain, avec la suppression des trois passages à niveau existants. Le franchissement des voies par les golfeurs et les véhicules d'entretien sera maintenu par **l'aménagement de passages dénivelés**, en concertation avec la direction du golf.



Les noms des stations sont provisoires.



Accompagner le développement urbain de Poissy

Le nouveau tracé Tangentielle Ouest phase 2 permettra d'accompagner les différents projets urbains de Poissy :

- 1 Le secteur de la gare de Poissy Grande-Ceinture** fait actuellement l'objet d'un développement d'habitat collectif, représentant près de 200 logements achevés en 2016.
- 2 Le quartier Rouget de Lisle** (ex ZAC EOLES) constitue l'un des projets urbains majeurs de Poissy à horizon 2030-2035, à proximité de la gare de Poissy. Ce futur quartier comportera environ 2 000 logements et plus de 9 000 m² d'activités et de commerces, la création d'un groupe scolaire, d'une crèche et d'équipements collectifs. Le début des travaux est prévu en 2016.
- 3 Le centre-ville de Poissy** connaîtra également une opération immobilière importante, sur le site utilisé actuellement comme parking à l'arrière de la Mairie. Le projet porte sur la réalisation d'un immeuble d'environ 80 logements, des commerces et/ou des services. Cette opération est prévue à l'horizon 2017.
- 4 Le boulevard Gambetta** accueillera une centaine de logements en 2016, situés entre les carrefours avec l'avenue du Maréchal Foch et le boulevard de la Paix du côté Est de la rue.



Perspectives de constructions rue de la Bruyère (SNI-OSICA), secteur de la gare de Poissy Grande Ceinture.



Quartier Rouget de Lisle à Poissy. Rue des Prés.

Source :
Ville de Poissy et
Agence MARGOT-
DUCLLOT architectes
associés

Les grands chiffres du nouveau tracé Tangentielle Ouest phase 2

	TRACÉ INITIAL	TRACÉ URBAIN DANS POISSY
Longueur du tracé de la Phase 2	9,7 km	10,4 km
Nombre de stations de la Phase 2	2 (+1)**	4
Population et emplois desservis (moins de 1 km des stations)	7 000	37 000
Durée du parcours de la phase 2 (Saint-Germain GC - Achères-Ville RER)	12 min	16 min
Correspondances TGO phase 2		
Amplitude horaire	De 6h à minuit (du lundi au samedi) et de 6h30 à 22h (dimanche et jours fériés)	
Fréquence TGO phase 2 (en plus du service TGO phase 1)	10 min (heures pleines) et 30 min (heures creuses)	



LES SERVICES APPORTÉS AUX VOYAGEURS

✎ La Tangentielle Ouest permettra d'améliorer les transports dans les Yvelines, notamment entre le nord et le sud du département. Elle offrira **des correspondances efficaces avec le réseau existant (RER A et C, lignes Transilien L, N et U), et à venir (RER E).**

✎ La Tangentielle Ouest offrira une nouvelle qualité de service grâce au **mode tram-train**. Le tram-train est un mode de transport innovant, conçu pour circuler aussi bien sur les voies du Réseau Ferré National que sur des plateformes de type tramway en milieu urbain. Il offrira des temps de parcours rapides et fiables, un meilleur

confort pour les voyageurs et sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

✎ **Les stations seront similaires à des stations de type tramway.** Les porteurs du projet rechercheront une intégration optimale des stations dans le paysage urbain.

PRINCIPE DE DESIGN DES STATIONS TANGENTIELLE OUEST

Le design des stations respectera un principe d'homogénéité sur la Tangentielle Ouest, afin que les usagers identifient plus facilement la ligne. Ces principes seront adaptés en fonction des spécificités des milieux dans lesquels s'inséreront la ligne et les stations.



AVP phase 1, station Camp des Loges

L'évolution des temps de parcours en transports en commun

(temps estimatifs à ce stade des études)

● Sans la Tangentielle Ouest ● Avec la Tangentielle Ouest

Achères-Ville RER < > Saint-Cyr RER



Saint-Cyr RER < > Saint-Germain RER



Noisy-le-Roi < > Paris Montparnasse



Saint-Cyr RER < > Noisy-le-Roi



Poissy RER < > Achères-Ville RER



LES PORTEURS DU PROJET

Les maîtres d'ouvrage



* La RATP assure la maîtrise d'ouvrage du couloir de correspondance à Saint-Germain RER dans le cadre de la phase 1.

Les financeurs

Études et travaux



Yvelines
Le Département

Matériel roulant et exploitation



Le coût du projet est actuellement estimé à **306,7 millions d'euros*** pour la phase 1 et **215,7 millions d'euros**** pour la phase 2, dans l'hypothèse d'un nouveau tracé urbain par Poissy, hors matériel roulant.

Les études et les travaux du projet Tangentielle Ouest sont financés par l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines.

* A ce stade des études (Avant-Projet), conditions économiques de 2011

** A ce stade des études (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire), conditions économiques de 2013



PARTICIPEZ À LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE

du 7 mars au 8 avril 2016

Cette nouvelle phase de concertation permet au public de s'informer et de s'exprimer sur les principaux enjeux et les grandes caractéristiques du nouveau tracé urbain proposé à Poissy.

Informez-vous et exprimez-vous

 **Postez votre avis en ligne** sur le site Internet du projet : www.tangentielleouest.fr

 **Remplissez et envoyez gratuitement la carte T** jointe à cette lettre

 **Déposez votre avis** dans l'une des urnes disposées en mairies

 **Participez à la réunion publique, Jeudi 17 mars, à 20h**, au Forum Armand Peugeot (45 rue Jean-Pierre Timbaud – Poissy)

LES ÉTAPES DE LA TANGENTIELLE OUEST

PHASE 1 SAINT-GERMAIN RER A / SAINT-CYR RER C

2008

Concertation préalable

Avril 2012

Approbation du bilan de concertation

Décembre 2012

Approbation du dossier d'enquête publique

Juin/Juillet 2013

Enquête publique

Décembre 2013

Déclaration de projet

Février 2014

Déclaration d'utilité publique

2015/2016

Études détaillées

Fin 2016*

Début des travaux

* Sous réserve de l'obtention des financements et des autorisations administratives nécessaires.

PHASE 2 SAINT-GERMAIN GC / ACHÈRES-VILLE RER A

Décembre 2012

Approbation du DOCP actualisé

Avril/Mai 2013

Concertation préalable

Octobre 2013

Approbation du bilan de la concertation

Décembre 2013

Approbation du dossier d'enquête publique

Juin/Juillet 2014

Enquête publique

Février 2015

Délibération du Conseil du STIF sur la poursuite des études sur la variante urbaine

Octobre 2015 Approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire par le Conseil du STIF

2015/2016

Études complémentaires relatives à un tracé urbain dans Poissy

Du 7 mars au 8 avril 2016

Concertation complémentaire sur la variante urbaine à Poissy

Fin 2017

Enquête publique complémentaire

Pour en savoir plus :

www.tangentielleouest.fr



> L'affiche

Tangentielle Ouest

PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC /
ACHÈRES-VILLE RER A

Concertation complémentaire

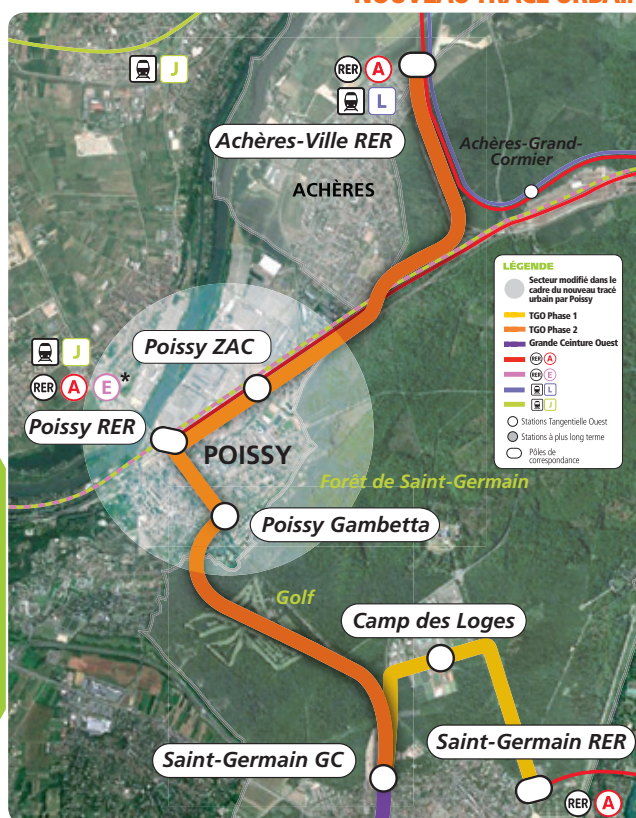
DU 7 MARS AU 8 AVRIL 2016

INFORMEZ-VOUS
ET PARTICIPEZ À
LA CONCERTATION
COMPLÉMENTAIRE

JEUDI 17 MARS
À 20H

Réunion publique
au Forum
Armand Peugeot
(45 rue Jean-Pierre
Timbaud – Poissy)

NOUVEAU TRACÉ URBAIN



En savoir plus : www.tangentielleouest.fr



Yvelines
Le Département



> Le panneau d'exposition

Tangentielle Ouest

PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC /
ACHÈRES-VILLE RER A

Concertation complémentaire

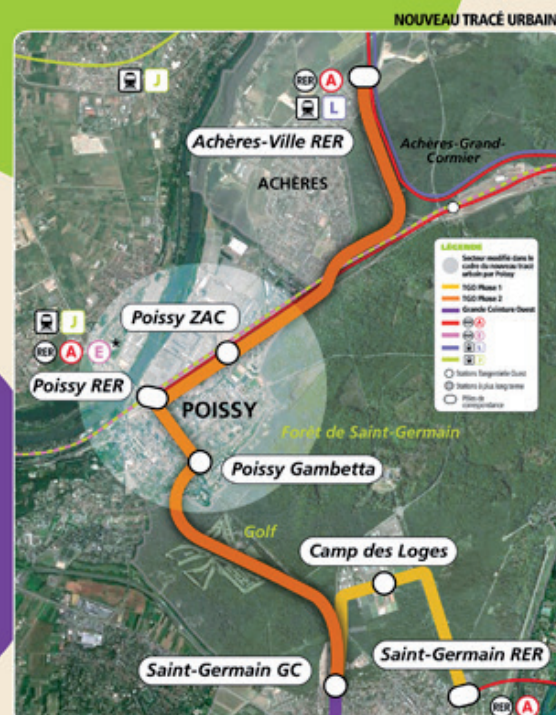
**INFORMEZ-VOUS
ET PARTICIPEZ
À LA CONCERTATION
COMPLÉMENTAIRE
DU 7 MARS
AU 8 AVRIL 2016**

**JEUDI 17 MARS
À 20H00**

**Réunion publique
au Forum Armand
Peugeot**
(45 rue Jean-Pierre
Timbaud – Poissy)



en savoir plus :
www.tangentielleouest.fr



* dans le cadre du projet de prolongement du RER E à l'ouest (Eole), la ligne J sera remplacée par le RER E prolongé jusqu'en gare de Mantes-la-Jolie.



Yvelines
Le Département





04 LES SUPPORTS DE PRÉSENTATION DES RÉUNIONS PUBLIQUES

> 2 diaporamas

> Diaporama Réunion publique - Poissy - 17 mars 2016

Tangentielle Ouest

Réunion publique



Tangentielle Ouest phase 2
Poissy - 17 mars 2016



Yvelines
Le Département



Tangentielle Ouest

MOT D'ACCUEIL DE
M. OLIVE,
MAIRE DE POISSY
VICE PRESIDENT DU
DEPARTEMENT DES
YVELINES



Tangentielle Ouest

**MOT D'ACCUEIL DE
J.F. RAYNAL, VICE
PRESIDENT TRANSPORT
DEPARTEMENT**



3

Tangentielle Ouest

**PRÉSENTATION
DE LA TRIBUNE**



4

Tangentielle Ouest

Programme de la réunion

- Concertation complémentaire
- Contexte et acteurs du projet
- Evolutions de la phase 2
- Tracé pas à pas
- Échanges avec la salle
- Synthèse et conclusion



5

Tangentielle Ouest

CONCERTATION COMPLEMENTAIRE



6



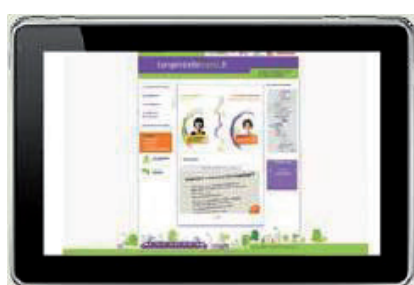
Tangentielle Ouest

■ Des rencontres

- Une rencontre voyageurs en gare de Poissy RER
- Une réunion publique
- Une rencontre riverains

■ Des documents d'information et d'expression

Site internet



www.tangentielleouest.fr

Lettre d'information

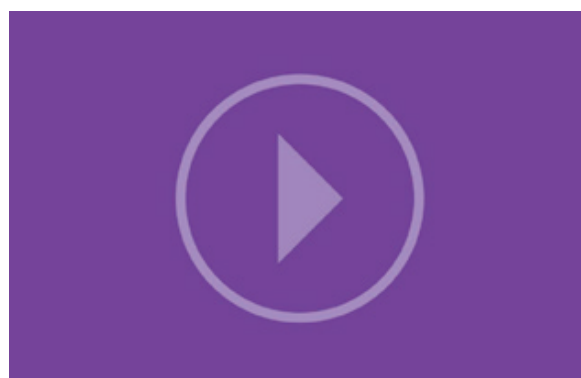


Dépliant



7

Tangentielle Ouest



8

CONTEXTE ET ÉVOLUTIONS DU PROJET



9

■ Contexte et enjeux

- Projet inscrit au Schéma Directeur Régional d'Île-de-France et au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020.
- Projet inscrit au Nouveau Grand Paris

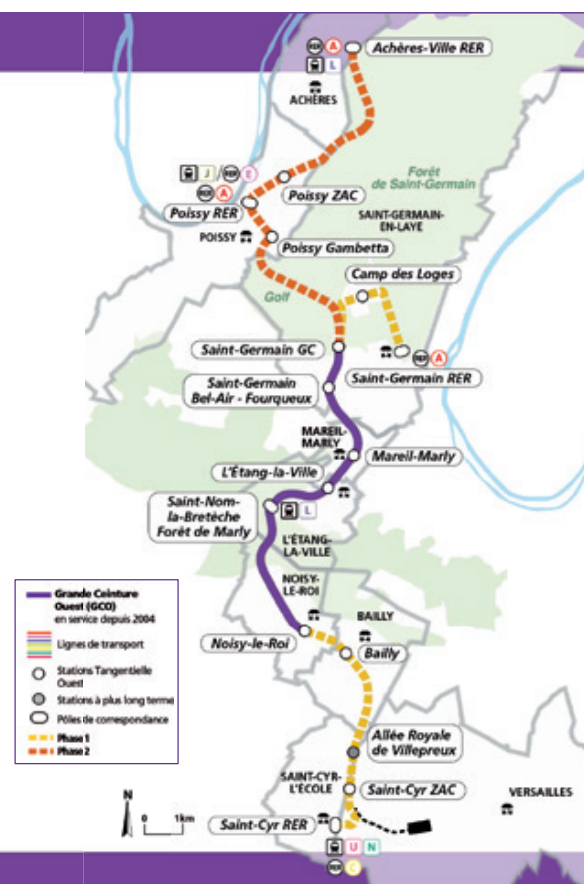


10



Tangentielle Ouest

- **Grande Ceinture** : infrastructure ferroviaire existante
- **Grande Ceinture Ouest** : tronçon de la ligne L de Saint-Germain GC à Noisy-le-Roi, en service depuis 2004
- **Prolongement de la Grande Ceinture Ouest**
 - **Phase 1** : de Saint-Cyr à Saint-Germain RER A
 - **Phase 2** : de Saint-Germain GC à Achères-Ville



11

Tangentielle Ouest

- **Objectifs**
 - Favoriser le développement des transports en commun
 - Améliorer le maillage du réseau de transports
 - Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités
 - Accompagner le développement des communes
 - Proposer une alternative à l'utilisation de la voiture

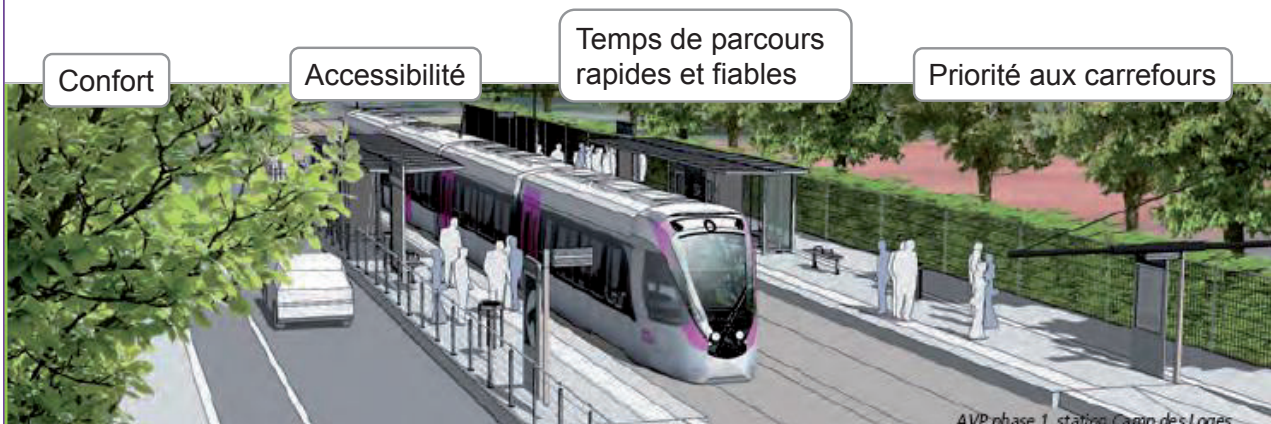


12

Tangentielle Ouest

- **Le tram-train, un mode innovant**

- **Rapidité et les équipements de sécurité** du train pour circuler sur les voies ferroviaires
- **Insertion urbaine** en ville avec une voie de circulation réservée et la priorité aux feux



13

Tangentielle Ouest

- **Les stations : principes d'aménagement**

Des stations similaires à des stations de type « tramway » :

- **Confort** : abri, bancs, automates points de vente, valideurs, emplacement à vélos, quais confortables
- **Sécurité** : bornes d'alarme, systèmes de vidéo surveillance
- **Information voyageurs** : systèmes de sonorisation, affichages informations voyageurs visuels et sonores
- **Accessibilité** des stations



Exemple station T8 – Epinay - Villetaneuse

14



Tangentielle Ouest

Les acteurs du projet Tangentielle Ouest phase 2

Maîtres d'ouvrage



Financeurs



Collectivités partenaires



Communauté Urbaine Grand Paris Seine Oise
Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine

15

Tangentielle Ouest

PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC /
ACHÈRES-VILLE RER A

La phase 2 : le tracé initial

9,7 km

Desserte de
7000
personnes et emplois

Connexion avec le
RER E
conditionnée à la
réalisation de la
Ligne Nouvelle Paris-
Normandie

2 stations (ainsi
qu'Achères-Chêne-
Feuillu à plus long
terme)

12 minutes de
trajet entre Saint-
Germain GC et
Achères-Ville

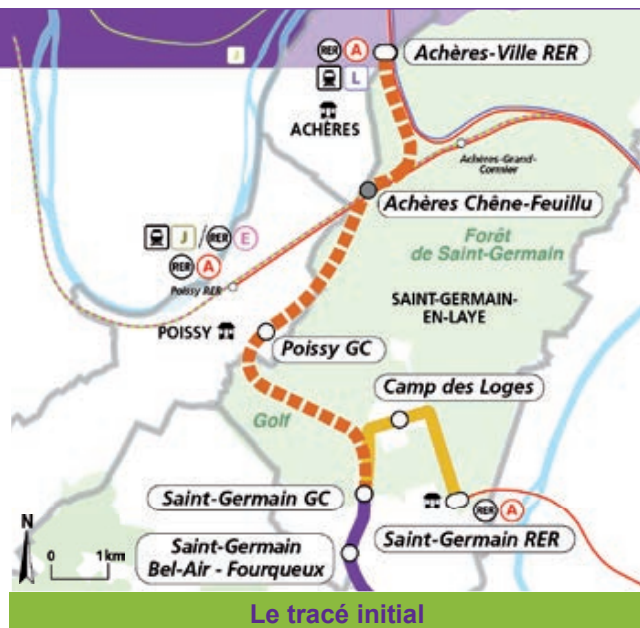


16

Tangentielle Ouest

■ Juin – juillet 2014

- Enquête d'utilité publique phase 2
- Rapport de la Commission d'enquête



Engagement d'une étude de faisabilité de la variante d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER.

17

Tangentielle Ouest

PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC /
ACHÈRES-VILLE RER A

■ Le tracé urbain par Poissy

10,4 km

Modification par rapport au tracé initial sur 4.3 km, dans le centre du Poissy

Desserte de
37 000
personnes et emplois

4 stations desservies

16 minutes de trajet entre Saint-Germain GC et Achères-Ville

Connexion avec le RER E dès la mise en service



18



Tangentielle Ouest

■ Un tracé plus complexe

- Un **coût** plus important (*estimé au stade du DOCP*)
 > Infrastructures : 215,7 M €
- Une **insertion** plus contrainte à Poissy
- Un **impact** complémentaire sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye

...mais présentant des avantages conséquents :

- Une **meilleure desserte** de Poissy
- Un **accompagnement** des projets urbains
- Une **intermodalité renforcée**
- Des **aménagements** qualitatifs de l'espace public
- Une **continuité** des cheminements piétons / cycles



19

Tangentielle Ouest

■ Le coût et le financement du projet

- Pour le **tracé urbain** : 215,7 M€ HT au stade du DOCP, hors matériel roulant
- Pour le tracé initial par le **Réseau Ferré National** : 103 M€ HT, au stade du schéma de principe, hors matériel roulant

Etudes et travaux



Yvelines
Le Département

Matériel roulant et exploitation



20

Tangentielle Ouest

■ Récapitulatif des étapes du projet

TRACE INITIAL

- 2013 - Concertation
- Etudes préliminaires
- Schéma de principe
- 2014 - Enquête publique

TRACE URBAIN PAR POISSY

■ 2016 - Concertation complémentaire

- Etudes de schéma de principe
- 2017- Enquête publique complémentaire
- Déclaration d'utilité publique
- Etudes détaillées (avant-projet/projet)
- Travaux
- Mise en service



21

Tangentielle Ouest

TRACE PAS A PAS



22



Tangentielle Ouest

Un tracé découpé en 3 parties

Partie non modifiée :
de Poissy à Achères-Ville

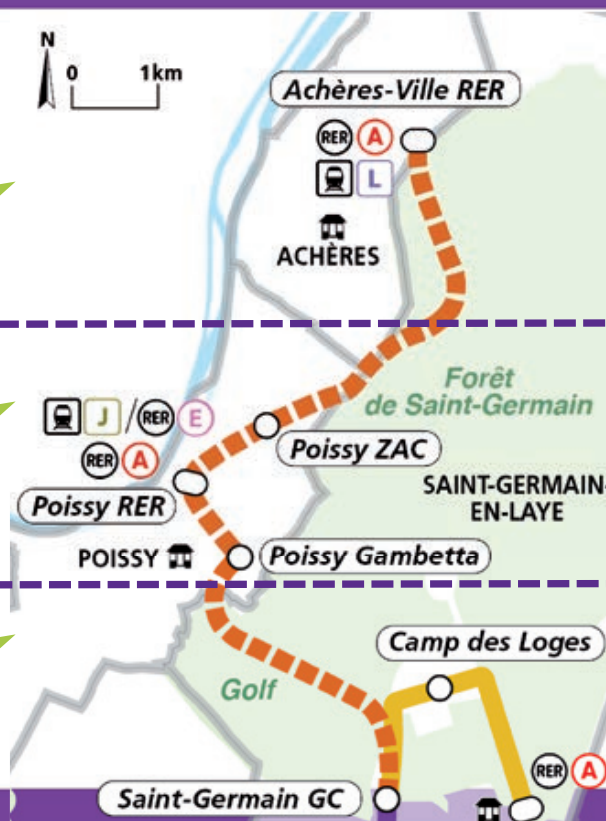
3

Partie modifiée : la
traversée de Poissy

2

Partie non modifiée :
la traversée du Golf
de Saint-Germain-en-Laye

1



23

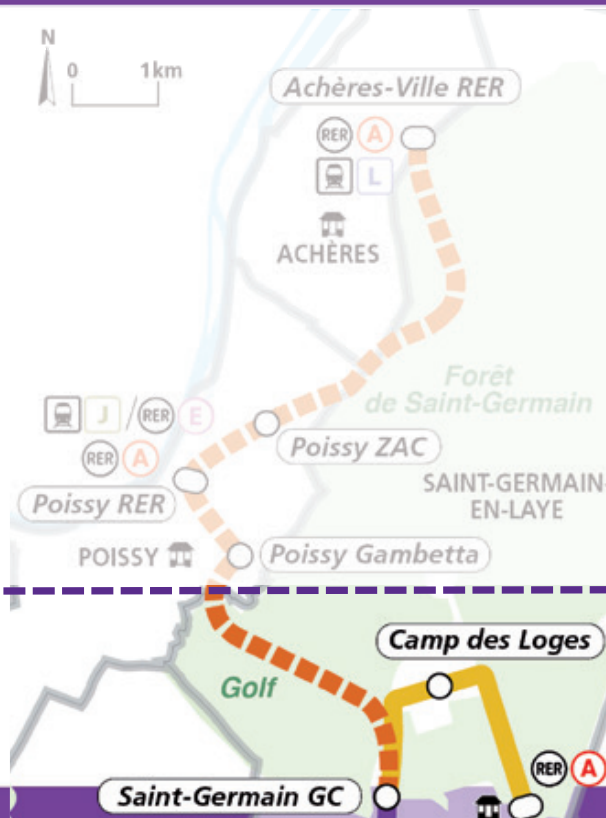
Tangentielle Ouest

Un tracé découpé en 3 parties

1

Partie non modifiée :
la traversée du Golf
de Saint-Germain-en-Laye

- Réutilisation des voies actuelles de la Grande Ceinture
- Traversée du golf de Saint-Germain : suppression des trois passages à niveau existants et restitution des cheminements par passages dénivelés.



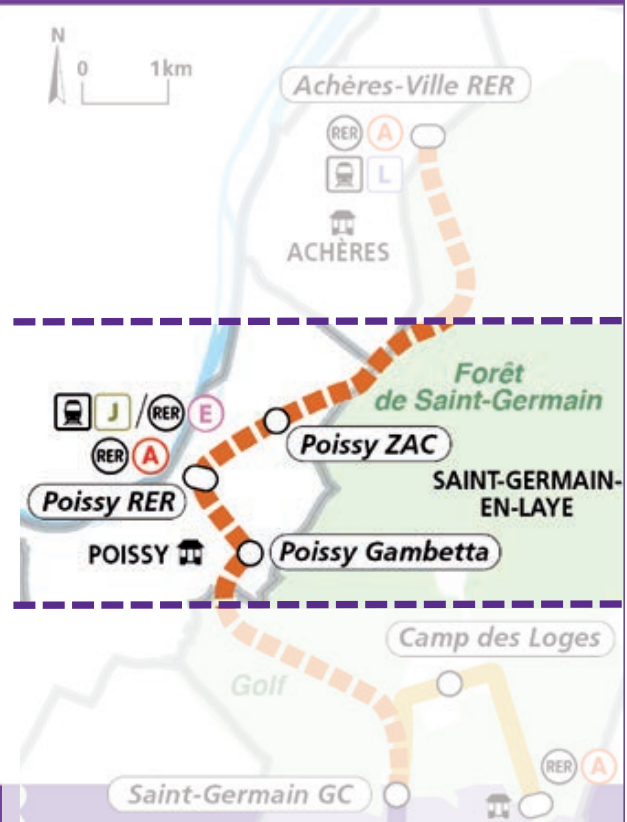
24

Tangentielle Ouest

Un tracé découpé en 3 parties

2

Partie modifiée :
la traversée de Poissy

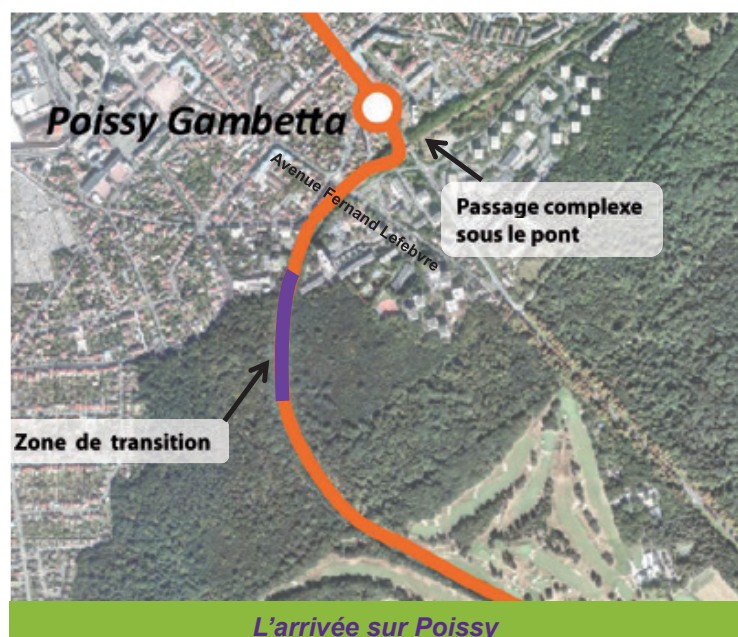


25

Tangentielle Ouest

■ L'arrivée sur Poissy

- Débranchement à Poissy, au sud de l'avenue Fernand Lefebvre, par le côté sud du talus de la Grande Ceinture.
- Insertion au plus près des voies existantes de la Grande Ceinture.



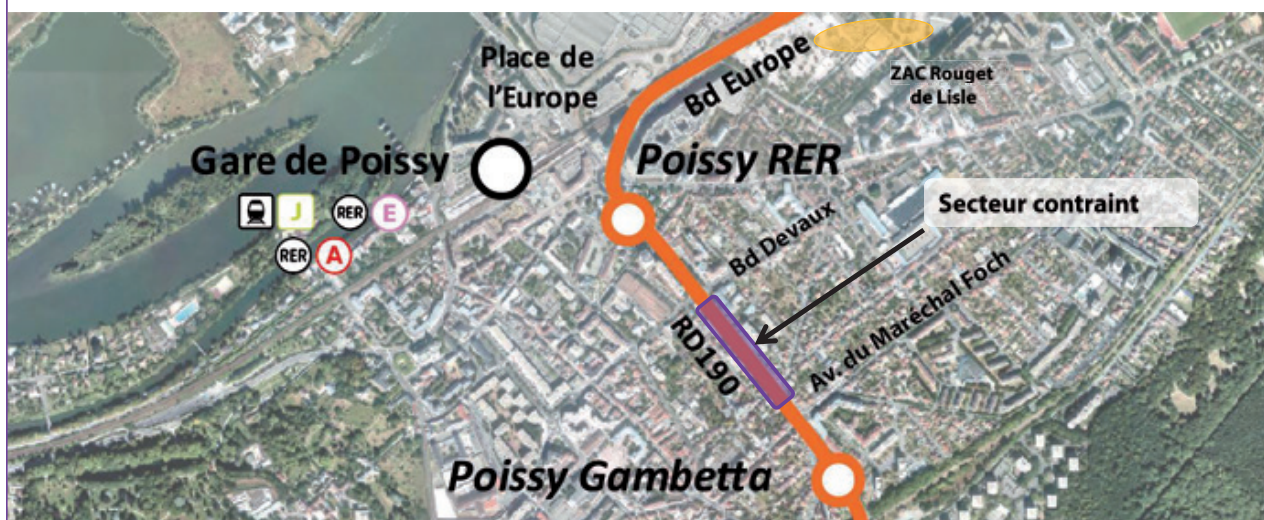
26



Tangentielle Ouest

■ Le passage le long de la RD 190 et la station Poissy RER

- Passage sur la RD 190 jusqu'à la Place de l'Europe.
- Environ 200m entre la station TGO et la gare de Poissy RER.
- Aménagement de façade à façade



Tangentielle Ouest

■ Le passage le long du Réseau Ferré National

- Insertion sur le Bd de l'Europe en longeant les voies ferrées
- Passage sous l'avenue de Pontoise
- Station Poissy ZAC desservant à la fois le quartier Saint Exupéry et le futur quartier Rouget de Lisle



Tangentielle Ouest

Le passage le long du Réseau Ferré National

- Elévation progressive le long de la rue Adrienne Bolland contigüe aux voies ferrées
- Franchissement des voies ferrées dans le secteur du Chêne feuillu.



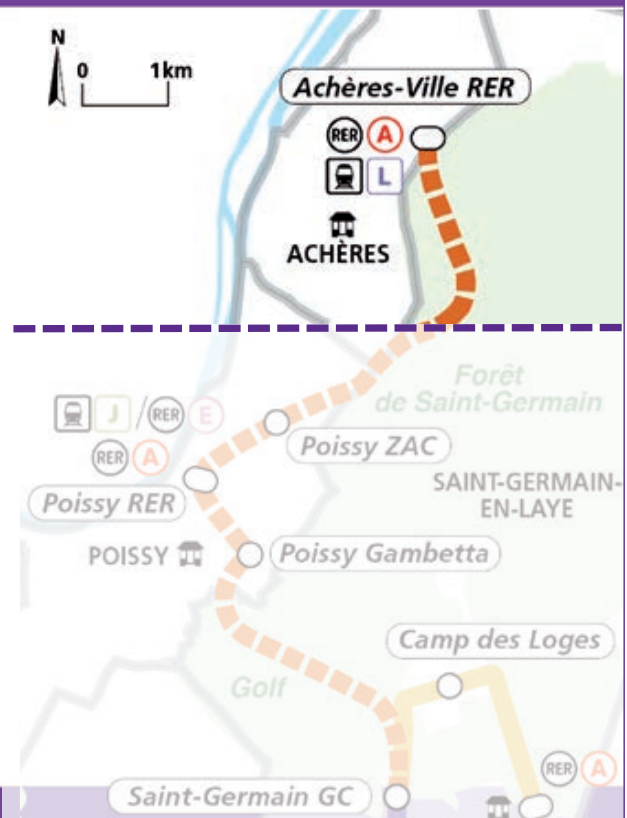
29

Tangentielle Ouest

Un tracé découpé en 3 parties

3 Partie non modifiée : de Poissy à Achères-Ville

- Insertion contigüe aux voies ferrées jusqu'à Achères Ville RER
- Terminus à Achères-Ville :
 - Insertion du terminus à l'est des voies ferrées
 - Correspondances avec le RER A et la ligne L du Transilien, bus, parc relais
 - Desserte du quartier de la gare et de la ZAC de la Petite Arche



30



Tangentielle Ouest

OFFRE DE SERVICE



31

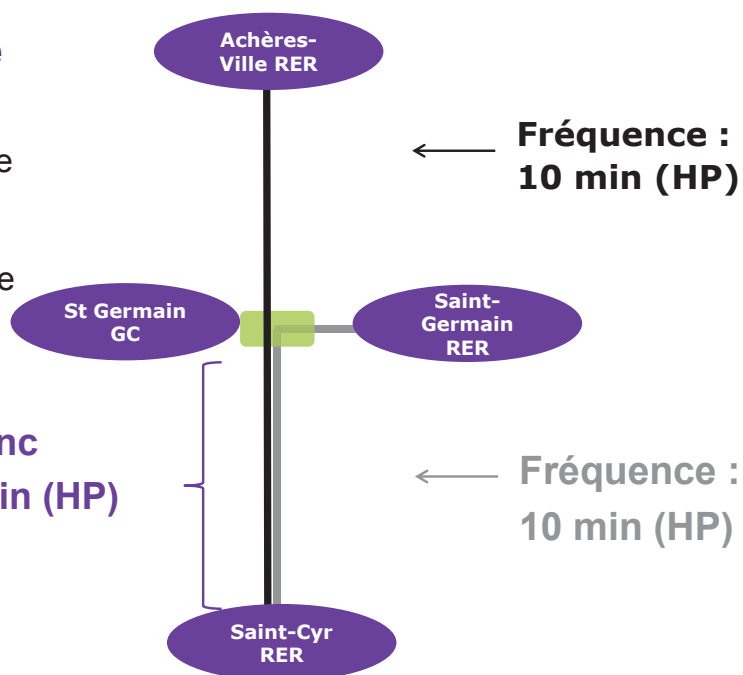
Tangentielle Ouest

■ Amplitude horaire

De 6h à minuit en semaine
et le samedi

De 6h30 à 22h le dimanche
et les jours fériés

**Fréquence tronc
commun : 5 min (HP)**



32

**ECHANGES
AVEC LA SALLE**



33

**SYNTHESE DES
ECHANGES ET
CONCLUSIONS**



34



Tangentielle Ouest

▪ Comment s'exprimer et s'informer ?



Donnez votre avis en ligne sur le site internet
www.tangentielleouest.fr



Remplissez la carte T jointe
au dépliant et à la lettre



Participez à la rencontre riverains
du 31 mars 2016



> Diaporama - Rencontre de proximité 31 mars 2016

Tangentielle Ouest

Rencontre de proximité

Tangentielle Ouest phase 2
31 mars 2016



Yvelines
Le Département



Tangentielle Ouest

MOT D'ACCUEIL DE
M. OLIVE,
MAIRE DE POISSY
VICE PRESIDENT DU
DEPARTEMENT DES
YVELINES



Tangentielle Ouest

PRÉSENTATION DE LA TRIBUNE



3

Tangentielle Ouest

CONCERTATION COMPLEMENTAIRE



4

Tangentielle Ouest

▪ Objectifs de la concertation complémentaire

Informer et recueillir l'avis du public sur le tracé urbain à Poissy et ses grandes caractéristiques

➔ Les avis sont synthétisés dans le **Bilan de la concertation complémentaire et étudiés**

L'enquête publique complémentaire de 2017 :

- permettra de soumettre un projet plus détaillé, avec un dossier comprenant une **étude d'impact environnemental** ;
- portera sur **les avantages et inconvénients du tracé urbain par rapport au tracé initial**.

5

Tangentielle Ouest

▪ Les étapes de concertation sur le projet



6



Tangentielle Ouest

- En vue de l'enquête publique complémentaire :
 - Réalisation d'études acoustiques, dans le respect des normes en vigueur
 - Etudes approfondies de l'insertion du tram-train, en particulier en milieu urbain
 - Analyse des impacts fonciers et environnementaux, afin de les éviter, les réduire ou, le cas échéant, de les compenser

7

Tangentielle Ouest

Programme
de la réunion

- Contexte
- Focus sur le tracé à Poissy - échanges à la suite de chaque partie présentée
- Synthèse et conclusion



8

CONTEXTE
DU PROJET



9



10



Tangentielle Ouest

■ Le tracé urbain : un tracé plus complexe...

- Un **coût** plus important
- Une **insertion** plus contrainte à Poissy
- Un **impact** complémentaire sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye

...mais présentant des avantages conséquents :

- Une **meilleure desserte** de Poissy
- Un **accompagnement** des projets urbains
- Une **intermodalité renforcée**
- Des **aménagements qualitatifs** de l'espace public
- Une **continuité** des cheminements piétons / cycles



11

Tangentielle Ouest

■ La Tangentielle Ouest à Poissy

- Une circulation **en mode tramway** (conduite à vue, vitesse adaptée)
- Un projet accompagné d'un **réaménagement de façade à façade**, permettant d'améliorer le cadre de vie.
- Une **circulation routière apaisée**



Exemple T6 Châtillon-Viroflay

12

Tangentielle Ouest

▪ Les impacts sonores

- Le tram-train : un mode peu bruyant
- Une circulation en mode tram dans Poissy
- Une reconfiguration de l'espace urbain favorisant l'apaisement de la circulation
- Des mesures acoustiques



Exemple T1

13

Tangentielle Ouest

▪ Les stations : principes d'aménagement

Des stations similaires à des stations de type « tramway » :

- **Confort** : abri, bancs, automates points de vente, valideurs, local à vélos à proximité
- **Sécurité** : bornes d'alarme, systèmes de vidéo surveillance
- **Information voyageurs** : systèmes de sonorisation, affichages informations voyageurs visuels et sonores



Exemple T1 – Lyon (station Hôtel de Région Montrochet)

14



Tangentielle Ouest

- Exemple d'insertion tramway et partage de l'espace public



Exemple Tramway Strasbourg



Exemple Tramway Lyon

15

Tangentielle Ouest

FOCUS SUR LE TRACE URBAIN A POISSY

- Le secteur
La Bruyère - Gambetta
- Le secteur
Place de l'Europe -
Bd de l'Europe
- Le secteur Saint-Exupéry -
rue A. Bolland



16

LE SECTEUR LA BRUYERE – BD GAMBETTA



17

- **Les enjeux sur le secteur**
 - Apaisement de la circulation et sécurité des traversées
 - Lien entre les quartiers et amélioration de l'espace public et du cadre de vie
 - Limitation des impacts fonciers



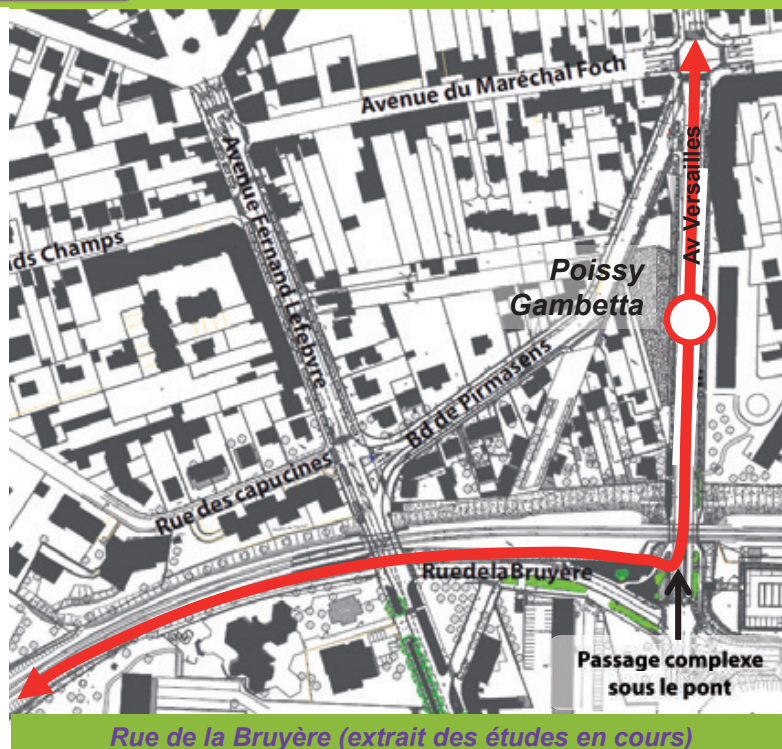
18



Tangentielle Ouest

■ L'arrivée sur Poissy

- Débranchement à Poissy, au sud de l'avenue Fernand Lefebvre, par le côté sud du talus de la Grande Ceinture.
- Insertion au plus près des voies existantes de la Grande Ceinture.



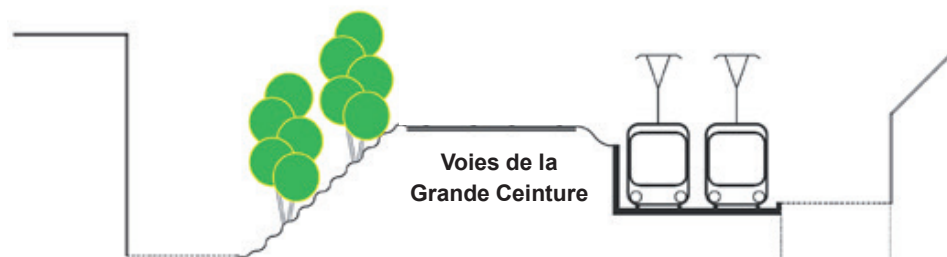
19

Tangentielle Ouest

■ Principe d'insertion à l'étude (document de travail)



Tangentielle Ouest en contrebas à l'arrivée sur Poissy (voie unique) – extrait des études en cours



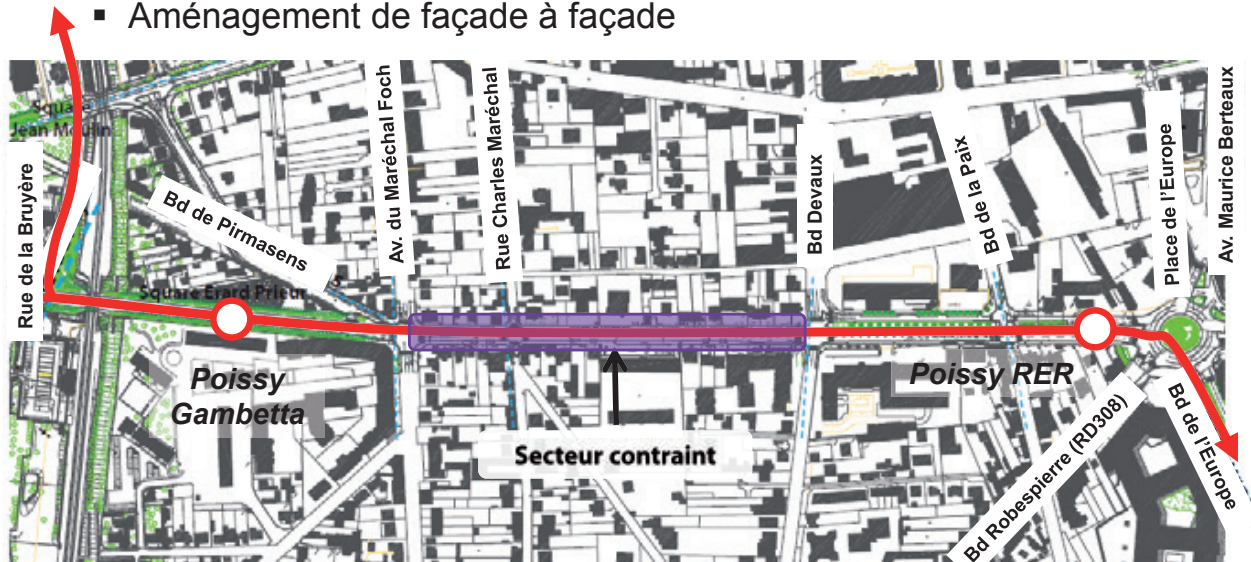
Tangentielle Ouest en contrebas à l'arrivée sur Poissy (voie double) – extrait des études en cours

20

Tangentielle Ouest

- Le passage le long du bd Gambetta et la station Poissy RER

- Passage sur la RD 190 jusqu'à la Place de l'Europe.
- Aménagement de façade à façade



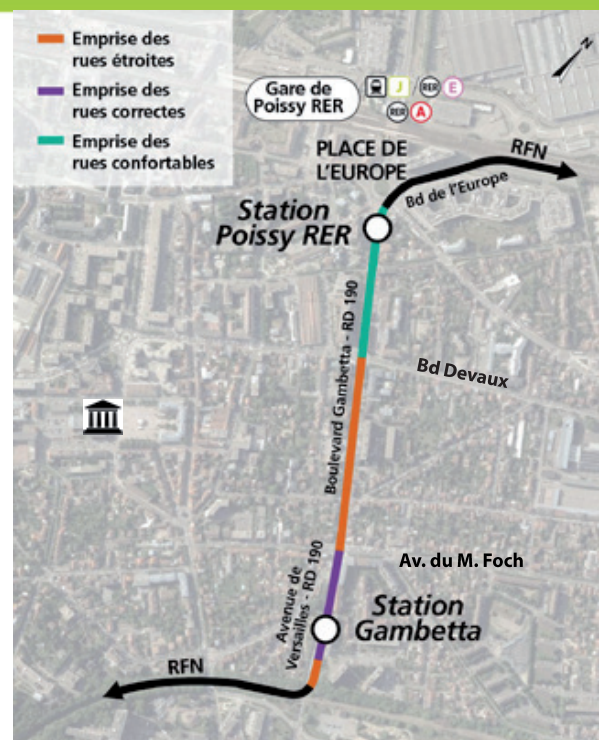
Avenue de Versailles et boulevard Gambetta – Extrait des études en cours

21

Tangentielle Ouest

- Le passage le long du boulevard Gambetta

- Circulation envisagée à **2X1 voies** le long du boulevard
- Emprise ponctuellement réduite** entre les rues du Maréchal Foch et Devaux
- Études d'optimisation en cours, afin de **limiter les impacts sur le tissu urbain**



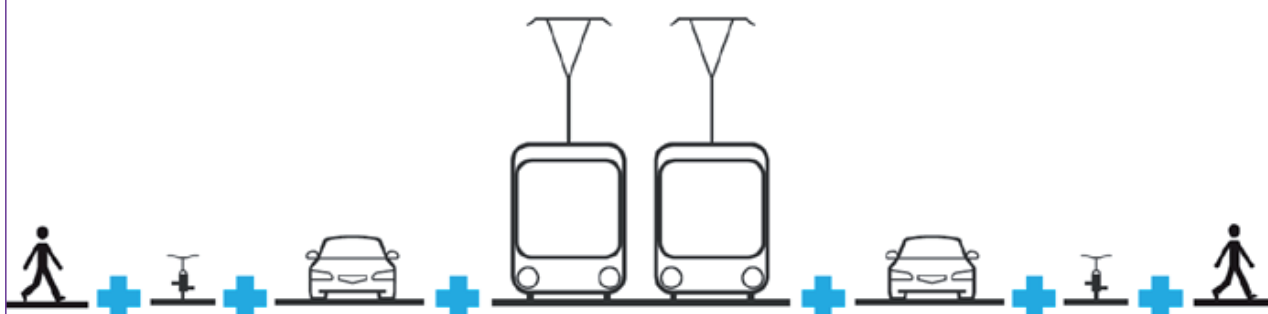
22



Tangentielle Ouest

Le passage le long du boulevard Gambetta

- Restitution de l'ensemble des usages de la voirie
- Recherches d'optimisation pour limiter les impacts potentiels

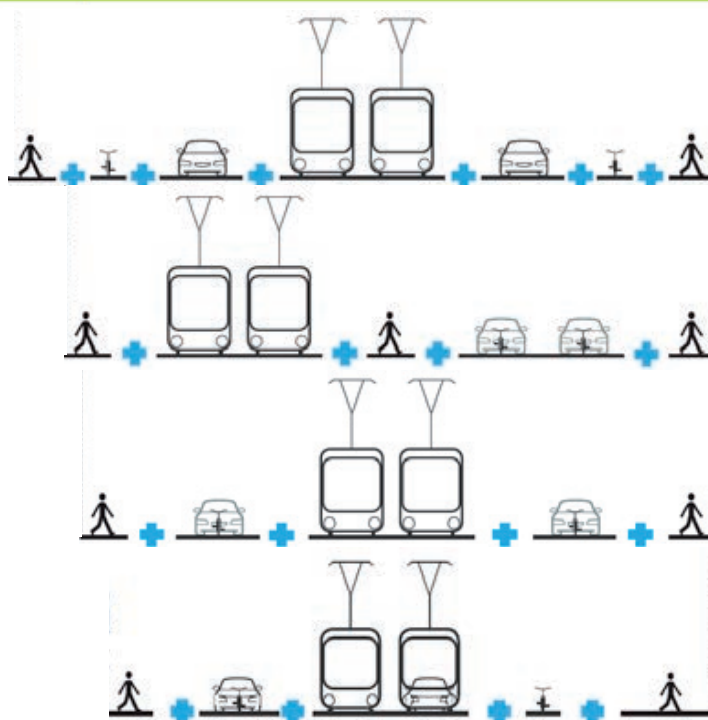


Les différents usages à intégrer

23

Tangentielle Ouest

- Principes d'insertion à l'étude pour limiter les impacts



24

LE SECTEUR PLACE DE L'EUROPE- BD DE L'EUROPE



25

■ Les enjeux sur le secteur

- Qualité des correspondances avec le Pôle
- Fonctionnement et sécurité du carrefour de l'Europe
- Desserte du centre ville

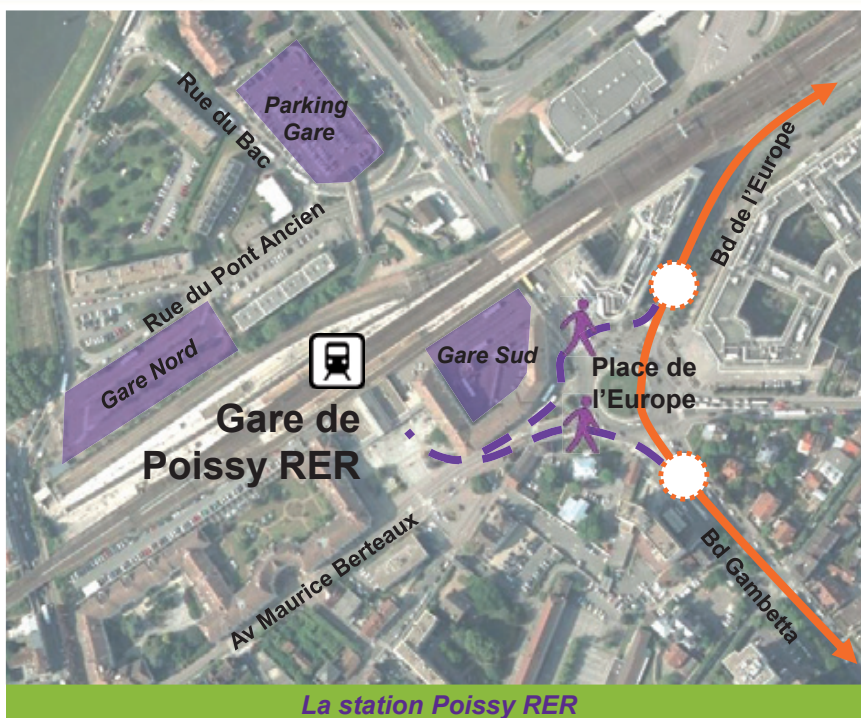


26



Tangentielle Ouest

- **La station Poissy RER :**
2 emplacements possibles à ce stade des études
- **La Place de l'Europe :**
Réaménagement du carrefour (apaisement de la circulation ; sécurité des traversées)



27

Tangentielle Ouest

- **L'insertion le long du boulevard de l'Europe**



28

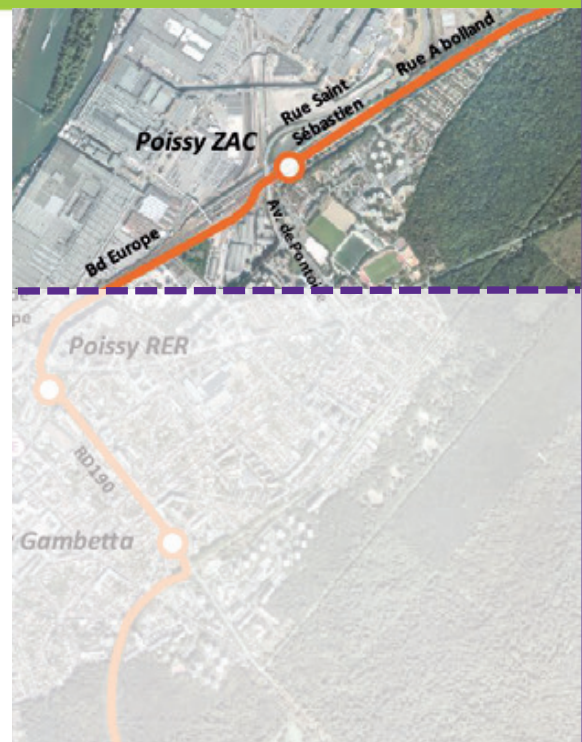
LE SECTEUR SAINT-EXUPÉRY – ADRIENNE BOLLAND



29

■ Les enjeux sur le secteur

- Desserte du futur quartier Rouget-de-Lisle, du quartier Saint-Exupéry,
- Insertion paysagère de qualité,
- Evitement et limitation des impacts sonores, visuels, fonciers,
- Réutilisation des franchissements ferroviaires existants au niveau du Chêne-Feuillu



30

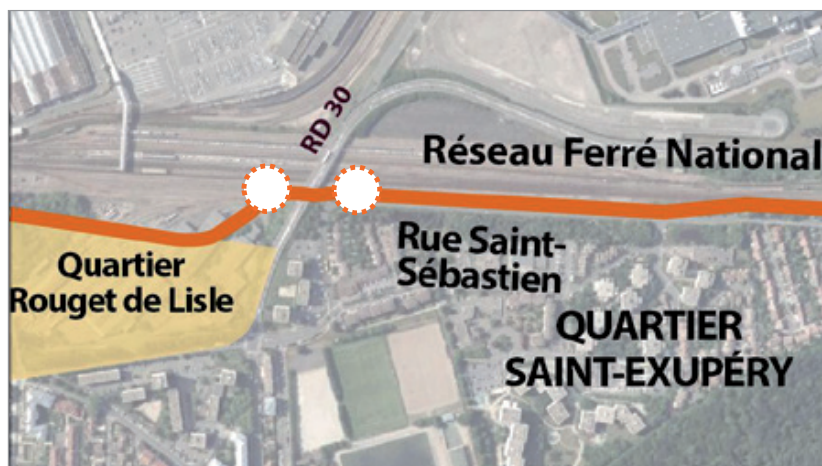


Tangentielle Ouest

La station Poissy ZAC

2 emplacements possibles à ce stade des études :

- Avant le passage sous la RD 30
- Après le passage sous la RD 30

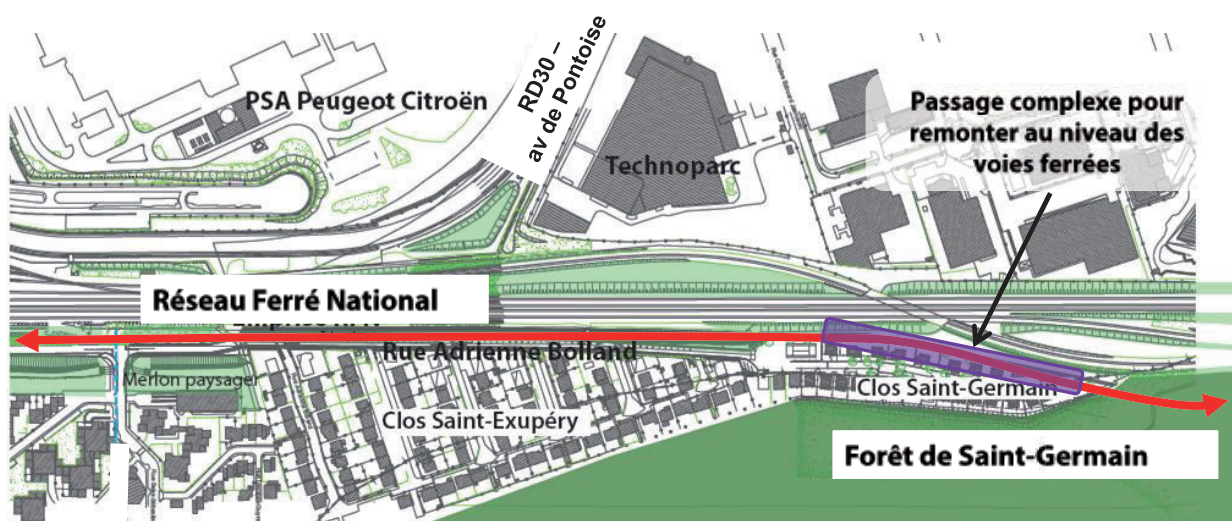


La station Poissy ZAC

31

Tangentielle Ouest

L'insertion le long de la rue Saint-Sébastien et de la rue Adrienne Bolland

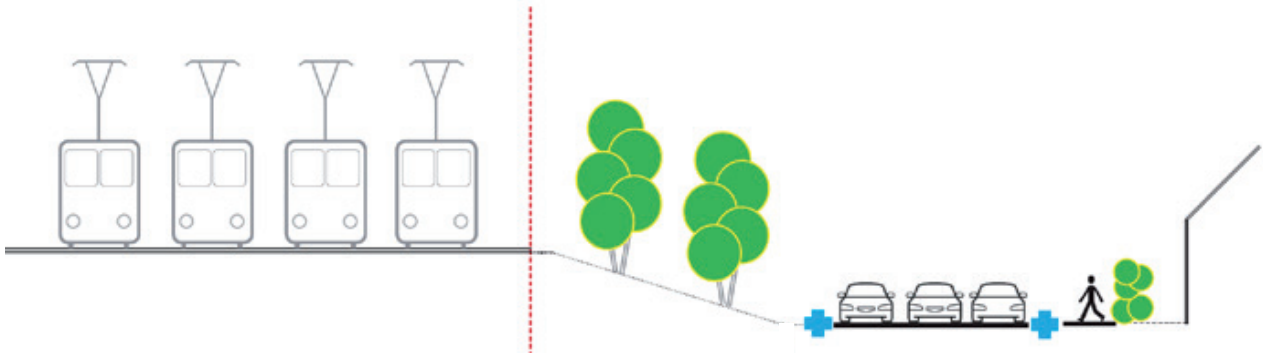


Secteur actuel Saint-Exupéry- rue Adrienne Bolland – extrait des études en cours

32

Tangentielle Ouest

- Situation existante au Clos Saint-Exupéry

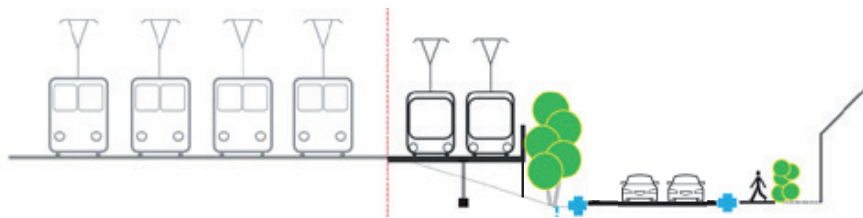


L'existant Clos Saint-Exupéry – extrait des études en cours

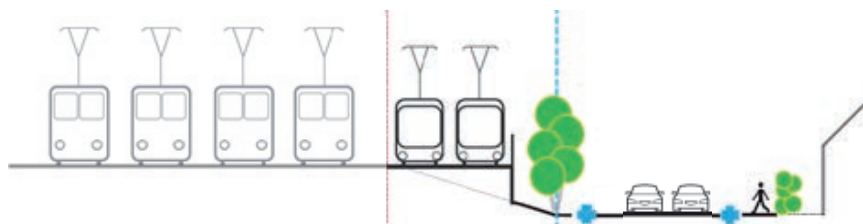
33

Tangentielle Ouest

- Principes d'insertion à l'étude (document de travail)
 - Création d'un ouvrage hors voirie existante



Ouvrage en viaduc sur l'emprise du talus existant



Ouvrage en remblais sur l'emprise du talus existant

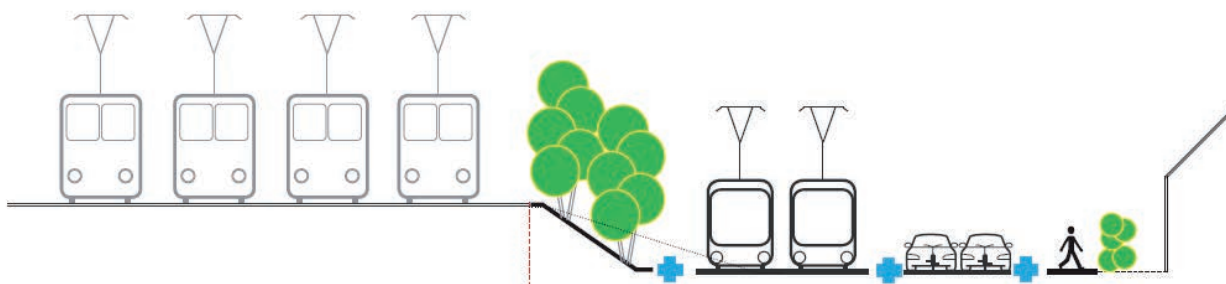
34



Tangentielle Ouest

■ Principes d'insertion à l'étude (document de travail)

■ Insertion au niveau de la rue

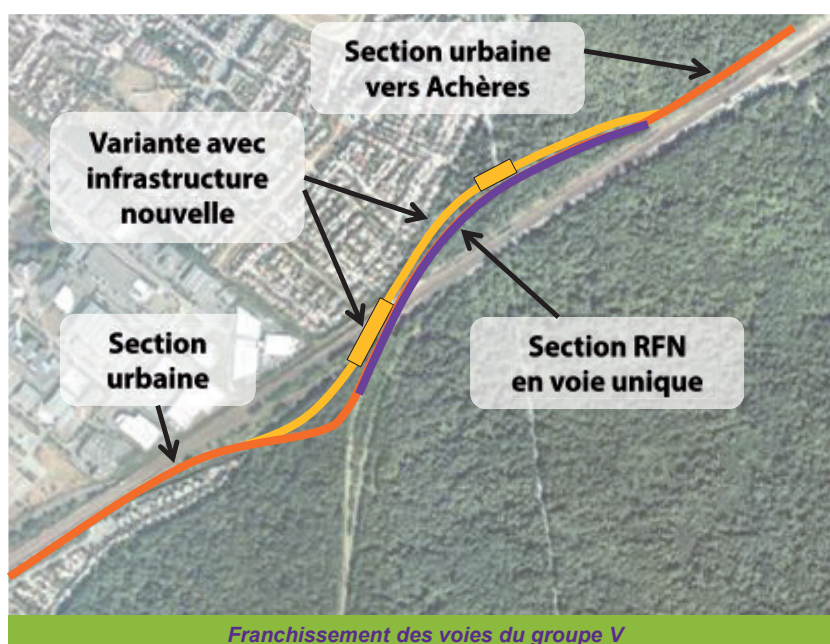


Insertion du tram sans ouvrage, au niveau de la rue

35

Tangentielle Ouest

■ Le franchissement dans le secteur du Chêne-feuillu



Franchissement des voies du groupe V

36

SYNTHESE DES ECHANGES ET CONCLUSION



37

■ Comment s'exprimer et s'informer ?



Donnez votre avis en ligne sur le site internet

www.tangentielleouest.fr



Remplissez la carte T jointe au dépliant et à la lettre



38





05 LES COURRIERS ET CONTRIBUTIONS REÇUES

- > AUT IDF
- > CADEB
- > Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie
- > Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- > Département du Val d'Oise

> AUT IDF



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

Avril 2016

Avis dans le cadre de la concertation complémentaire sur
la Tangentielle Ouest phase 2 - Variante de POISSY

L'AUT / FNAUT Ile-de-France milite depuis de nombreuses années pour la création de transports de rocade réutilisant la grande ceinture ferroviaire, notamment dans les Yvelines. Elle rappelle que dès 2001 avait eu lieu une concertation sur le projet tangentielle ouest-sud (Achères-Melun) qui n'a jamais vu le jour. Elle déplore les attermolements de certains élus des Yvelines qui ont considérablement ralenti l'avancée du projet Tangentielle ouest depuis sa relance en 2006 (adoption du DOCP par le STIF).

L'AUT / FNAUT Ile-de-France constate que le tracé désormais proposé a l'avantage d'une meilleure desserte de Poissy et d'offrir une correspondance en gare de Poissy, même si elle n'est pas optimale.

Cependant, le nouveau tracé génère plusieurs craintes :

- il impliquera probablement un nombre important d'expropriations, facteur de contestations et de retards
- l'insertion dans Poissy boulevard Gambetta est délicate par endroits vues les largeurs existantes. Compte tenu des difficultés de circulation, la bonne gestion des carrefours sera un enjeu essentiel. En tout cas, un tracé souterrain ne nous paraît pas réaliste. Une réalisation en voie unique est également à exclure car d'autres tronçons sont déjà prévus en voie unique et cela viendrait dégrader le fonctionnement global de la TGO.
- le coût est significativement plus élevé qu'avec le tracé initial : son financement pourrait être problématique alors que celui de la phase 1 St-Cyr / St-Germain n'est pas encore bouclé à ce jour.
- enfin les problématiques techniques des multiples transitions entre alimentation en 25000 V (Réseau ferré) et en 750 V (tracé urbain) ne sont pas résolues à ce stade.

Il appartient désormais au STIF et collectivités concernées de répondre à ces difficultés dans le cadre des études préalables à l'enquête publique complémentaire. C'est sur cette base que nous pourrions nous prononcer définitivement sur le choix d'un tracé.

* * *



> CADEB



COLLECTIF D'ASSOCIATIONS POUR LA DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT
DANS LES BOUCLES DE SEINE / SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Sartrouville le 8 Avril 2016

Objet : Avis du Cadeb sur la phase 2 dite de concertation complémentaire du 7 mars au 8 avril 2016, de la Tangentielle Ouest (TGO) avec passage par Poissy gare RER

Nous rappelons que le Cadeb est un Collectif qui regroupe une vingtaine d'associations de protection de l'environnement dans les Boucles de Seine St Germain en Laye et alentour. Il bénéficie d'un agrément préfectoral à l'échelle départementale. Il est membre de FNE Ile-de-France, union régionale des associations de protection de l'environnement, et de l'association des usagers des transports (AUT) Fnaut Ile-de-France

Lors de l'enquête publique de la Phase 2 qui s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014, le Cadeb avait émis un avis favorable. Cet avis portait essentiellement sur le trajet Saint Germain grande ceinture, Poissy grande ceinture, Achères Chêne Feuillu, Achères RER A.

Suite aux conclusions de l'enquête publique, et à la demande du président du Conseil général et du maire de Poissy, les porteurs du projet ont engagé des études complémentaires sur la faisabilité et l'opportunité d'un tracé urbain par Poissy, afin de connecter la future ligne Tangentielle Ouest, à la Gare de Poissy RER.

Ce qui donne lieu à cette concertation complémentaire sur la phase 2 du 7 mars au 8 avril 2016.

A l'origine, le projet de TGO devait utiliser intégralement les voies ferrées existantes du réseau national, après aménagement, notamment les quais des stations qui doivent pouvoir recevoir les rames type tram-train.

En aménageant une correspondance directe à Poissy entre la TGO et les lignes RER ou Transilien, on permet une relation entre les secteurs Versailles et Achères Via Poissy, et vice versa.

Le tracé urbain dans Poissy a pour objectifs:

- répondre aux besoins de desserte du territoire.
- assurer une correspondance nouvelle en gare de Poissy RER
- assurer un accompagnement renforcé du développement urbain de Poissy en desservant plusieurs projets comme le Quartier Rouget de Lisle (ZAC EOLE) mais aussi des quartiers comme Saint Exupéry.

A cet effet, il est proposé de créer trois stations dans Poissy :

- Poissy Gambetta pour desservir le quartier de la Bruyère
- Poissy RER
- Poissy ZAC près des quartiers Rouget de Lisle et du quartier de St Exupéry.

En revanche, la station Achères Chêne Feuillu, envisagée dans le tracé initial, est supprimée.

Des membres du Cadeb ont assisté aux réunions publiques de concertation, le 17 mars et le 31 mars, avec de nombreuses questions posées par une assistance nombreuse, plutôt sceptique sur le nouveau projet.



COLLECTIF D'ASSOCIATIONS POUR LA DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LES BOUCLES DE SEINE / SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

A ce stade de la concertation, le Cadeb rappelle que l'examen d'un tracé urbain par Poissy va retarder le projet et entraîner un important surcoût, qui sera à la charge du Département et de la ville de Poissy, le tout sous réserve de pouvoir maîtriser tous les aspects techniques induits par cette variante.

Le groupe de travail constitué au sein du Cadeb :

- Constate que le passage dans la zone urbaine dense devrait rendre la desserte plus attractive à de nombreux habitants, notamment par le raccordement au RER A et à Eole à Poissy, mais demande une étude des flux et une étude d'adaptation du trafic routier, la création d'une ligne de transports en commun étant une occasion de revoir la place de la voiture.
- Constate en revanche le déboisement d'une surface plus importante que dans le projet initial.
- Considère indispensable de créer une station soit au Technoparc, soit au Chêne feuillu si les études confirment la faisabilité et l'intérêt.
- Constate que faire passer un tram-train en centre ville se traduira par des expropriations dans les zones de contraintes, et qu'à défaut la voie unique envisagée ne permettra pas un trafic fluide.
- Considère que la TGO n'est pas faite principalement pour desservir Poissy intra-muros, mais pour améliorer les trajets entre les villes de l'ouest parisien et ainsi préconise de ne créer qu'une station à Poissy : Poissy RER.
- Constate que l'alimentation différente sur le réseau ferré (25.000 volts) et en ville (750 V) conduit à une complexité technique du matériel roulant.
- Constate que le projet initial 2014 permet l'utilisation de l'ex grande ceinture, en mode tram-train sur la totalité du trajet, ce qui réduit les coûts.

En conclusion :

Le groupe de travail :

- Considérant que seule la partie urbaine de Poissy posant problème, demande de ne pas bloquer la situation pendant 4 à 5 ans, et de réaliser notamment le raccordement au RER A à St Germain par la « virgule ».
- Préconise de réaliser le tracé initial qui a fait l'objet d'une enquête publique validée par la commission d'enquête, et de laisser le maître d'ouvrage (STIF) mener à bien les études de la phase d'insertion par Poissy RER
- Regrette par ailleurs le retard pris sur le projet de Tangentielle Nord

Le groupe Transports du Cadeb



> Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie

1/4



Concertation

Tangentielle Ouest, Phase 2, variante

Saint-Germain-Grande-Ceinture / Achères Ville via Poissy centre.

Contribution des Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie.

Constat :

L'axe routier RN 184 qui relie Saint-Germain-en-Laye à Conflans-Sainte-Honorine, et communique de chaque côté avec les pôles d'emploi de Vélizy et Saint-Quentin-en-Yvelines d'une part, Cergy et Roissy d'autre part, et Poissy et Achères via des départementales raccordées à la RN 184 est saturé depuis quarante ans, particulièrement le matin de 6h30 à 9h30 et le soir de 16h30 à 20h00.

Cette saturation a deux causes, l'inachèvement de la rocade francilienne et l'absence de liaisons ferroviaires pratiques entre le pôle St Ouen l'Aumône, Conflans Cergy, le pôle St Germain-en-Laye Poissy Achères et le pôle Versailles St Quentin Vélizy.

Cette saturation a des conséquences néfastes en termes de développement durable :

Le développement économique des diverses zones d'emploi, notamment celle du Bel-Air à Saint-Germain-en-Laye, est entravé. La qualité de vie des riverains de la RN 184, de la déviation de la RN 13 à Saint-Germain-en-Laye, de la RN 186 à Port-Marly et Marly-le-Roi, de la RD98 vers Fourqueux, et de la RD 190 tant à St Germain qu'à Poissy est dégradée du fait

Version finale le 6 avril 2016,

Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie, Association agréée au niveau départemental

WWW.lesateliersdelenvironnement.org

Siège social au MAS, 3 rue de la République, 78100 Saint-Germain-en-Laye

du bruit et des embouteillages quotidiens. L'agrément de la forêt de Saint-Germain, ainsi que le développement de la biodiversité sont également pénalisés par cette circulation intense.

Le Projet de Tangentielle Ouest, phase 2, variante :

Du point de vue de l'utilisateur, cette variante renforce le maillage de la tangentielle Ouest avec les radiales existantes ou futures, c'est-à-dire le RER A à Poissy gare et la future ligne Eole assurant une liaison rapide avec la Défense, la porte Maillot (RER C), Paris St Lazare, Paris Nord et Paris Est). Elle améliore aussi la connexion entre cette tangentielle et el bassin d'emploi et de population de Poissy. Elle est donc bienvenue et devrait renforcer l'usage des transports en commun au détriment de la voiture individuelle.

Les connexions aux radiales existantes devront être faciles et d'une fréquence suffisante, et les gares devront offrir toutes facilités aux usagers en termes de réseau de bus de proximité, parkings à Vélos et pistes cyclables pour y accéder, zones de dépose minute pour ceux qui ne peuvent utiliser ces deux moyens, et accès facilité des vélos dans les rames.

Pour ce qui concerne plus particulièrement Saint-Germain-en-Laye, en complément de la phase 1 qui relie les pôles résidentiels et d'emploi du Bel-Air, du Centre Ville, et le pôle de la Lisière Pereire aux radiales RER A, ligne L [Paris-Saint-Lazare, Saint-Nom-la-Bretèche], et faisceau de lignes Paris-Montparnasse vers Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, la phase 2 variante permettra une deuxième liaison rapide par le futur RER E vers Paris centre, et une meilleure liaison vers Poissy pour la zone sud de Saint-Germain.

Rappelons que les bénéfices attendus de ce projet en termes de réduction de trafic routier dans Saint Germain-en-Laye, dans Poissy et Achères, et entre ces villes et Conflans, ne seront intégralement obtenus qu'à la condition que le calendrier de réalisation de la phase 2 soit respecté, que le bouclage de l'A 104 entre Méry sur Oise et Orgeval soit enfin réalisé, et que l'aménagement à moyen terme de la RN 184 / RN 13 en boulevard urbain dans ses parties urbaines, et en route forestière à vitesse de circulation limitée dans la forêt, soit réalisé.

Notons enfin que la suppression de la gare d'Achères Chêne feuillu est une très bonne chose pour préserver la forêt domaniale de Saint-Germain

Version finale le 6 avril 2016,

Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie, Association agréée au niveau départemental

WWW.lesateliersdelenvironnement.org

Siège social au MAS, 3 rue de la République, 78100 Saint-Germain-en-Laye



Avis des Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie :

Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie émettent un avis favorable à cette variante et recommandent que les questions suivantes et points suivants soient particulièrement pris en compte lors de l'enquête publique à venir :

Variante 2 dans Achères : la variante (que nous nommerons variante 1) présentée améliore la desserte de Poissy mais délaisse une partie peuplée d'Achères. Le tracé proposé pourrait être modifié comme suit : entre les gares de Poissy ZAC et Achères Ville, emprunter la D30 avec une station intermédiaire. Cela permettrait de raccorder la plus grande partie des zones résidentielles d'Achères à la TGO. Cette variante 2 ne serait peut-être pas beaucoup plus coûteuse que celle proposée, ni plus compliquée à réaliser. L'association demande si le Maître d'Ouvrage a considéré cette variante 2 et quelles seraient les motifs qui amèneraient à ne pas la retenir.

Question des coûts : la variante 1 est notablement plus coûteuse que la version initiale. Elle doit donc s'accompagner d'une étude de trafic démontrant sa viabilité.

Question des nuisances à Poissy : comment limiter les impacts directs (bruit, vibrations, chantier) et indirects (encombrement accru des voies urbaines ? priorité à donner aux bus empruntant ces voies) sur les riverains du tracé urbain

Complémentarité Tram-train / réseaux locaux de bus : Lors du débat public de mai 2013, la Vice Présidente du STIF a souligné cette nécessaire complémentarité et l'engagement du STIF à maintenir des réseaux de bus efficaces. Le dossier ne comporte pas d'éléments précis à ce sujet. Pour que le transfert du trafic routier vers le rail puisse se réaliser, il est essentiel que les réseaux de bus à partir des gares de Saint-Germain Grande-Ceinture, Poissy Gare et Achères Ville soient maintenus.

Compensations au défrichage : Nous réitérons avec insistance notre demande auprès du STIF et de l'ONF pour que les compensations forestières correspondant aux zones défrichées puissent être réalisées à partir de surfaces attenantes aux massifs des forêts de St Germain-en-Laye (anciennes zones d'épandage du SIAAP appartenant à la ville de Paris par exemple) ou de Marly, ou mieux encore en neutralisant une partie du faisceau de voies de la gare de triage d'Achères Grand-Cormier, notoirement sous-utilisée. Nous comprenons que la Loi avenir agricole d'octobre 2014 permet de compenser les défrichages par l'allocation d'une somme destinée à financer des travaux sylvicoles dans le même massif forestier, cependant cette solution ne répond pas aux vœux exprimés par nos adhérents, et de plus constitue une « occasion ratée » de maintenir intégralement le poumon vert que constitue cette forêt aux abords de la métropole du Grand Paris.

.....

Version finale le 6 avril 2016,

Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie, Association agréée au niveau départemental

WWW.lesateliersdelenvironnement.org

Siège social au MAS, 3 rue de la République, 78100 Saint-Germain-en-Laye

Qui sommes nous :

Nous sommes une association qui réunit des habitants de Saint-Germain-en-Laye, de la communauté d'agglomérations Saint-Germain Boucles de Seine et de sa région qui souhaitent, en toute liberté et sans affiliation partisane, s'impliquer dans le débat public tant sur les questions locales que nationales, voire européennes ou internationales. Le mot Ateliers qui figure dans notre nom n'a pas été choisi au hasard. Il caractérise notre démarche qui a pour ambition de participer à la vie publique en l'alimentant par des éléments factuels, des débats ouverts et contradictoires, des actions citoyennes..., et de porter la voix de la société civile à propos des problématiques locales ou plus larges. Nous sommes convaincus que les notions d'environnement et de démocratie sont étroitement liées et interdépendantes. Seuls des citoyens informés, responsables et actifs peuvent favoriser un véritable développement durable. Les remarques qui suivent visent donc au double objectif de favoriser la démocratie locale et d'exprimer un avis sur le fond du projet de Tangentielle Ouest.

Version finale le 6 avril 2016,

Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie, Association agréée au niveau départemental

WWW.lesateliersdelenvironnement.org

Siège social au MAS, 3 rue de la République, 78100 Saint-Germain-en-Laye



> Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise



	Am.	Can.	Rep. Ph.	Rep. Do.	Fr.
DOMINIQUE LEFEBVRE		X			
PRÉSIDENT		X			
DÉPUTÉ DU VAJORDAN					
COM					
SG					
DÉPUTÉ					
ML					
ML		X			
SG					

Deja seduz

STIF 07/04/16

A 16002121



DFI

Signaté

Monsieur Laurent PROBST
Directeur général du STIF
41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

Cergy-Pontoise, le 6 avril 2016

Objet : 2^{ème} phase TGO – Concertation complémentaire

Monsieur le Directeur général,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, pour votre information, copie du courrier que j'adresse ce jour à la Présidente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, relatif à l'organisation d'une concertation complémentaire pour le nouveau tracé urbain par Poissy de la seconde phase du projet de la Tangentielle Ouest (TGO) pour relier Saint Germain-en-Laye et Achères-ville.

Je vous en souhaite bonne réception et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de mes salutations distinguées.

Dominique LEFEBVRE

minique LEFEB

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE CERGY PONTOISE
Parvis de la Préfecture - BP 80309
95027 Cergy-Pontoise Cedex
T 01 34 41 42 02 F 01 34 41 43 55
dominique.lefebvre@cergypontoise.fr



	Président	Co-prés.	Rep. Nat.	Rep. Dépt.	Rep. Loc.
DOMINIQUE LEFEBVRE		X			
PRÉSIDENT		X			
DÉPUTÉ DU VAL D'OISE					
CDM					
SG					
DDVLI					
DI					
DDI		X			
DDCI					

Déjà reçu

STIF 07/04/16

A 16002121



DPI

Signaté

Monsieur Laurent PROBST
 Directeur général du STIF
 41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS

Cergy-Pontoise, le 6 avril 2016

Objet : 2^{ème} phase TGO – Concertation complémentaire

Monsieur le Directeur général,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, pour votre information, copie du courrier que j'adresse ce jour à la Présidente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, relatif à l'organisation d'une concertation complémentaire pour le nouveau tracé urbain par Poissy de la seconde phase du projet de la Tangentielle Ouest (TGO) pour relier Saint Germain-en-Laye et Achères-ville.

Je vous en souhaite bonne réception et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de mes salutations distinguées.

Dominique LEFEBVRE



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
 DE CERGY-PONTOISE
 Hôtel d'agglomération
 Parvis de la Préfecture - BP 80309
 95027 Cergy-Pontoise Cedex
 T 01 34 41 42 02 F 01 34 41 43 55
 dominique.lefebvre@cergypontoise.fr





DOMINIQUE LEFEBVRE
PRÉSIDENT
DÉPUTÉ DU VAL D'OISE

Madame Valérie PECRESSE
Présidente du STIF
STIF
41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

LRAR : AA 120 408 4218 2

Cergy-Pontoise, le 6 avril 2016

Objet : 2^{ème} phase TGO – Concertation complémentaire

Madame la Présidente, *Chère Valérie,*

J'ai appris par voie de presse l'organisation d'une concertation complémentaire du 7 mars au 8 avril 2016 pour le nouveau tracé urbain par Poissy de la seconde phase du projet de la Tangentielle Ouest (TGO) pour relier Saint Germain-en-Laye et Achères-ville.

Je m'étonne que la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) n'ait pas été informée par le STIF de ce projet d'évolution du tracé de la TGO, préalablement à la concertation et regrette l'absence de réunion du comité de suivi dont fait partie la CACP à l'occasion du nouveau DOCP.

L'agglomération de Cergy-Pontoise en tant que Préfecture du Val d'Oise qui accueille plus de 200 000 habitants, 90 000 emplois et 27 000 étudiants est concernée par les évolutions de la TGO et je déplore que les collectivités qui ne sont pas directement riveraines du nouveau tracé de la TGO - mais qui sont directement concernées par cette infrastructure - n'aient pas été associées au travail d'élaboration du nouveau projet. En reliant à terme l'agglomération de Cergy-Pontoise aux grands pôles urbains des Yvelines, la TGO jouera un rôle majeur dans l'amélioration des déplacements des habitants, des actifs et des étudiants du Nord-Ouest et de l'Ouest francilien.

A plusieurs reprises¹ - concertation préalable en 2013 et enquête publique en 2014 -, la CACP a donné un avis favorable sur le tracé de la TGO entre Saint Germain-en-Laye et Achères-ville par l'ancienne voie de chemin de fer de la grande ceinture, en rappelant que la mise en œuvre et le respect du calendrier de la phase 2 de la TGO constituaient une priorité pour Cergy-Pontoise et en demandant que les études approfondies sur la qualité de la correspondance entre le RER A et la TGO à Achères-ville et les études de la phase 3 de prolongation de la TGO jusqu'à Cergy-Pontoise soient engagées.

¹ En annexe : délibération du 4 juin 2013 dans le cadre de la concertation préalable, et courrier du 24 juillet 2014 dans le cadre l'enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014.



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE CERGY-PONTOISE
Hôtel d'agglomération
Parvis de la Préfecture - BP 80309
95027 Cergy-Pontoise Cedex
T 01 34 41 42 02 F 01 34 41 43 55
dominique.lefebvre@cergypontoise.fr



	Président	Co-prés.	Rep. Pdt	Rep. Dpt	Rep. Terr.
DOMINIQUE LEFEBVRE		X			
PRÉSIDENT		X			
DÉPUTÉ DU VAL D'OISE					
CDM					
SG					
DPV					
DL					
DP	X				
DP					

Déjà reçu

STIF 07/04/16

A 16002121



DPI

Signaté

Monsieur Laurent PROBST
 Directeur général du STIF
 41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS

Cergy-Pontoise, le 6 avril 2016

Objet : 2^{ème} phase TGO – Concertation complémentaire

Monsieur le Directeur général,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, pour votre information, copie du courrier que j'adresse ce jour à la Présidente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, relatif à l'organisation d'une concertation complémentaire pour le nouveau tracé urbain par Poissy de la seconde phase du projet de la Tangentielle Ouest (TGO) pour relier Saint Germain-en-Laye et Achères-ville.

Je vous en souhaite bonne réception et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de mes salutations distinguées.

Dominique LEFEBVRE



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
 DE CERGY-PONTOISE
 mairie d'agglomération
 Parvis de la Préfecture - BP 80309
 95027 Cergy-Pontoise Cedex
 T 01 34 41 42 02 F 01 34 41 43 55
 dominique.lefebvre@cergy-pontoise.fr





DOMINIQUE LEFEBVRE
PRÉSIDENT
DÉPUTÉ DU VAL D'OISE

Madame Valérie PECRESSE
Présidente du STIF
STIF
41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

LRAR / A 120 408 4218 2

Cergy-Pontoise, le 6 avril 2016

Objet : 2^{ème} phase TGO – Concertation complémentaire

Madame la Présidente,

J'ai appris par voie de presse l'organisation d'une concertation complémentaire du 7 mars au 8 avril 2016 pour le nouveau tracé urbain par Poissy de la seconde phase du projet de la Tangentielle Ouest (TGO) pour relier Saint Germain-en-Laye et Achères-ville.

Je m'étonne que la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) n'ait pas été informée par le STIF de ce projet d'évolution du tracé de la TGO, préalablement à la concertation et regrette l'absence de réunion du comité de suivi dont fait partie la CACP à l'occasion du nouveau DOCP.

L'agglomération de Cergy-Pontoise en tant que Préfecture du Val d'Oise qui accueille plus de 200 000 habitants, 90 000 emplois et 27 000 étudiants est concernée par les évolutions de la TGO et je déplore que les collectivités qui ne sont pas directement riveraines du nouveau tracé de la TGO - mais qui sont directement concernées par cette infrastructure - n'aient pas été associées au travail d'élaboration du nouveau projet. En reliant à terme l'agglomération de Cergy-Pontoise aux grands pôles urbains des Yvelines, la TGO jouera un rôle majeur dans l'amélioration des déplacements des habitants, des actifs et des étudiants du Nord-Ouest et de l'Ouest francilien.

A plusieurs reprises¹ - concertation préalable en 2013 et enquête publique en 2014 -, la CACP a donné un avis favorable sur le tracé de la TGO entre Saint Germain-en-Laye et Achères-ville par l'ancienne voie de chemin de fer de la grande ceinture, en rappelant que la mise en œuvre et le respect du calendrier de la phase 2 de la TGO constituaient une priorité pour Cergy-Pontoise et en demandant que les études approfondies sur la qualité de la correspondance entre le RER A et la TGO à Achères-ville et les études de la phase 3 de prolongation de la TGO jusqu'à Cergy-Pontoise soient engagées.

¹ En annexe : délibération du 4 juin 2013 dans le cadre de la concertation préalable, et courrier du 24 juillet 2014 dans le cadre l'enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014.



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE CERGY-PONTOISE
Hôtel d'agglomération
Parvis de la Préfecture - BP 80309
95027 Cergy-Pontoise Cedex
T 01 34 41 42 02 F 01 34 41 43 55
dominique.lefebvre@cergypontoise.fr

A ce jour, ni les études de prolongation n'ont été engagées, ni le calendrier n'a été tenu, ni le tracé validé à l'issue de l'enquête publique n'est respecté.

Le nouveau tracé de la TGO par Poissy offre l'intérêt de créer une liaison ferrée entre Cergy-Pontoise et le centre de Poissy, par le RER A jusqu'à Achères-ville puis par le futur tram-train entre Achères-ville et le centre de Poissy.

Toutefois, j'émet les plus grandes réserves sur les points suivants :

- L'allongement du temps de parcours entre Achères-ville et Saint Germain-en-Laye qui risque d'être plus important que les 4mn annoncées dans les documents mis en concertation, compte-tenu de la densité du tissu urbain et de la circulation des véhicules sur l'axe routier qui relie Poissy à Saint-Germain-en-Laye.
- La connexion insatisfaisante du futur arrêt de la TGO dans le centre-ville de Poissy avec la gare SNCF existante qui ne permettra pas une correspondance rapide et efficace de quai à quai entre la TGO et le réseau de la SNCF comprenant notamment l'extension du RER E (EOLE).
- Les coûts de réalisation de la phase 2 de la TGO qui seront plus élevés dans le scénario de la création d'une voie de type tramway dans le tissu urbain de Poissy que dans le scénario de la modernisation de la voie existante de la grande ceinture.
- Les délais de réalisation de la TGO qui une fois encore sont allongés avec une mise en service décalée.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées. *D. Lefebvre*


Dominique LEFEBVRE

Copie :

- Monsieur le Préfet du Val d'Oise
- Madame la Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
- Monsieur le Président du Conseil départemental du Val d'Oise
- Monsieur le Président de la SNCF
- Monsieur le Directeur de SNCF Transilien
- Monsieur le Directeur SNCF Réseau
- Monsieur le Directeur général du STIF





DOMINIQUE LEFEBVRE
PRÉSIDENT
DÉPUTÉ DU VAL D'OISE

Madame Marie-Claire EUSTACHE
Présidente de la commission d'enquête publique
TGO Phase 2
Mairie de Saint Germain-en-Laye
16 rue de Pontoise
78100 SAINT GERMAIN-EN-LAYE

Cergy-Pontoise, le 24 juillet 2014

Objet : Enquête publique de la phase 2 de la TGO

Madame la Présidente,

La Tangentielle Ouest (TGO) est destinée à jouer un rôle majeur dans les transports franciliens. En reliant du Nord au Sud l'agglomération de Cergy-Pontoise et celles des Yvelines, la TGO permettra aux habitants, aux actifs et aux étudiants de se déplacer entre les pôles du Nord-Ouest et de l'Ouest francilien.

La TGO fait partie des projets d'infrastructures de transport ferrées constituant les rocade manquantes en Ile-de-France et permettra les déplacements « de banlieue à banlieue » sans passer par Paris corrigeant l'excessive radialité du réseau ferré de la région parisienne.

La TGO s'inscrit dans le maillage du réseau ferré francilien et permettra les correspondances avec le RER A et le RER C. A ce titre, elle est un complément essentiel du futur Grand Paris Express dont elle partage l'ambition de développer les liaisons de pôles à pôles. C'est dans ce sens que la phase 2 de la Tangentielle Ouest est inscrite au Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

La phase 2 de la TGO représente un enjeu stratégique pour l'agglomération de Cergy-Pontoise, qui accueille 200 000 habitants, 90 000 emplois et 27 000 étudiants dans son pôle universitaire. Par ailleurs, en tant que Préfecture du Val d'Oise, Cergy-Pontoise est le siège d'un grand nombre d'administrations et d'un pôle de bureaux.

A plusieurs reprises au cours des dernières années, la CACP s'est prononcé en faveur de la TGO et a demandé au STIF la mise en œuvre de la phase 2.

La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise émet un avis favorable au projet de la phase 2 de la TGO et demande que :

- la mise en œuvre de la phase 2 de la TGO constitue une priorité pour une réalisation conforme au calendrier annoncé par le maître d'ouvrage ;
- les éventuels retards de réalisation de la phase 1 de la TGO ne portent pas préjudice au calendrier de la phase 2 de la TGO ;



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE CERGY-PONTOISE
Mairie d'Agglomération
Parvis de la Préfecture - 95000
95027 Cergy-Pontoise Cedex
T 01 34 41 42 02 F 01 34 41 43 55
dominique.lefebvre@cergypontoise.fr

- les études approfondies soient engagées pour garantir une correspondance rapide et efficace en gare d'Achères-Ville entre le RER A et la TGO ;
- la desserte directe entre Achères et Saint Germain RER A sans rupture de charge soit étudiée ;
- les études de la phase 3 de prolongation de la TGO jusqu'à Cergy-Pontoise soient engagées et qu'elles prennent en compte le tracé desservant l'Hautil ;
- le financement des études complémentaires de la phase 2 soit inscrit au CPER actuel et que le financement des travaux de la phase 2 soit inscrit au CPER 2014 -2020.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Dominique LEBEVRE



■ l'agglomération

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

04062013-n°6

SEANCE DU 04 Juin 2013

Date de la convocation du Conseil : 27 mai 2013

Le nombre de délégués en exercice est de 67

L'an deux mille treize, le 04 juin à 19 H 30, le Conseil de la Communauté, légalement convoqué le 27 mai 2013, s'est réuni à l'Hôtel d'Agglomération, sous la Présidence de Monsieur Bernard MORIN, 1^{ER} Vice-Président.

ETAIENT PRESENTS :

David AIME, Anne-Marie BESNOUIN, Gérard BURN, Florence CAIGNARD, Lydia CHEVALIER, Agnès COFFIN Sylvie COUCHOT, Didier DAGUE, Gérard DALLEMAGNE, Maurice DESCAMPS, Laurent DUMOND, Christine ERARD, Cécile ESCOBAR, Marc FARGE, Dominique GILLOT, Jacques FEYTE, Christlane FRANCHETTE, Francette GAUDIN, Jean-Philippe GENTA, Christian GOURMELEN, Roland GROS, Maryse GINGUENÉ, Sébastien HOPIN, Philippe HOUILLON, Pierre JANCOU, Jean-Paul JEANDON, Michel JUMELET, Mohamed Kassim MASTHAN, Hussen KEBE, Raphaël LANTERI, Cédric LAPERTEAUX, Monique LEFEBVRE Jean-Michel LEVESQUE, Sylvie LEMAITRE, Gilbert MARSAC, Françoise MARTIN, Bernard MORIN, Joël MOTYL, Eric NICOLLET, Jean-Pierre PARAY, Christophe PRAS, Eric PROFFIT-BRULFERT, Alain RICHARD, Jean-Claude RODHAIN Jean-Marie ROLLET, Gérald RUTAUT, Rose-Marie SAINT-GERMES, Andrée SALGUES, Christophe SCAVO, Bruno STARY, Emmanuel SIOU, Thierry THOMASSIN, Joël TISSIER, Jean-Claude WANNER

ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR :

Françoise COURTIN ayant donné pouvoir à Pierre JANCOU
Elvira JAUEN ayant donné pouvoir à Dominique LEFEBVRE
Bernard ROUSSEL ayant donné pouvoir à Rose-Marie SAINT-GERMES
Michel GRANGER ayant donné pouvoir à Gilbert MARSAC
Nathalie LEPETIT ayant donné pouvoir à Eric PROFFIT-BRULFERT
Marie-Joëlle LIEGES ayant donné pouvoir à Christophe SCAVO
Moussa DIARRA ayant donné pouvoir à Laurent DUMOND
Armelle LEGRAND-ROBERT ayant donné pouvoir à Emmanuel SIOU

ABSENTS EXCUSES

André METZGER
Michèle BARATELLA
Mehdi HADJAB
Emmanuel PEZET
Dominique LEFEBVRE

SECRETAIRE DE SEANCE : Rose-Marie SAINT-GERMES

Le Président de la Communauté d'Agglomération certifie que le présent procès-Verbal a été

transmis en Sous-Préfecture le : 26 JUL. 2013

et affiché à la porte de l'Hôtel d'agglomération le : 26 JUL. 2013

La 2ème Vice-Présidente

Accusé de réception
095-249500109-20130604-06-2013-DE
Date de télétransmission : 26/07/2013
Date de réception préfecture : 26/07/2013

04062013-n°06

**OBJET : CONCERTATION PUBLIQUE DE LA PHASE 2 DE LA TANGENTIELLE OUEST
– AVIS DE LA CACP**

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTE,

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU la concertation en cours relative à la phase 2 de la Tangentielle Ouest,

VU le rapport de Sébastien HOPIN invitant le Conseil à se prononcer dans le cadre de la concertation publique de la phase 2 de la TGO,

CONSIDERANT que la Tangentielle Ouest est un maillon essentiel pour les transports franciliens et corrigera à l'Ouest l'excessive radialité des transports en commun ; qu'elle permettra de relier entre eux les pôles d'activités et d'habitat de l'Ouest francilien et qu'elle crée un maillage avec les grandes infrastructures ferrées du RER A et du RER C,

CONSIDERANT qu'à ce titre, et comme le montre le Nouveau Grand Paris présenté par le Gouvernement le 6 mars 2013 intégrant la Tangentielle Ouest et fixant à 2020 son prolongement jusqu'à Achères, elle est un complément essentiel du Grand Paris Express, dont elle partage l'ambition de développer les liaisons de pôles à pôles,

CONSIDERANT que grâce à la correspondance avec le RER A à la gare d'Achères-ville, la TGO permettra de désenclaver Cergy-Pontoise vers l'Ouest en facilitant les échanges notamment pour ceux qui viennent travailler ou étudier à Cergy-Pontoise et deviendra la colonne vertébrale de la Confluence,

CONSIDERANT qu'un premier dossier d'objectifs et d'orientations principales (DOCP) de la TGO portant sur le tronçon Nord et le tronçon Sud a été approuvé en juillet 2006 ; que toutefois, le STIF a souhaité lancer des études en 2010 pour étudier un nouveau tracé de la TGO vers la gare de Poissy au lieu de la gare d'Achères contre lequel la CACP et les communes de Conflans, d'Achères et de Poissy ont manifesté ensemble à plusieurs reprises en 2010 ; et qu'enfin les conclusions de l'étude ont confirmé le tracé en direction d'Achères-ville après avoir fait perdre plus de 2 ans au tronçon Nord occasionnant un décalage avec le tronçon Sud et le phasage de la TGO,

CONSIDERANT que dans le cadre du CPRD (Région-Département des Yvelines) en vigueur, 200M€ ont été consacrés à la prolongation de la TGO, cette enveloppe devant initialement couvrir les phases 1 et 2,

CONSIDERANT que le coût réel de la branche « Saint-Germain Grande Ceinture – Saint-Germain RER A » estimé à 75M€ menace la réussite et le principe même de la réalisation de la phase 2 jusqu'à Achères :

- le coût de cette branche absorbe 37,5% du budget global et rend la phase 2 en l'état non financée ;
- pour moins de 3km à travers la forêt de Saint-Germain, il représente 55% du coût du tronçon nord (135M€), qui pour sa part constitue l'armature de la Confluence Seine-Oise et a vocation à connecter les pôles économiques de Poissy (PSA), Achères (Port Seine-Métropole) et Cergy-Pontoise (100 000 emplois, 27 000 étudiants) ;
- il introduit un fonctionnement en branches, dont l'expérience du RER A démontre la grande fragilité ;



04062013-n°06

- il réduit mécaniquement le nombre de trains desservant Achères, et dégrade donc les fréquences ;
- il n'est pas justifié par les projections de trafic et ne dessert que le camp des loges ;

APRES EN AVOIR DELIBERE A L'UNANIMITE,

1/ EMET L'AVIS SUIVANT sur la phase 2 de la TGO :

- Donne un avis favorable à la réalisation de la phase 2 (tronçon Saint Germain Grande ceinture – Achères-ville) de la TGO ;
- Demande que la mise en œuvre de la phase 2 de la TGO constitue une priorité absolue pour une réalisation dans les délais les plus brefs, conformément aux orientations relatives au Nouveau Grand Paris annoncées par le gouvernement le 6 mars 2013 ;
- Demande que les éventuels retards de réalisation dans le tronçon sud de la phase 1 de la TGO (Saint-Cyr – Noisy-le-Roi) ne portent pas préjudice au calendrier de la phase 2 de la TGO ;
- Demande que des études approfondies soient engagées pour garantir une correspondance rapide et efficace en gare d'Achères-ville entre le RER A et la TGO ;
- Demande que le financement du prolongement de la Tangentielle Ouest de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères-ville soit assuré, comme prévu initialement, par le CPRD Région-Yvelines en vigueur ;
- Demande en conséquence que soit réétudiée l'opportunité de la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye entre les gares Grande Ceinture et RER A, compte tenu des caractéristiques de cette infrastructure et de l'incompatibilité financière révélée par la concertation publique en cours ;
- Demande que le financement des études de prolongement de la TGO jusqu'à Cergy-Pontoise soit inscrit au prochain CPER et qu'elles prennent en compte le tracé passant par l'Hautil, en référence à la solution 1 du projet de DOCP présenté en comité de suivi le 20 mars 2009.

POUR EXTRAIT CONFORME
La 2ème Vice-Présidente


Dominique GILLOT

> Département du Val d'Oise



Le Président

D16-GPO-1805



Affaire suivie par : Leslie GUERVIL
 tél : 01 34 25 17 20
 courriel : leslie.guervil@valdoise.fr

Cergy, le - 8 AVR. 2016

Expéditeur : DGPO

STIF
 Madame Valérie PECRESSE
 Présidente
 41 rue de Châteaudun
 75009 Paris

Madame la Présidente, *chère Valérie,*

A la suite de l'enquête publique de la phase 2 de la Tangentielle Ouest (TGO) qui s'est tenue du 16 juin au 26 juillet 2014, vous avez engagé une étude complémentaire proposant un tracé urbain via Poissy qui assure une connexion de la TGO avec la gare RER de Poissy. Cette variante de tracé entre Poissy et Achères est actuellement soumise à la concertation du public.

La Tangentielle Ouest est un projet essentiel pour le Département du Val d'Oise car il viendra appuyer et conforter le développement de l'Ouest parisien, et plus particulièrement le bassin de vie autour de la Confluence Seine et Oise.

Dans un système de transport principalement organisé en radiales vers Paris, la Tangentielle Ouest représente ainsi un enjeu majeur pour l'accessibilité de nos territoires et la performance des liaisons de ville à ville en grande couronne.

En complétant le réseau ferré structurant et en favorisant les connexions entre les différents modes de transports, cette rocade ferroviaire simplifiera les échanges entre les pôles majeurs d'habitat, d'emplois et de formation supérieure de ce territoire. Les liaisons entre les centres urbains historiques de Versailles, Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Cergy-Pontoise seront ainsi facilitées.

La réalisation de la Tangentielle Ouest jusqu'à Achères Ville (phase 2), en permettant une correspondance avec la branche de Cergy du RER A, constitue ainsi une étape importante pour le territoire du Val d'Oise. En effet, dès la mise en service de la phase 2, la TGO va faciliter les échanges entre les grands pôles de vie des Yvelines et du Val d'Oise, dont l'agglomération de Cergy-Pontoise qui accueille plus de 200 000 habitants, 90 000 emplois et 27 000 étudiants.

C'est dans ce cadre, que je vous rappelais lors de l'enquête publique de 2014, l'enjeu stratégique pour le Val d'Oise et l'agglomération de Cergy-Pontoise de la réalisation à moyen terme de ce projet d'envergure métropolitaine. Vous voudrez bien trouver ci-joint la délibération du Conseil départemental du Val d'Oise du 20 juin 2014 ainsi que la contribution du Département réalisée durant la concertation de la phase 2 en 2013.

La variante urbaine via Poissy, soumise actuellement à la concertation, comporte des enjeux importants en matière de desserte et de fréquentation comme le démontrent les études complémentaires réalisées. Ce tracé permettra notamment une connexion avec le futur prolongement du RER E – EOLE par la gare de Poissy dès la mise en service de la phase 2, sans attendre la mise en service de la LNPN.

L'objectif d'une liaison interurbaine rapide semble être conservé, même si la variante urbaine par la gare RER de Poissy implique une augmentation du temps de parcours de quatre minutes entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville et deux stations supplémentaires.

Conseil général du Val d'Oise
 2 avenue du Parc
 CS 20201 CERGY
 95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 30 81
 fax : 01 34 25 39 84
 arnaud.bazin@valdoise.fr
 www.valdoise.fr



Cet élément constitue un enjeu primordial pour la poursuite à plus long terme de la TGO vers l'agglomération de Cergy-Pontoise, auquel le Département du Val d'Oise est particulièrement attentif.

La variante urbaine par Poissy ne modifiant pas le tracé sur la section comprise entre Achères Chêne Feuillu et Achères Ville, elle assure toujours une possibilité de prolongement ultérieur vers Cergy-Pontoise dans des conditions d'exploitation optimales, via le terminus à Achères Ville RER.

La mise en service de la seconde phase de la TGO était initialement prévue fin 2019. Lors de la réunion publique du 17 mars 2016, la maîtrise d'ouvrage a indiqué que la phase 2 empruntant la variante urbaine via Poissy pourrait être réalisée d'ici 7 à 9 ans environ (soit 2023-2025) même s'il est complexe, à ce stade des études de la variante urbaine, de définir une date de mise en service précise. Ce décalage de calendrier est important pour ce projet qui a déjà été reporté à plusieurs reprises.

Au regard des enjeux évoqués ci-avant, il me paraît essentiel que la poursuite des études et procédures nécessaires sur la variante urbaine par Poissy ait le moins d'impact possible sur le calendrier de la mise en service de la phase 2 de la TGO. Il conviendrait également que les études du prolongement de cette rocade ferroviaire vers l'agglomération de Cergy-Pontoise soient engagées dans les meilleurs délais.

Convaincu du rôle majeur de la Tangentielle Ouest pour l'avenir de l'Ouest parisien et du Val d'Oise, le Département souhaite être étroitement associé à la poursuite des études du projet.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes respectueux hommages.

et de toutes mes amitiés


Arnaud BAZIN

Copies : Madame Valérie PECRESSE – Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
Monsieur Gilles LEBLANC – Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
Monsieur Pierre BEDIER – Président du Conseil départemental des Yvelines
Monsieur Dominique LEFEBVRE – Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Monsieur Guillaume PEPY – Président directeur général de la SNCF
Madame Elisabeth BORNE – Présidente directrice générale de la RATP

**Le Président**

D16-GPO-1805



Affaire suivie par : Leslie GUERVIL
 tél : 01 34 25 17 20
 courriel : leslie.guervil@valdoise.fr

Cergy, le

- 8 AVR. 2016

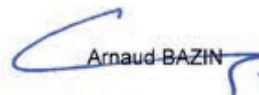
Expéditeur : DGPO

RATP
 Madame Elisabeth BORNE
 Présidente directrice générale
 54 quai de la Rapée
 75012 Paris

Madame la Présidente directrice générale,

Dans le cadre de la concertation complémentaire organisée du 7 mars au 8 avril 2016 sur la phase 2 de la Tangentielle Ouest, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint copie du courrier adressé au STIF rappelant l'importance de cette rocade ferroviaire qui viendra conforter le développement de l'Ouest parisien et du Val d'Oise.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente directrice générale, l'expression de mes respectueux hommages.


 Arnaud BAZIN

Copies : Madame Valérie PECRESSE – Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
 Monsieur Gilles LEBLANC – Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
 Monsieur Pierre BEDIER – Président du Conseil départemental des Yvelines
 Monsieur Dominique LEFEBVRE – Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
 Monsieur Guillaume PEPY – Président directeur général de la SNCF

Conseil général du Val d'Oise
 2 avenue du Parc
 CS 20201 CERGY
 95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 30 81
 fax : 01 34 25 39 84
 arnaud.bazin@valdoise.fr
 www.valdoise.fr





Le Président

D16-GPO-1805



Affaire suivie par : Leslie GUERVIL
tél : 01 34 25 17 20
courriel : leslie.guervil@valdoise.fr

Cergy, le - 8 AVR. 2016

Expéditeur : DGPO

SNCF
Monsieur Guillaume PEPY
Président directeur général
2 place aux étoiles
93200 Saint-Denis

Monsieur le Président directeur général,

Dans le cadre de la concertation complémentaire organisée du 7 mars au 8 avril 2016 sur la phase 2 de la Tangentielle Ouest, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint copie du courrier adressé au STIF rappelant l'importance de cette rocade ferroviaire qui viendra conforter le développement de l'Ouest parisien et du Val d'Oise.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président directeur général, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Arnaud BAZIN

Copies : Madame Valérie PECRESSE – Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
Monsieur Gilles LEBLANC – Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
Monsieur Pierre BEDIER – Président du Conseil départemental des Yvelines
Monsieur Dominique LEFEBVRE – Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Madame Elisabeth BORNE – Présidente directrice générale de la RATP

Conseil général du Val d'Oise
2 avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 30 81
fax : 01 34 25 39 84
arnaud.bazin@valdoise.fr
www.valdoise.fr



Le Président

D16-GPO-1805



Affaire suivie par : Leslie GUERVIL
tél : 01 34 25 17 20
courriel : leslie.guervil@valdoise.fr

Cergy, le - 8 AVR. 2016

Expéditeur : DGPO

Communauté d'agglomération de
Cergy-Pontoise
Monsieur Dominique LEFEBVRE
Président
Hôtel d'agglomération
Parvis de la préfecture
95027 Cergy-Pontoise Cedex

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation complémentaire organisée du 7 mars au 8 avril 2016 sur la phase 2 de la Tangentielle Ouest, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint copie du courrier adressé au STIF rappelant l'importance de cette rocade ferroviaire qui viendra conforter le développement de l'Ouest parisien et du Val d'Oise.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Arnaud BAZIN

Copies : Madame Valérie PECRESSE – Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
Monsieur Gilles LEBLANC – Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
Monsieur Pierre BEDIER – Président du Conseil départemental des Yvelines
Monsieur Guillaume PEPY – Président directeur général de la SNCF
Madame Elisabeth BORNE – Présidente directrice générale de la RATP

Conseil général du Val d'Oise
2 avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 30 81
fax : 01 34 25 39 84
arnaud.bazin@valdoise.fr
www.valdoise.fr





Le Président

D16-GPO-1805



Affaire suivie par : Leslie GUERVIL
tél : 01 34 25 17 20
courriel : leslie.guervil@valdoise.fr

Cergy, le - 8 AVR. 2016

Expéditeur : DGPO

Conseil départemental des Yvelines
Monsieur Pierre BÉDIER
Président du Conseil départemental
Hôtel du Département
2 place André Mignot
78012 Versailles Cedex

Monsieur le Président, *cher P. Bédier*

Dans le cadre de la concertation complémentaire organisée du 7 mars au 8 avril 2016 sur la phase 2 de la Tangentielle Ouest, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint copie du courrier adressé au STIF rappelant l'importance de cette rocade ferroviaire qui viendra conforter le développement de l'Ouest parisien et du Val d'Oise.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Arnaud Bazin
Arnaud BAZIN

Copies : Madame Valérie PECRESSE – Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
Monsieur Gilles LEBLANC – Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
Monsieur Dominique LEFEBVRE – Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Monsieur Guillaume PEPY – Président directeur général de la SNCF
Madame Elisabeth BORNE – Présidente directrice générale de la RATP

Conseil général du Val d'Oise
2 avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 30 81
fax : 01 34 25 39 84
arnaud.bazin@valdoise.fr
www.valdoise.fr



Le Président

D16-GPO-1805



Affaire suivie par : Leslie GUERVIL
tél : 01 34 25 17 20
courriel : leslie.guervil@valdoise.fr

Cergy, le - 8 AVR. 2016

Expéditeur : DGPO

DRIEA
Monsieur Gilles LEBLANC
Directeur régional
21-23 rue Miollis
75015 Paris

Monsieur le Directeur régional,

Dans le cadre de la concertation complémentaire organisée du 7 mars au 8 avril 2016 sur la phase 2 de la Tangentielle Ouest, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint copie du courrier adressé au STIF rappelant l'importance de cette rocade ferroviaire qui viendra conforter le développement de l'Ouest parisien et du Val d'Oise.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur régional, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Arnaud BAZIN

Copies : Madame Valérie PECRESSE – Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
Monsieur Pierre BEDIER – Président du Conseil départemental des Yvelines
Monsieur Dominique LEFEBVRE – Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Monsieur Guillaume PEPY – Président directeur général de la SNCF
Madame Elisabeth BORNE – Présidente directrice générale de la RATP

Conseil général du Val d'Oise
2 avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 30 81
fax : 01 34 25 39 84
arnaud.bazin@valdoise.fr
www.valdoise.fr





Le Président

D16-GPO-1805



Affaire suivie par : Leslie GUERVIL
tél : 01 34 25 17 20
courriel : leslie.guervil@valdoise.fr

Cergy, le - 8 AVR. 2016

Expéditeur : DGPO

Conseil régional d'Ile-de-France
Madame Valérie PECRESSE
Présidente du Conseil régional
33 rue Barbet de Jouy
75007 Paris

Madame la Présidente,

Dans le cadre de la concertation complémentaire organisée du 7 mars au 8 avril 2016 sur la phase 2 de la Tangentielle Ouest, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint copie du courrier adressé au STIF rappelant l'importance de cette rocade ferroviaire qui viendra conforter le développement de l'Ouest parisien et du Val d'Oise.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes respectueux hommages.


Arnaud BAZIN

Copies : Monsieur Gilles LEBLANC – Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
Monsieur Pierre BEDIER – Président du Conseil départemental des Yvelines
Monsieur Dominique LEFEBVRE – Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Monsieur Guillaume PEPY – Président directeur général de la SNCF
Madame Elisabeth BORNE – Présidente directrice générale de la RATP

Conseil général du Val d'Oise
2 avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 30 81
fax : 01 34 25 39 84
arnaud.bazin@valdoise.fr
www.valdoise.fr





06 LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DU STIF DU 7 OCTOBRE 2015

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/523
Séance du 07 octobre 2015



TANGENTIELLE OUEST (TGO) PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC – ACHERES VILLE RER

APPROBATION :

- **DU DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES COMPLEMENTAIRE (VARIANTE DE POISSY) ET DES MODALITES DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE**
- **DE LA CONVENTION D'ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE ET DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT POUR LA REALISATION DES ETUDES COMPLEMENTAIRES DE SCHEMA DE PRINCIPE ET DE DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE, ET L'ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE**

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** le code de l'environnement ;
- VU** le code de l'expropriation ;
- VU** la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;
- 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 décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;
- VU** le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- VU** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002 ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de plan État – Région Île-de-France (CPER) 2015-2020, adopté par délibération du Conseil Régional n° CR 53-15 en date du 18 juin 2015 ;
- VU** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 9 juillet 2015 (n°CP15-527) approuvant la convention de financement (n° 15DPI027) relative aux études complémentaires de Schéma de Principe et de Dossier d'Enquête d'Utilité Publique et d'organisation de l'enquête publique complémentaire du projet TGO phase 2 ;
- VU** le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** la délibération du 20 décembre 2013 du Conseil Départemental des Yvelines relative aux conditions de versements des subventions ;

- VU** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) de la Tangentielle Ouest, adopté par délibération n° 2006/0571 du Conseil du STIF en date du 5 juillet 2006 ;
- VU** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) actualisé de la Tangentielle Ouest phase 2, adopté par délibération n° 2012-377 du Conseil du STIF en date du 13 décembre 2012 ;
- VU** le bilan de la concertation préalable de la Tangentielle Ouest phase 2, approuvé par délibération n° 2013-368 du Conseil du STIF en date du 9 octobre 2013 ;
- VU** le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique de la Tangentielle Ouest phase 2, approuvés par délibération n° 2013-519 du Conseil du STIF en date du 11 décembre 2013 ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 15 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la tangentielle ouest phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, au défrichement, du lundi 16 juin 2014 au mardi 15 juillet 2014 inclus ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 30 juin 2014 portant prolongation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la tangentielle ouest phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères, au défrichement, jusqu'au samedi 26 juillet 2014 inclus ;
- VU** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 29 septembre 2014 remis à la Préfecture des Yvelines ;
- VU** la délibération n° 2015/046 du Conseil du STIF en date du 11 février 2015, approuvant la poursuite des études relatives au projet tram-train Tangentielle Ouest phase 2 sur la variante urbaine par Poissy en vue d'une enquête d'utilité publique complémentaire ;
- VU** le rapport n°2015/523 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 1^{er} octobre 2015 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire de la Phase 2 du projet de tram-train Tangentielle Ouest entre Saint-Germain Grande-Ceinture et Achères Ville RER (variante de Poissy) ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage entre le STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour les études complémentaires de schéma de principe et de dossier d'enquête d'utilité publique, et l'organisation de l'enquête publique complémentaire ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement des études complémentaires de schéma de principe et du dossier d'enquête d'utilité publique et d'organisation de l'enquête publique complémentaire entre l'Etat, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines et le STIF pour un montant de 2,825 millions d'euros courants HT non actualisable et non révisable ;

ARTICLE 4 : d'approuver la convention de financement entre le STIF et SNCF Réseau pour la réalisation des études complémentaires de schéma de principe et de dossier d'enquête d'utilité publique, et l'organisation de l'enquête publique complémentaire. Cette convention a pour objet le reversement par le STIF à SNCF Réseau du financement

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/523
Séance du 07 octobre 2015



TANGENTIELLE OUEST (TGO) PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC – ACHERES VILLE RER

APPROBATION :

- **DU DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES COMPLEMENTAIRE (VARIANTE DE POISSY) ET DES MODALITES DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE**
- **DE LA CONVENTION D'ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE ET DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT POUR LA REALISATION DES ETUDES COMPLEMENTAIRES DE SCHEMA DE PRINCIPE ET DE DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE, ET L'ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE**

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** le code de l'environnement ;
- VU** le code de l'expropriation ;
- VU** la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;
- 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 décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;
- VU** le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- VU** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002 ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de plan État – Région Île-de-France (CPER) 2015-2020, adopté par délibération du Conseil Régional n° CR 53-15 en date du 18 juin 2015 ;
- VU** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 9 juillet 2015 (n°CP15-527) approuvant la convention de financement (n° 15DPI027) relative aux études complémentaires de Schéma de Principe et de Dossier d'Enquête d'Utilité Publique et d'organisation de l'enquête publique complémentaire du projet TGO phase 2 ;
- VU** le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** la délibération du 20 décembre 2013 du Conseil Départemental des Yvelines relative aux conditions de versements des subventions ;



07 LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DU STIF DU 11 FÉVRIER 2015

Syndicat des transports d'Île-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20150211-2015-046-DE
Date de télétransmission : 16/02/2015
Date de réception préfecture : 16/02/2015

Délibération n°2015/046
Séance du 11 février 2015

TRAM-TRAIN TANGENTIELLE OUEST PHASE 2
ENTRE SAINT-GERMAIN GRANDE CEINTURE ET
ACHÈRES-VILLE RER

POURSUITE DES ÉTUDES DE LA VARIANTE URBAINE PAR POISSY
EN VUE D'UNE ENQUÊTE D'UTILITE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 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 décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2013-1241 du Conseil d'Etat du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma Directeur d'Ile de France (SDRIF) ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier Région-Département des Yvelines approuvé par le Conseil Régional n° CR 36-08 du 17 avril 2008 ;
- VU** le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand paris, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2013/519 du Conseil du STIF 11 décembre 2013 approuvant le Schéma de Principe et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au projet de tram-train Tangentielle Ouest Phase 2 et notamment, son étude d'impact, et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères ;
- VU** l'avis délibéré du 23 avril 2014 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 15 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de tram-train Tangentielle Ouest Phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères, au défrichement du lundi 16 juin 2014 au mardi 15 juillet 2014 inclus ;



- VU** l'arrêté préfectoral publié du 30 juin 2014 portant proclamation d'utilité publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de tram-train Tangentielle Ouest Phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères, au défrichement jusqu'au samedi 26 juillet 2014 inclus ;
- VU** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 29 septembre 2014 remis à la préfecture des Yvelines ;
- VU** le rapport n°2015/046 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 février 2015 ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20150211-2015-046-DE
Date de télétransmission : 16/02/2015
Date de réception en préfecture : 16/02/2015

CONSIDERANT les éléments suivants :

L'opération soumise à enquête publique concerne le prolongement de la ligne tram-train Tangentielle Ouest de Saint-Germain GC à Achères-Ville RER. Le tracé, d'une longueur d'environ 9,7 km, comporte 2 nouvelles stations dont 1 est en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et Ligne L à Achères-Ville RER). Des mesures conservatoires sont prises permettant de créer ultérieurement une troisième station au droit d'Achères Chêne Feuillu. Au total, 3 communes sont traversées par le projet : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

CONSIDERANT que la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres émet un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité (DUP) nécessaire à la réalisation du projet du tram-train entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER sur le territoire des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères avec trois RÉSERVES et 4 RECOMMANDATIONS ;

CONSIDERANT que la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres émet un AVIS FAVORABLE à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) :

- de la commune de Saint-Germain-en-Laye,
- de la commune de Poissy,
- de la commune et d'Achères,

selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique ;

CONSIDERANT que la Commission d'enquête a émis un AVIS FAVORABLE au défrichement nécessaire à la réalisation de la phase 2 de la TGO ;

CONSIDERANT la réserve n°3 de la Commission d'Enquête : suite à la demande formulée expressément par Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines, la Maîtrise d'ouvrage engagera dans les meilleurs délais, une étude de faisabilité de la variante d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER.

Les maîtres d'ouvrage ont engagé, début août 2014, des études complémentaires de faisabilité sur la variante urbaine de Poissy en vue d'en vérifier la faisabilité technique et socio-économique.

Les études complémentaires ont permis de répondre à la demande des Présidents du STIF et du CG78 ainsi qu'à la réserve de la commission d'enquête.

Elles ont permis d'éclairer les acteurs du projet sur les avantages notamment en termes de trafic voyageurs (correspondance assurée à Poissy avec le groupe V (réseau SNCF Paris St Lazare – Mantes)) et de rentabilité du tracé urbain dans Poissy au regard d'un tracé ferroviaire. **Les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre les études sur le nouveau tracé urbain dans Poissy ;**

CONSIDERANT que la variante de tracé urbain dans Poissy est de nature à modifier substantiellement l'économie générale du projet, une enquête complémentaire (art. L123-14 II du Code de l'Environnement) sera sollicitée auprès de la préfecture ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'autoriser les maîtres d'ouvrage à poursuivre les études de TGO phase 2 sur la base du tracé urbain par Poissy, faisant suite aux études complémentaires de faisabilité sur la variante urbaine de Poissy demandées par la réserve de la commission d'enquête. Ces études devront permettre de soumettre au public cette variante de tracé dans le cadre d'une enquête complémentaire.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul Huchon



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20150211-2015-046-DE
Date de télétransmission : 16/02/2015
Date de réception préfecture : 16/02/2015

