

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

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.

- **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 intéressants 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

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 (LNP), 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.

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 DRIAAF / 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 pisciacaïse 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.

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 pisciacaïs, 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.

- **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.