

## EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE DUP

### Thème 1 : Le tracé

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

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

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

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

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

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

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

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

## Le projet de Tangentielle Ouest dans sa globalité

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

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

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

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

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

*Questions :*

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

### Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

**Question :**

1. *Pouvez-vous donner le calendrier prévisionnel d'étude et de réalisation du prolongement du Tram 13 Express vers Cergy ?*

**Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :**

La question des prolongements ultérieurs de la ligne du Tram 13 express n'entre pas dans le périmètre de l'enquête publique complémentaire et avait en outre déjà été traitée dans le cadre de l'enquête publique initiale. Toutefois, les maîtres d'ouvrage apportent ci-dessous des éléments de réponse.

Comme indiqué dans le cadre des réponses au PV de synthèse de la commission d'enquête lors de l'enquête publique initiale, le prolongement du Tram 13 express vers Cergy-Pontoise est inscrit au **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)**, approuvé le 27 décembre 2013. Ce document d'urbanisme à l'échelle régionale constitue le cadre de référence pour l'aménagement et le développement de l'Ile-de-France à l'horizon 2030.

Comme rappelé en chapitre 1 de la Pièce G du dossier d'enquête publique initiale, de premières études de niveau d'opportunité ont été conduites sur le prolongement du Tram 13 express à Cergy entre 2008 et 2009.

Plusieurs scénarios de tracés ont déjà été étudiés, mais compte tenu de contraintes techniques importantes (franchissement de la Seine et de l'Oise, reprises de nombreux ouvrages d'art) et des interactions avec d'autres projets majeurs (prolongement A104), il n'avait à l'époque pas été possible d'arrêter de tracé pour permettre l'approfondissement des études.

Dans ce contexte, Ile-de-France Mobilités a souhaité consolider et garantir d'abord la faisabilité des deux premières phases du Tram 13 express, avant de poursuivre les études sur le prolongement vers Cergy. Le prolongement du Tram 13 express à Cergy est en effet conditionnée à la réalisation préalable de la phase 1 à Saint-Germain-en-Laye RER dans un premier temps, puis à la desserte d'Achères Ville RER dans un second temps.

Une fois que la phase 2 du Tram 13 express sera stabilisée et que les financements nécessaires à l'étude du prolongement vers Cergy pour la réalisation des études du prolongement à Cergy auront été obtenus, Ile-de-France Mobilités reprendra les réflexions sur ce prolongement, sur la base des études déjà réalisées. Un des principaux enjeux techniques à relever sera de vérifier les solutions de franchissement de la Seine et de l'Oise pour rejoindre Cergy.

#### Question :

2. *Même question pour une éventuelle extension vers le Sud, jusqu'à Versailles, voire St-Quentin-en-Yvelines.*

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Cette thématique n'est pas intégrée au périmètre de l'enquête publique complémentaire et avait été traitée dans le cadre de l'enquête publique initiale. Toutefois, les maîtres d'ouvrage apportent ci-dessous des éléments de réponse.

**Le prolongement du Tram 13 express vers Versailles-Chantiers est inscrit au SDRIF approuvé le 27 décembre 2013 à l'horizon 2030.** Des études préliminaires relatives au prolongement à Versailles-Chantiers ont été menées en 2012 sous l'égide de SNCF Réseau et financées par la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines. **Les études réalisées mettent en évidence de fortes difficultés techniques et d'exploitation, qui ne pourraient être levées qu'au prix de lourds investissements.**

**Plusieurs scénarii** ont été étudiés dans le cadre des études préliminaires du prolongement du Tram 13 express à Versailles-Chantiers.

Le premier scénario utilise l'infrastructure existante entre Versailles Matelots et Versailles-Chantiers. Au vu **des contraintes d'insertion** entre les circulations (Transilien, TER Basse-Normandie – Paris et Intercités Paris-Granville) et en gare de Versailles-Chantiers, **l'objectif d'un tram-train toutes les 10 minutes n'est pas atteignable.** Les contraintes d'exploitation permettraient une fréquence maximum d'environ 25 minutes en heure de pointe. Par ailleurs, l'insertion du Tram 13 express dans cet environnement complexe **fragiliserait le plan de transport actuel de Versailles-Chantiers.**

Les solutions impliquant la **création de voies nouvelles** permettant de desservir la gare de Versailles-Chantiers avec une exploitation du tram-train toutes les 10 à 12 minutes nécessiteraient des **investissements lourds estimés à environ 200 millions d'euros.** Ces solutions engendrent également des **impacts visuels sur le château de Versailles** au droit de la Pièce d'eau des Suisses. La suppression de la co-visibilité avec le Château de Versailles nécessiterait un **investissement supplémentaire estimé à près de 25 millions d'euros.**

#### **Le prolongement du Tram 13 express à Saint-Quentin-en-Yvelines :**

Le SDRIF, approuvé le 27 décembre 2013, ne prévoit pas en l'état un prolongement du Tram 13 express à Saint-Quentin-en-Yvelines. Seuls les prolongements vers Versailles et Cergy y sont inscrits.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

Réponse aux questions 1 et 2

La commission d'enquête est consciente du fait que la question posée ne relève pas directement du dossier mis à enquête. Toutefois, cette préoccupation n'est pas complètement étrangère au choix du tracé, la vocation du tracé initial qui emprunte la grande ceinture permettant effectivement d'assurer une liaison rapide Nord-Sud.

La commission prend note que ce tracé étendu reste inscrit au SDRIF en cours, tout en intégrant la préoccupation de la co-Maîtrise d'Ouvrage de d'abord sécuriser les phases 1 et 2 du tracé. Elle a également conscience des difficultés techniques... et donc financières liées au prolongement sur Versailles, rendant difficile cette prolongation Sud.

La commission considère que la réponse apportée par les Maîtres d'Ouvrage est satisfaisante en l'état du projet et que le prolongement vers le Nord sera bien étudié.

L'opportunité et la rentabilité globale du tracé du tram 13 express sont étroitement liées à ce prolongement, a minima vers le Nord et la pertinence d'une telle ligne appréciée dans cette globalité.

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

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

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

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

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

#### *La station complémentaire*

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

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

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

#### *Questions :*

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

## Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

### Question :

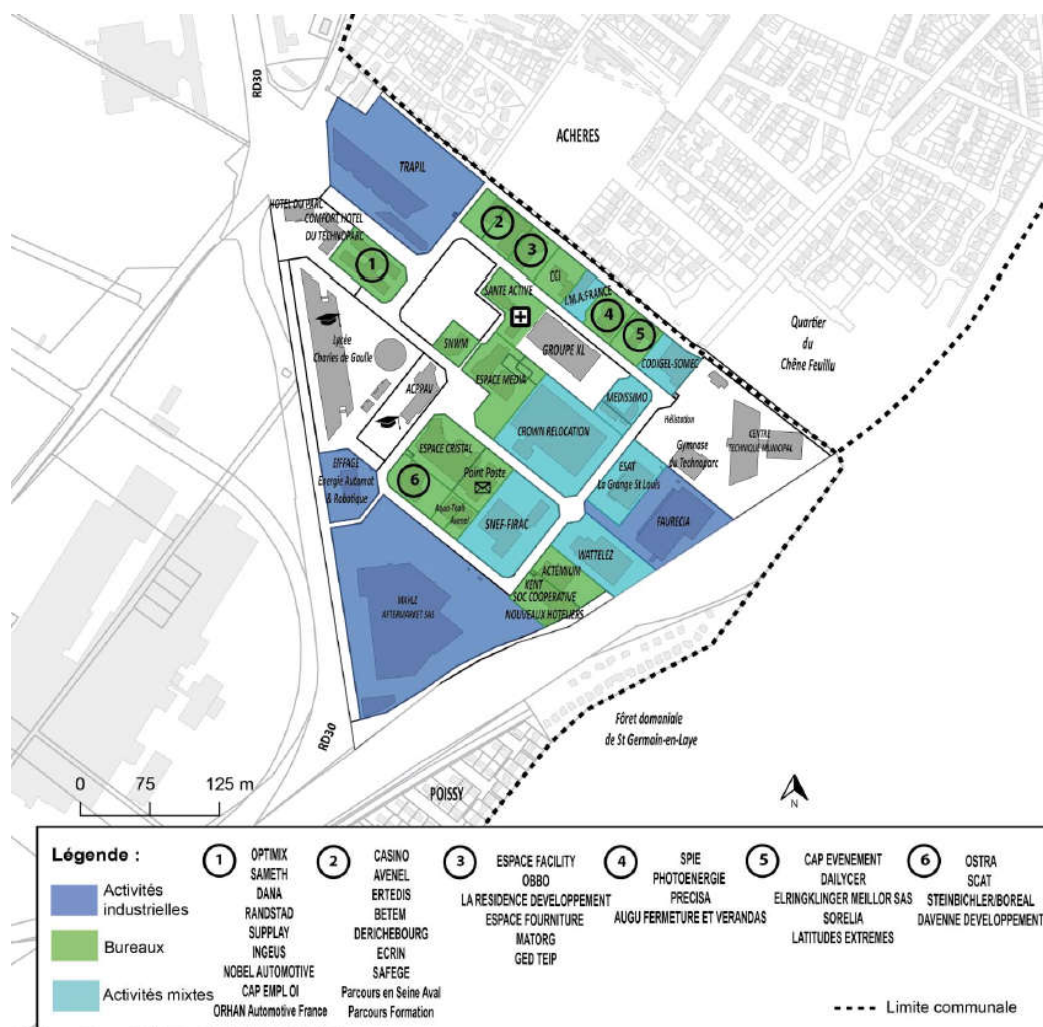
1. Quelles sont les conditions de réalisation d’une station pouvant desservir le Technoparc: localisation, desserte, impact environnemental, coût, délais?

### Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage :

Cette réponse apportera des éléments en trois temps. Tout d’abord, elle présentera l’état de la desserte actuelle du Technoparc (I), puis l’étude de faisabilité de l’insertion d’une nouvelle station pouvant desservir le Technoparc (II), enfin l’analyse de l’intérêt de l’insertion de cette nouvelle station (III).

Le Technoparc est un parc d’affaires de 27 hectares situé au nord-est de Poissy. Il s’insère entre la RD30, les voies ferrées du Groupe V, sur lesquelles circulent le RER A et la ligne J du Transilien, et le quartier d’Achères Chêne Feuillu à l’est.

Il comprend environ 250 entreprises avec environ 300 salariés au total pour les entreprises industrielles et environ 1380 salariés au total pour les entreprises de bureaux.

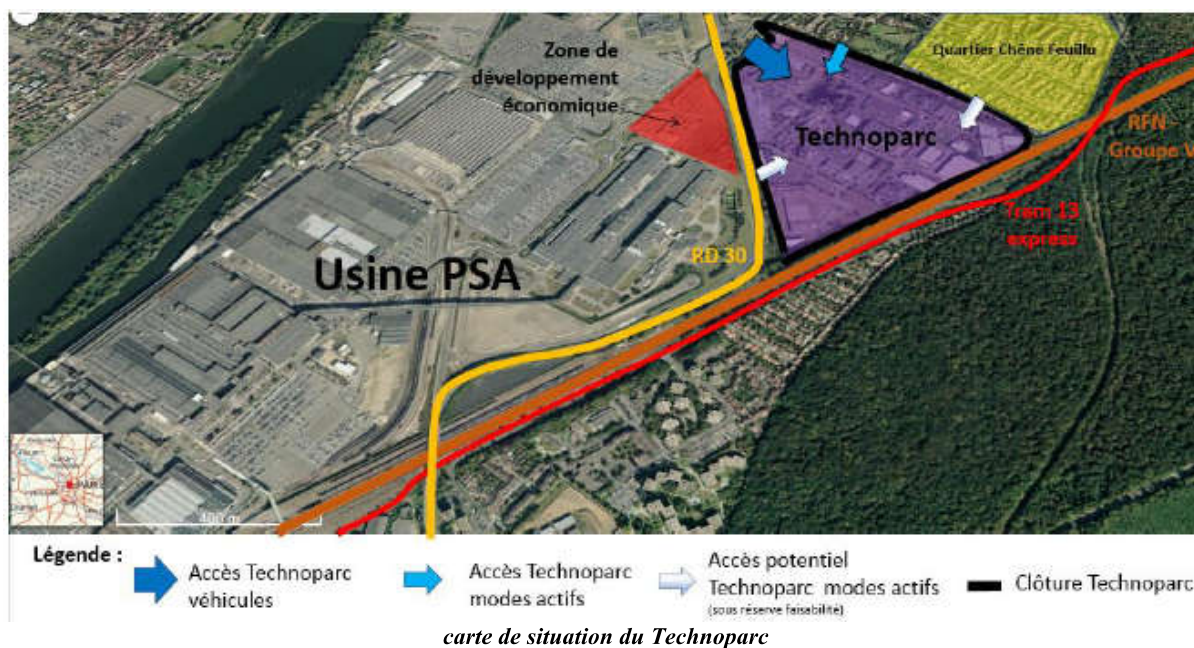


carte de localisation des entreprises du Technoparc (situation en juin 2016)

Il comprend également deux établissements d’enseignement : un lycée d’enseignement général et

technologique (Lycée Charles de Gaulle d'une capacité de 1 000 élèves) et un centre de formation (ACPPAV – Association des Cours Professionnel de Pharmacie de l'Académie de Versailles). D'autres établissements sont également présents sur le site : le centre technique municipal regroupant les ateliers municipaux de la Ville de Poissy (capacité d'environ 90 employés), la Caisse Nationale de Retraite (CNAV) ainsi que deux hôtels.

Des perspectives de développement sont situées à l'ouest du Technoparc sur d'anciennes emprises PSA longeant la RD 30. Ainsi, la zone située de l'autre côté de la RD 30 est vouée à un développement futur. Toutefois, selon le gestionnaire du site, les difficultés de liaison des parcelles à la RD 30 (foncier contraint) complexifient actuellement le développement de cette zone.



Le Technoparc est un espace clôturé disposant seulement de 2 accès à l'heure actuelle : l'accès principal et routier se situe au niveau du rond-point Camille Jenatzy (RD30), le second accès est uniquement accessible pour les modes actifs et se situe au nord-est dans le prolongement de la rue Georges Bourgoïn.

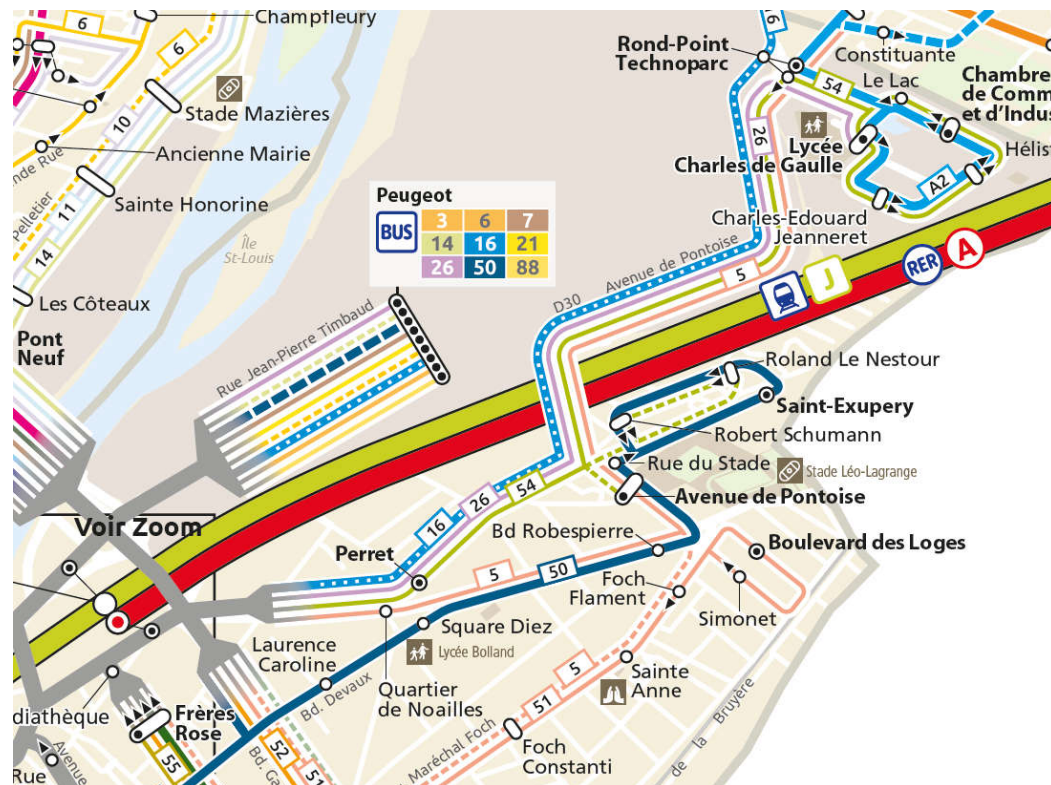


*Emprise clôturée du Technoparc (à gauche le long de la RD30, à droite le long du quartier Chêne Feuillu)*

#### **Conditions actuelles d'accès au Technoparc en transports collectifs :**

L'accès aux emplois du Technoparc est possible aujourd'hui en bus depuis les gares de Poissy RER et Achères-Ville RER.

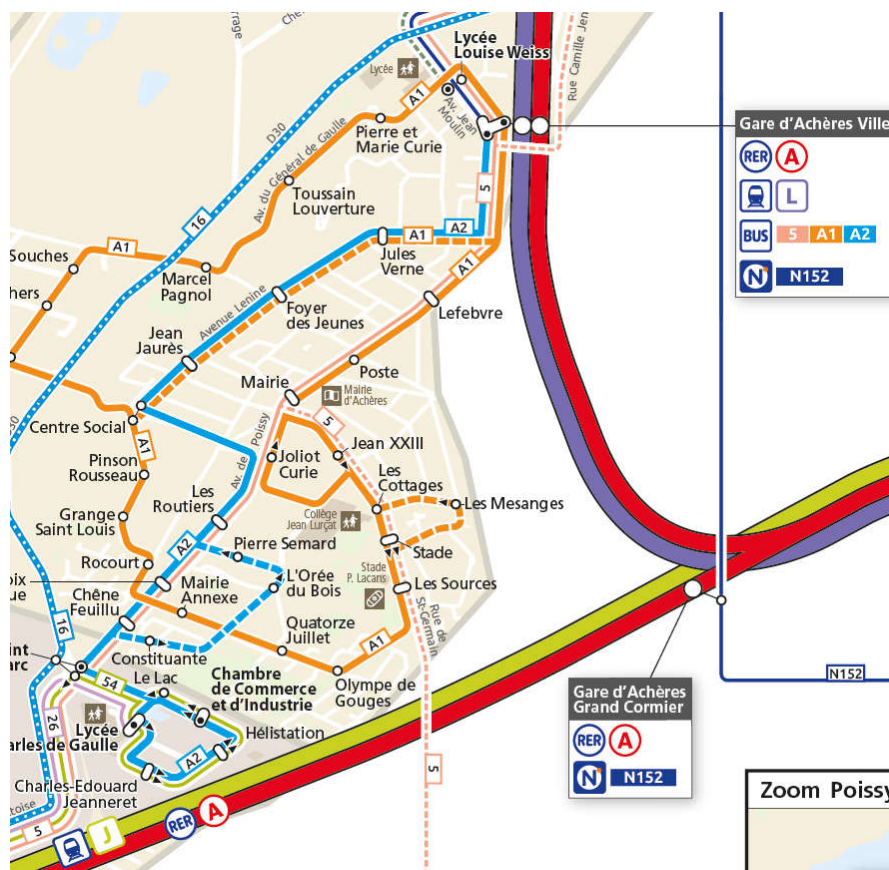
Depuis Poissy RER (gares routières nord et sud) : 4 lignes régulières assurent la liaison entre la gare et l'arrêt « Rond-Point Technoparc » : les lignes 5, 16, 26 et 54, pour un total de 29 courses entre 7h et 9h le matin, soit un bus environ toutes les 4 minutes. Les temps de parcours varient de 8 à 15 minutes selon les lignes. La ligne 54 assure la desserte de la totalité des arrêts du Technoparc, la ligne 26 dessert uniquement le lycée Charles de Gaulle. Il convient de noter que plusieurs lignes de bus sont, en partie, cadencées par les horaires de fonctionnement du lycée. Ce fonctionnement pourra être réétudié à l'horizon de la mise en service de l'opération.



*Desserte bus actuelle du Technoparc depuis Poissy RER*

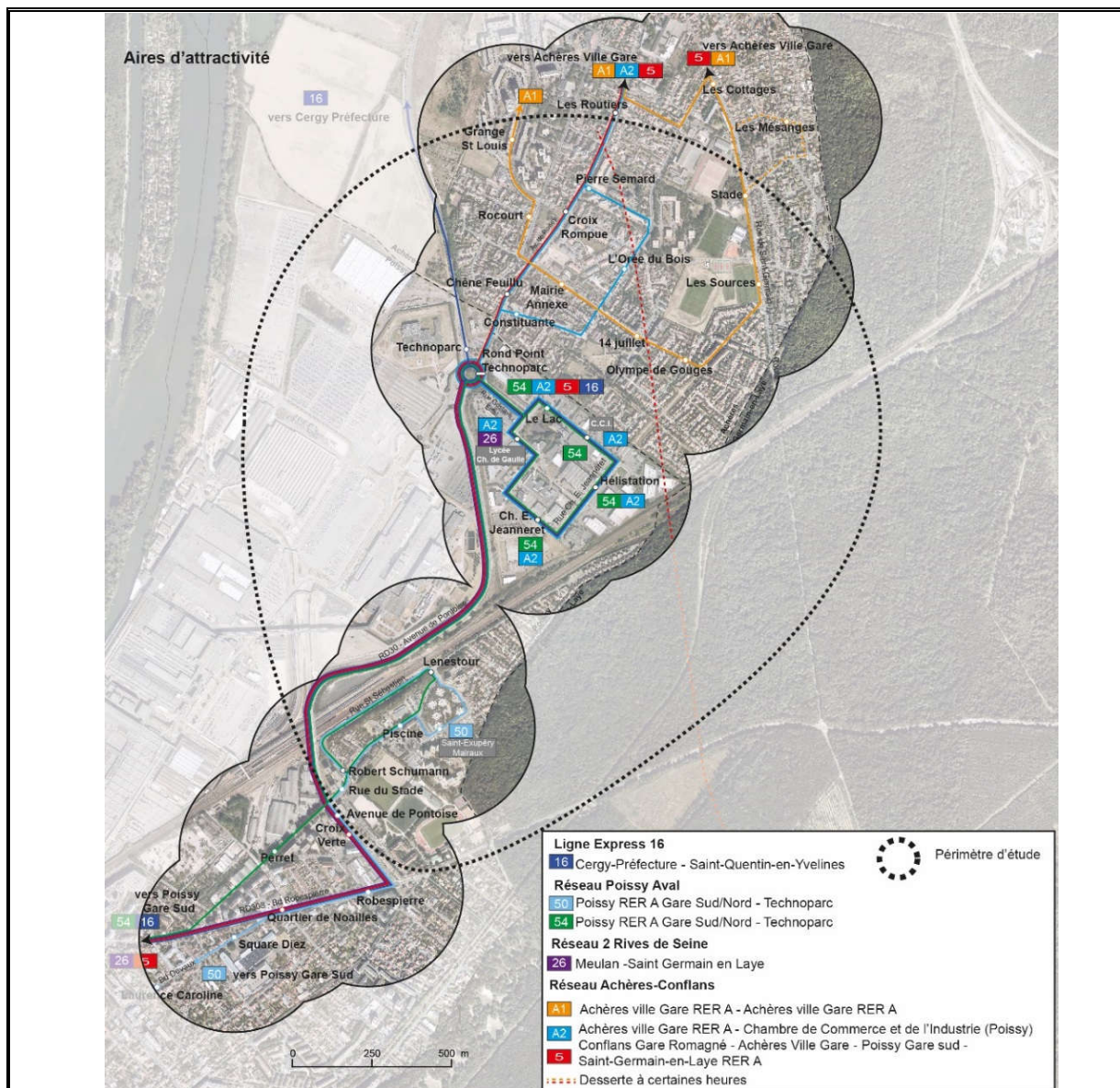


Depuis Achères-Ville RER : 2 lignes régulières assurent la liaison entre la gare et l'arrêt « Rond-Point Technoparc » : les lignes 5 et A2, pour un total de 13 courses entre 7h et 9h le matin, la ligne A2 étant cadencée aux 10 mn. La ligne A2 circule à l'intérieur du Technoparc et y dessert tous les arrêts. L'accès au Technoparc se fait en 11 minutes. A noter que la ligne A1 qui dessert notamment le quartier Chêne Feuillu ne se rend pas jusqu'au Technoparc à l'heure actuelle.



*Desserte bus actuelle du Technoparc depuis Achères-Ville RER*

Le Technoparc est couvert dans sa totalité par l'aire de chalandise des arrêts de bus (300m à vol d'oiseau). Le quartier Chêne Feuillu à Achères présente une petite aire à plus de 300 mètres d'un arrêt de bus en bordure de voie ferrée.



#### Aire d'attractivité des arrêts bus existants sur les lignes de bus desservant le Technoparc et le quartier Chêne Feuillu à Achères

Aujourd'hui, des **difficultés de circulation** perturbent la circulation des bus en heure de pointe et impactent le temps de parcours. C'est notamment le cas dans les secteurs de la Place de l'Europe, du boulevard Robespierre et de la rue Saint-Sébastien.

La **station Poissy ZAC**, par sa proximité avec l'avenue de Pontoise (RD30), empruntée par plusieurs lignes de bus (lignes 5, 16 et 54), facilitera l'organisation d'une interconnexion de qualité avec les autres transports en commun du secteur. **Des arrêts bus pourront être mis en place à proximité de la station Poissy ZAC pour permettre la correspondance avec des lignes de bus qui desserviront le Technoparc en moins de 5 minutes.** Par ailleurs la station Poissy ZAC sera équipée de stationnements pour les vélos et elle sera reliée à la RD30 via une rampe pour les modes doux accessible aux personnes à mobilité réduite. Ces aménagements intermodaux seront précisés au cours de l'AVP en lien avec le projet connexe du boulevard de l'Europe, ainsi que les enjeux de restructuration du réseau bus.

*En comparaison avec le tracé initial du Tram 13 express qui ne prévoyait aucune desserte du Technoparc à sa mise en service, le tracé urbain par Poissy contribue ainsi à une amélioration de la desserte du Technoparc. Île-de-France Mobilités s'engage à poursuivre les réflexions avec les collectivités concernées, en particulier Ville de Poissy, CU GPS&O et CD78, en vue de rechercher d'autres améliorations à la desserte du Technoparc, notamment dans le cadre de la réorganisation du réseau bus, afin d'assurer son développement futur.*

**En outre, dans le cadre de la variante urbaine du Tram 13 express phase 2**, plusieurs bénéfices viendront faciliter et favoriser la circulation des bus et ainsi améliorer la desserte du Technoparc : la **réorganisation du réseau bus** (offre améliorée et complémentaire au Tram 13 express), la **mise en place d'un site propre bus partiel sur la RD 308** (entre la place de l'Europe et le boulevard de la Paix) et le **prolongement du boulevard de l'Europe** (report du trafic de transit empruntant actuellement la RD 308).

Enfin, **Île-de-France Mobilités, en association avec les collectivités concernées (Villes de Poissy et d'Achères, CD78, CU GPS&O), a engagé des réflexions sur les possibilités d'amélioration des itinéraires cyclables et piétonniers entre la station Poissy ZAC et le Technoparc.** Les premières études ont pu préciser les conditions d'insertion de trottoirs et de pistes cyclables, ainsi que la création d'un nouvel accès piétonnier et cyclable au Technoparc depuis la RD30. Des études et diagnostics complémentaires s'avèrent cependant nécessaires pour permettre d'évaluer précisément les coûts de ces travaux, estimés à ce stade entre 5 et 10 M€. La faisabilité d'acquiescer les emprises foncières au Technoparc pour permettre la création du nouvel accès reste également à confirmer. Ces aménagements permettraient de raccourcir la distance entre la station Poissy ZAC et le Technoparc d'environ 400 mètres par rapport à l'entrée existante au niveau du rond-point de la RD30. Le cas échéant ces aménagements pourront être mis en œuvre dans le cadre d'un projet connexe au Tram 13 express phase 2 dont les modalités de maîtrise d'ouvrage et de financement restent à préciser.

**Ci-dessous, la maîtrise d'ouvrage expose néanmoins les raisons à la fois techniques, fonctionnelles et économiques qui l'ont conduit à ne pas proposer de station supplémentaire pour la desserte du Technoparc.**

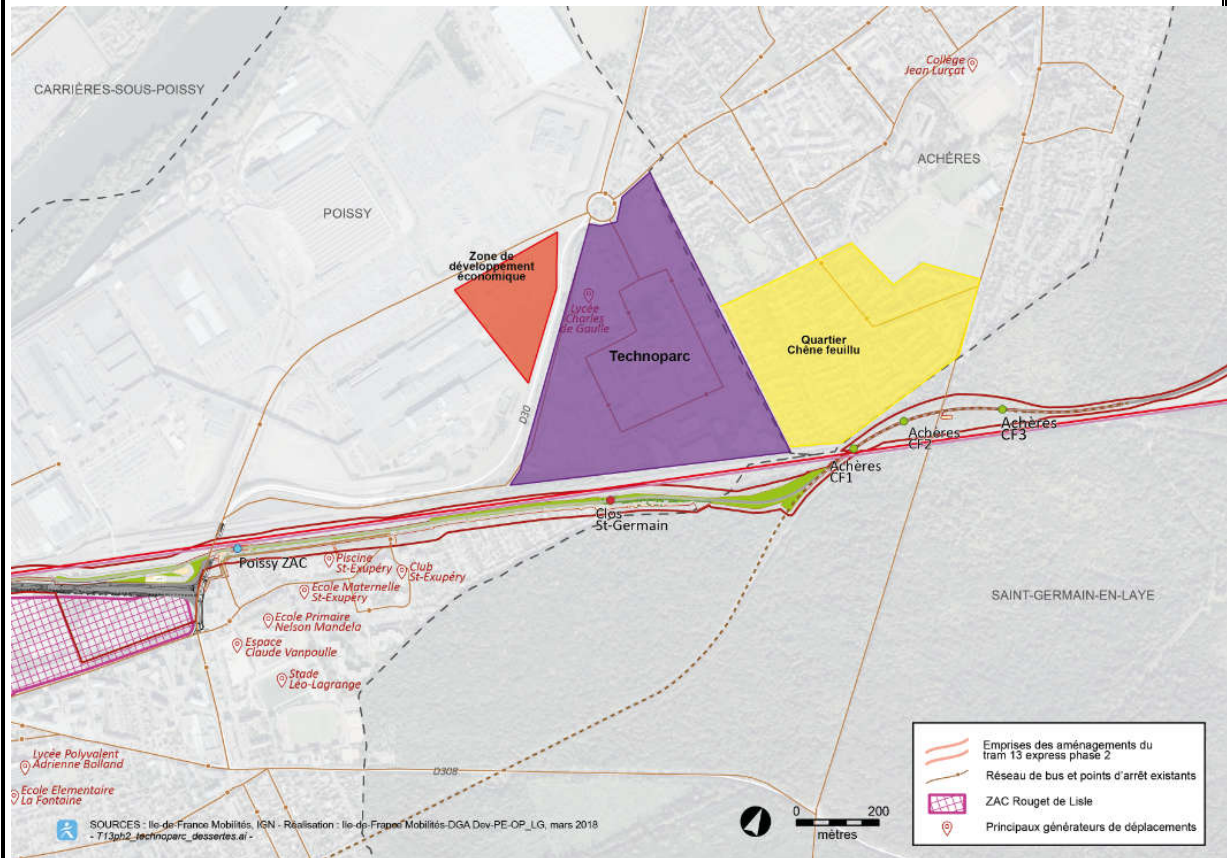
Il convient de noter que pour l'ensemble des variantes éloignées du Technoparc, examinées ci-après, il serait nécessaire d'aménager un cheminement piétonnier sécurisé pour en permettre la desserte depuis une éventuelle station Tram 13 express. Cet aménagement relèverait d'un projet connexe au Tram 13 express Phase 2.

## **II°/ Faisabilité de la réalisation d'une station pour la desserte du Technoparc :**

Plusieurs solutions ont été analysées pour l'insertion d'une éventuelle station complémentaire pour la desserte du Technoparc de Poissy. Ces emplacements, figurant sur le plan ci-dessous, seraient :

- 1./ L'aménagement d'une nouvelle station au niveau du Clos Saint-Germain (variante 1);
- 2.1/ L'aménagement d'une nouvelle station Achères Chêne Feuillu 1 située à proximité du franchissement des voies du Groupe V par le Tram 13 express (variante 2.1);
- 2.2/ L'aménagement d'une nouvelle station Achères Chêne Feuillu 2 située entre le franchissement des voies du Groupe V et le franchissement de la route des Loges (variante 2.2) ;
- 2.3/ L'aménagement d'une nouvelle station Achères Chêne Feuillu 3 située à l'emplacement tel que prévu au stade de l'enquête d'utilité publique du tracé initial (variante 2.3). **Il est rappelé que cette station ne faisait pas partie du projet mais était prévue à plus long terme, conditionnée à la réalisation préalable du projet Ligne Nouvelle Paris Normandie (permettant de libérer des sillons**

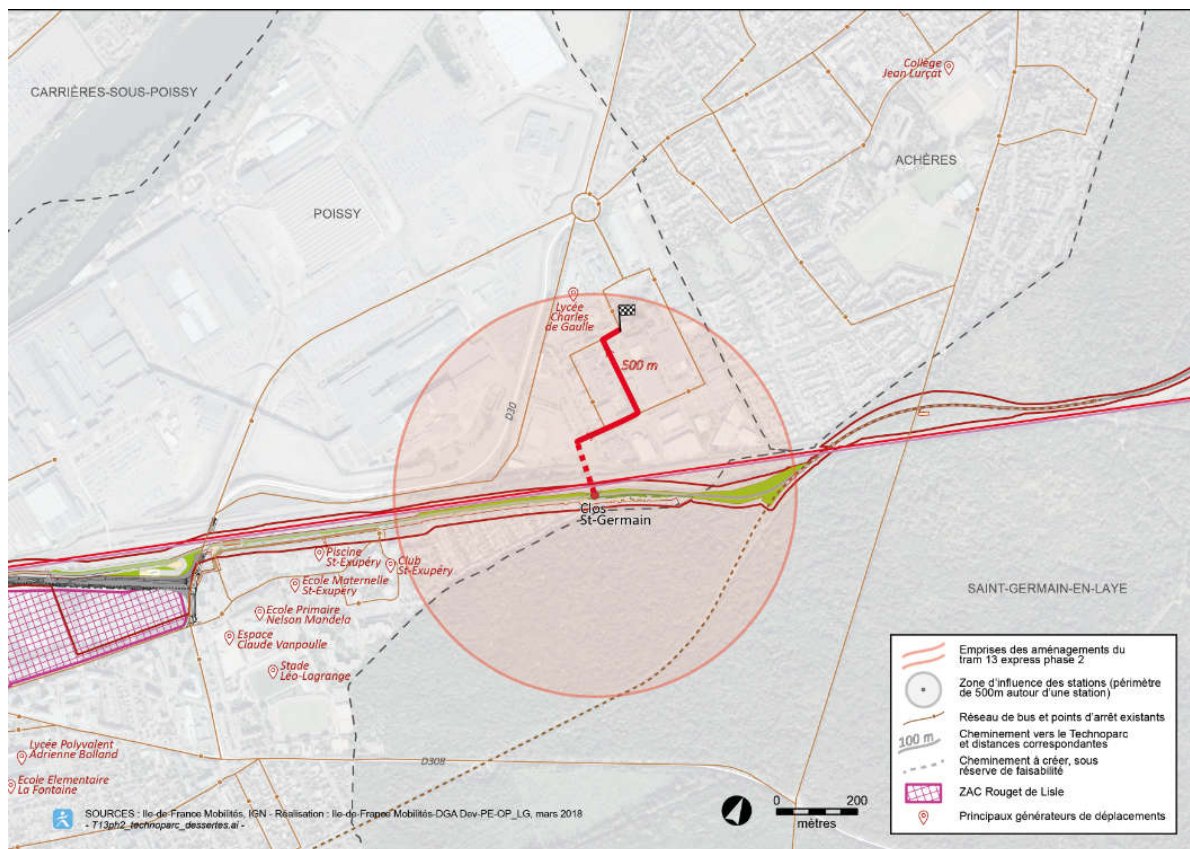
sur les voies du Groupe V) et à la réalisation d'une nouvelle gare RER pour y permettre une correspondance entre le Tram 13 express et le RER E prolongé à l'Ouest. La mise en service de cette station n'était donc pas comprise dans la phase 2 du projet Tram 13 express. **La réalisation de cette station et de la gare RER étaient estimés à plus de 40M€ et nécessitaient la réalisation d'une enquête publique spécifique, comportant l'étude d'impact de l'ensemble des aménagements de ce pôle d'échanges multimodal.**



**Carte de situation de la station Poissy ZAC et des quatre variantes de station complémentaire pour la desserte du Technoparc**

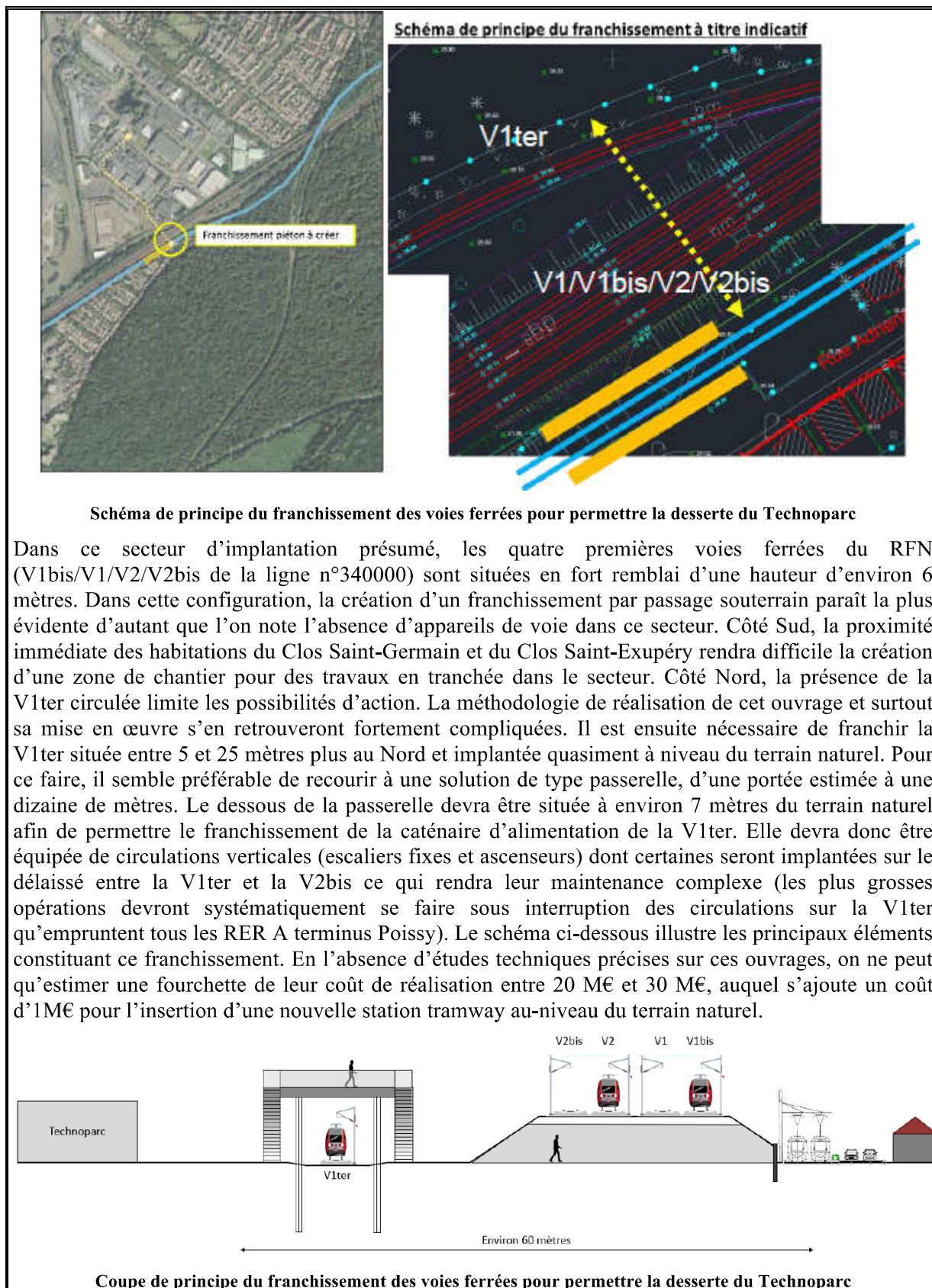
### 1./ Faisabilité d'insertion d'une station au niveau du Clos Saint-Germain :

Bien que cette station n'ait pas été envisagée de manière précise à ce stade, son implantation à proximité des habitations, au regard de la surface nécessaire et des emprises disponibles, pourrait être envisagée au regard des emprises disponibles. Néanmoins l'insertion de la station impliquerait des aménagements paysagers et des places de stationnement prévus au stade de l'enquête publique complémentaire.



**Situation et desserte d'une station au niveau du Clos Saint-Germain (variante 1)**

Pour desservir le Technoparc, la création d'un passage au-dessus ou sous les voies ferroviaires du Groupe V serait nécessaire. La réalisation de ce passage piétonnier est conditionnée aux possibilités d'acquisitions foncières au-sein du Technoparc pour raccorder le cheminement au réseau viarie, permettant de desservir les diverses activités présentes au Technoparc.



**En conclusion, il s'agit de travaux sous voies ferroviaires exploitées très complexes, nécessitant des interruptions significatives des circulations. Au vu des résultats, cette solution n'a pas fait l'objet d'approfondissements au schéma de principe.**

**2./ Faisabilité d'insertion d'une station dans le secteur du Chêne Feuillu :**

Trois variantes peuvent être considérées pour l'aménagement d'une station dans le secteur du Chêne Feuillu. Deux d'entre elles ont été étudiées dans le cadre des études de schéma de principe du tracé initial : il s'agit des variantes 1 et 3 de la station. L'autre, la variante 2, a été étudiée en préparation des réponses à l'enquête publique complémentaire.

**2.1./ Faisabilité d'insertion de la station Achères Chêne Feuillu 1 située à proximité du franchissement des voies du Groupe V par le Tram 13 express**

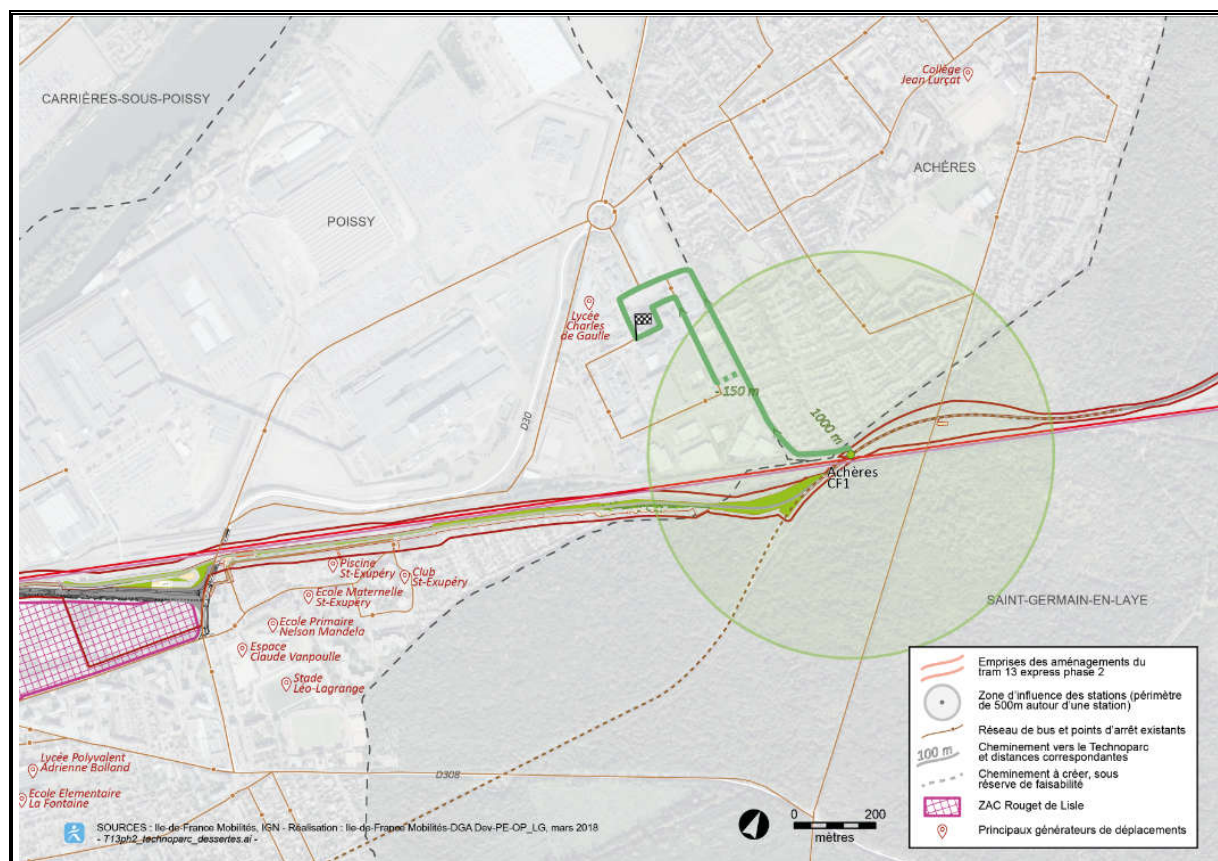
La première variante consisterait à implanter la station au niveau du franchissement des voies du groupe V afin d'assurer une desserte au plus près du Technoparc et du quartier du Chêne Feuillu.

Cette solution nécessite a minima :

- de reprendre entièrement l'ouvrage de franchissement des voies du groupe V afin d'élargir le saut de mouton pour y insérer une voie supplémentaire et les quais de la station ;
- d'installer des ascenseurs et des escaliers fixes et mécaniques ainsi qu'une passerelle pour assurer le cheminement entre la station, le Technoparc et le quartier Chêne Feuillu. A noter que la passerelle ne donnerait pas un accès direct au Technoparc et devrait s'implanter au niveau de la rue Django Reinhardt à proximité de plusieurs habitations ;
- des travaux supplémentaires sont également nécessaires pour l'aménagement de places de stationnement (dépose-minute a minima), ainsi que des aménagements pour permettre un rabattement en bus ou en navette, notamment en reprenant l'ouvrage Grande-Ceinture sur la route des Loges pour permettre l'élargissement de la voirie.

Les deux premiers points ont été estimés à environ 38 M€ HT (CE 01/2013) dans le cadre des études de faisabilité réalisée en 2013. Il est précisé que ce coût ne comprend pas les travaux de la nouvelle gare RER qui était envisagée à horizon LNPN.

Il convient ensuite d'ajouter les travaux liés à l'intermodalité de la station (troisième point), non inclus dans le coût des 38 M€ HT et estimés entre 9 et 12 M€ HT. Ces travaux présenteraient un impact foncier complémentaire dimensionnant sur la forêt.



#### Situation et desserte d'une station au niveau du Chêne Feuilli (variante 2.1)

Enfin, si des aménagements plus conséquents sur la route des Loges s'avéraient nécessaires pour le fonctionnement du secteur, en permettant son doublement jusqu'au franchissement sous les voies du groupe V (supportant 4 voies circulées par : RER A, Ligne J, TER/Intercités, Fret), cela impliquerait potentiellement des reprises d'ouvrage lourdes et complexes avec des impacts sur les circulations ferroviaires du groupe V. Des études détaillées seraient nécessaires pour évaluer précisément la faisabilité et les impacts, notamment sur les appareils de voie et le portique de signalisation situés à proximité immédiate. Si cet élargissement de l'ouvrage des voies du groupe V s'avérait nécessaire, le coût de reprise de cet ouvrage serait estimé entre 20 et 25M€.

Il faudrait aussi aménager le cheminement entre la station et le Technoparc dans le cadre d'un projet connexe. Actuellement il existe un cheminement forestier non sécurisé et non éclairé le long du quartier du Chêne Feuilli permettant de rejoindre l'accès existant au nord-est du Technoparc situé à environ 650m de la station (voir plan page précédente). Sous réserve des disponibilités foncières au Technoparc il pourrait être envisagé de créer un nouvel accès piétonnier non sécurisé à hauteur des services techniques de Poissy (voir plan page précédente), qui permettrait de rapprocher l'accès au Technoparc à environ 275m de la station. Ces aménagements seraient à réaliser dans le cadre d'un projet connexe.

**A ce stade des études, le coût de ce scénario est estimé entre 47 et 50 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013, hors reprise de l'ouvrage ferroviaire du Groupe V sur la Route des Loges, évaluée entre 20 et 25 M€ HT.**

**L'ensemble de ces aménagements nécessiteraient des études plus approfondies pour permettre une évaluation plus précise de leur faisabilité, de leurs impacts et de leur coût.**

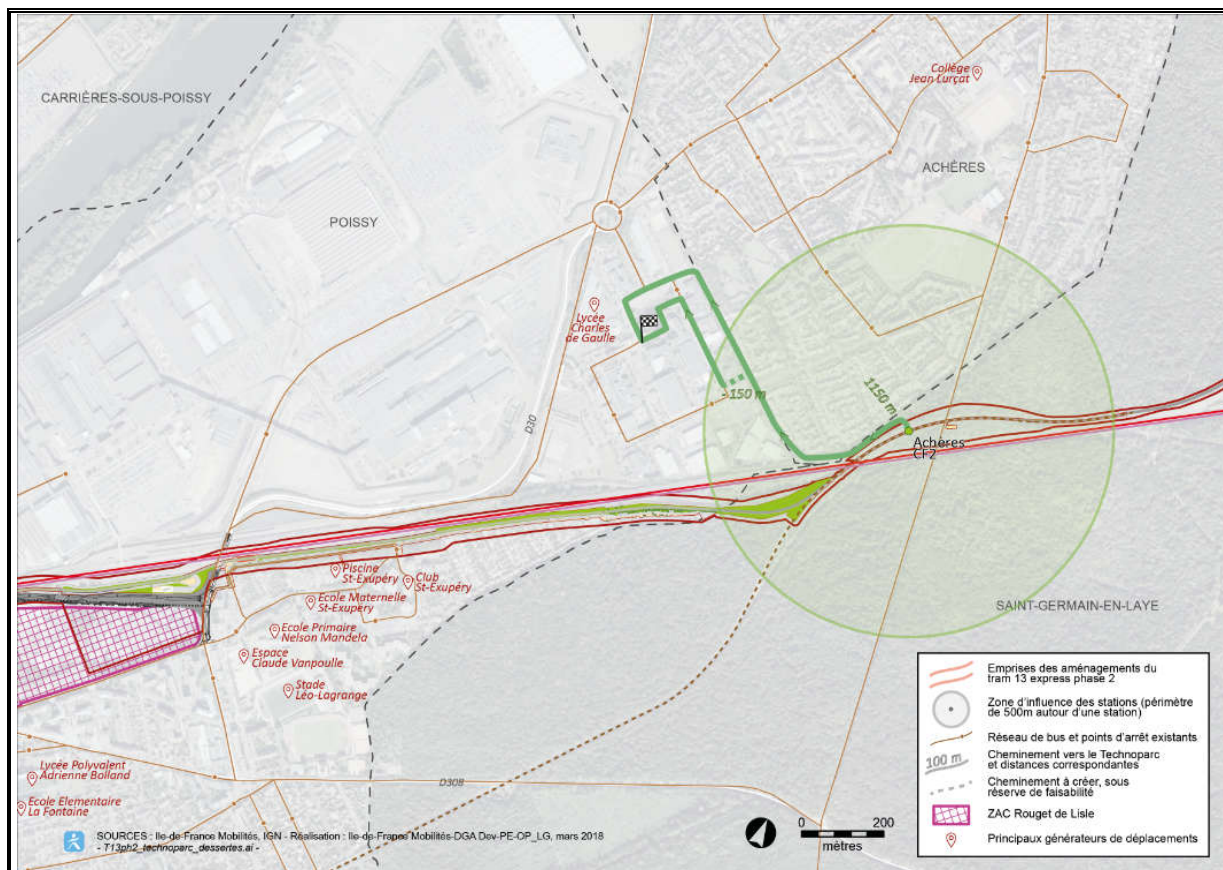




Schéma de principe de l'implantation d'une station au niveau du franchissement du groupe V (source : STIF, EGIS Rail, 2013)

## 2.2./ Faisabilité d'insertion de la station Achères Chêne Feuillu 2 située entre le franchissement des voies du Groupe V par le Tram 13 express et la Route des Loges :

La deuxième variante consisterait à implanter la station entre le franchissement des voies du groupe V et le franchissement de la route des Loges, afin de rester relativement proche du Technoparc, tout en évitant les interfaces avec le réseau ferré emprunté par le RER A et la ligne J.



### Situation et desserte d'une station au niveau du Chêne Feuillu (variante 2.2)

Les maîtres d'ouvrage estiment à dire d'expert les travaux nécessaires suivants :

- le doublement de la plateforme ferroviaire en remblai (entre 8 et 10m de haut par rapport au terrain naturel) pour insérer une voie double permettant le croisement des rames au niveau de la station. En effet, le maintien en voie unique de ce tronçon avec une station réduirait les marges d'exploitation entre les rames qui se croisent, fragilisant ainsi la robustesse de la ligne et la performance de liaison avec Achères-Ville RER ;
- la reprise de l'ouvrage de franchissement de la route des Loges, d'une part pour permettre l'insertion de la plateforme double du Tram 13 express, et d'autre part pour permettre l'élargissement de la voirie pour faciliter les circulations routières et permettre le cheminement des piétons pour accéder au quai direction Achères-Ville RER ;
- l'implantation des circulations verticales (escaliers et ascenseurs) pour accéder à la station.

Ces travaux sont estimés entre 10 et 20M€ HT, aux conditions économiques de janvier 2013.

Des travaux supplémentaires sont également nécessaires pour assurer l'accessibilité de la station, comprenant notamment l'aménagement de places de stationnement (dépose-minute a minima), ainsi que des aménagements pour permettre un rabattement en bus ou en navette.

Ces travaux sont estimés entre 4 et 7M€ HT, aux conditions économiques de janvier 2013.

Des aménagements lourds sur la route des Loges pour permettre son doublement jusqu'au franchissement sous les voies du groupe V (supportant 4 voies circulées par : RER A, Ligne J, TER/Intercités, Fret), ce qui impliquerait potentiellement des reprises d'ouvrage lourdes et complexes

avec des impacts sur les circulations ferroviaires du groupe V. Des études détaillées seraient nécessaires pour évaluer précisément la faisabilité et les impacts, notamment sur les appareils de voie et le portique de signalisation situés à proximité immédiate. Si cet élargissement de l'ouvrage des voies du groupe V s'avérait nécessaire, le coût de reprise de cet ouvrage serait estimé entre 20 et 25M€.

Il faudrait aussi aménager le cheminement entre la station et le Technoparc dans le cadre d'un projet connexe. Actuellement il existe un cheminement forestier non sécurisé et non éclairé le long du quartier du Chêne Feuillu permettant de rejoindre l'accès existant au nord-est du Technoparc situé à environ 800m (voir plan page précédente). Sous réserve des disponibilités foncières au Technoparc il pourrait être envisagé de créer un nouvel accès piétonnier non sécurisé à hauteur des services techniques de Poissy (voir plan page précédente), qui permettrait de rapprocher l'accès au Technoparc à environ 400m de la station. Ces aménagements seraient à réaliser dans le cadre d'un projet connexe.

**A ce stade des réflexions il n'est possible de donner qu'une fourchette du coût de ces travaux évalué entre 14 à 27 M€ HT (CE 01/2013), sans compter la potentielle reprise de l'ouvrage supportant les voies du Groupe V estimée à 20-25M€.**

**L'ensemble de ces aménagements nécessiteraient des études plus approfondies pour permettre une évaluation plus précise de leur faisabilité, de leurs impacts et de leur coût.**

### **2.3./ Faisabilité d'insertion de la station Achères Chêne Feuillu 3, telle qu'envisagée dans le cadre du tracé initial**

La troisième variante consisterait à implanter la station Achères Chêne Feuillu entre le franchissement de la route des Loges et la jonction entre la Grande Ceinture et le groupe V. Il s'agit de la solution présentée lors de l'enquête d'utilité publique initiale, prévue uniquement à long terme dans le cadre de l'aménagement d'une gare RER E et de la réalisation de la LNPN. Cette solution d'implantation de la station serait plus aisée à insérer techniquement que la variante 2 et présenterait aussi l'avantage de se situer sur des remblais moins haut (environ +4m par rapport au terrain naturel) que la variante 2 (entre +8 et +10m par rapport au terrain naturel).

Cette solution nécessite a minima :

- d'élargir la plateforme ferroviaire en remblais (+4m par rapport au terrain naturel) pour y insérer les deux voies avec une station à quai central pour le Tram 13 express ;
- d'installer des ascenseurs et des escaliers fixes et mécaniques pour assurer l'accès à la station ;
- d'aménager un cheminement piétonnier confortable, accessible et sécurisé entre la route des Loges et la station, le cas échéant en réaménageant certains chemins forestiers existants ;
- des travaux supplémentaires sont également nécessaires pour assurer l'accessibilité de la station, comprenant notamment l'aménagement de places de stationnement (dépose-minute a minima), ainsi que des aménagements pour permettre un rabattement en bus ou en navette. En effet, compte tenu de l'éloignement de la station à la fois du Technoparc et des zones urbanisées (station en forêt située à environ 100m des premières habitations), il semblerait en effet indispensable pour cette variante de prévoir des aménagements supplémentaires pour permettre le rabattement en bus ou en navette, ainsi que le stationnement de voitures, des 2-roues motorisés et des vélos. Comme pour la variante 2 cela nécessiterait des aménagements lourds sur la route des Loges et probablement son doublement jusqu'au franchissement sous les voies du groupe V. Des emprises supplémentaires devraient également être défrichées pour permettre l'aménagement des espaces de stationnement et d'intermodalité à proximité de la station.

**Le coût de réalisation de l'infrastructure et des équipements de cette station (trois premiers points ci-dessus), au stade actuel des études, est estimé à environ 3 M€ HT (CE 01/2013). Il est précisé que ce coût ne comprend pas les travaux de la nouvelle gare RER qui était envisagée à horizon LNPN.**

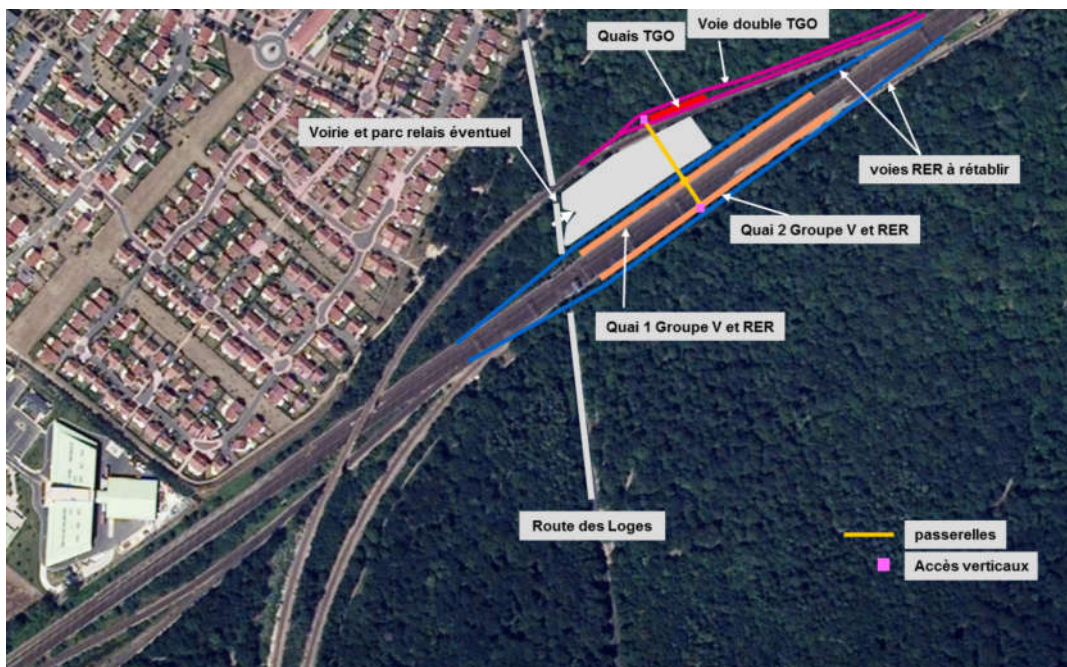
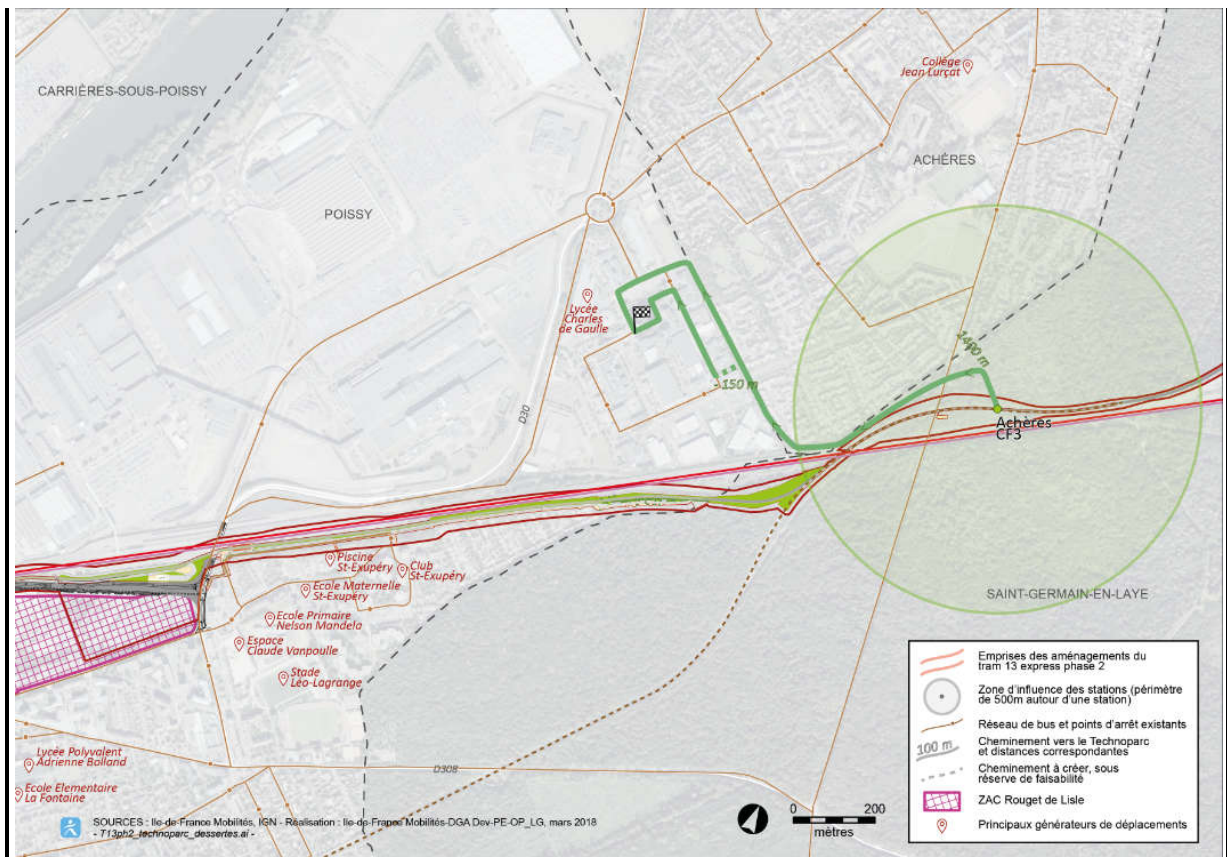
Il convient ensuite d'ajouter les travaux liés à l'intermodalité de la station (quatrième point ci-dessus), non inclus dans le coût des 3 M€ HT et estimés entre 9 et 12 M€ HT. Ces travaux présenteraient un impact foncier complémentaire dimensionnant sur la forêt.

Enfin, si des aménagements plus conséquents sur la route des Loges s'avéraient nécessaires pour le fonctionnement du secteur, en permettant son doublement jusqu'au franchissement sous les voies du groupe V (supportant 4 voies circulées par : RER A, Ligne J, TER/Intercités, Fret), cela impliquerait potentiellement des reprises d'ouvrage lourdes et complexes avec des impacts sur les circulations ferroviaires du groupe V. Des études détaillées seraient nécessaires pour évaluer précisément la faisabilité et les impacts, notamment sur les appareils de voie et le portique de signalisation situés à proximité immédiate. Si cet élargissement de l'ouvrage des voies du groupe V s'avérait nécessaire, le coût de reprise de cet ouvrage serait estimé entre 20 et 25M€.

Il faudrait aussi aménager le cheminement entre la station et le Technoparc dans le cadre d'un projet connexe. Actuellement il existe un cheminement forestier non sécurisé et non éclairé le long du quartier du Chêne Feuillu permettant de rejoindre l'accès existant au nord-est du Technoparc situé à environ 1000m (voir plan page précédente). Sous réserve des disponibilités foncières au Technoparc il pourrait être envisagé de créer un nouvel accès piétonnier non sécurisé à hauteur des services techniques de Poissy (voir plan page précédente), qui permettrait de rapprocher l'accès au Technoparc à environ 650m de la station. Ces aménagements seraient à réaliser dans le cadre d'un projet connexe.

**A ce stade des études, le coût de ce scénario est estimé entre 12 et 15 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013, hors reprise de l'ouvrage ferroviaire du Groupe V sur la Route des Loges, évaluée entre 20 et 25M€ HT.**

**L'ensemble de ces aménagements nécessiteraient des études plus approfondies pour permettre une évaluation plus précise de leur faisabilité, de leurs impacts et de leur coût.**



	Distance entre station T13 et Espace Media via accès existant Technoparc	Distance améliorée entre station T13 et Espace Media via nouvel accès Technoparc	Temps de parcours à pieds (1 m/sec)	Temps de parcours avec correspondance bus depuis la station T13
<b>Poissy ZAC</b>	2000m	1400m	Actuel : 33min (Amélioré : 23min)	Environ 10 minutes (5 min temps d'attente + 5 min temps de parcours) sur la base de lignes existantes.
<b>Variante 1</b>	500m + franchissement RFN	500m + franchissement RFN	12 minutes (dont 3 à 4 min pour le franchissement du RFN)	Pas de desserte bus existante ; La configuration des lieux en impasse complexifie grandement la faisabilité et l'opportunité d'une desserte bus
<b>Variante 2.1</b>	1000m	850m	Actuel : 17 min (Amélioré : 14min)	Pas de desserte bus existante, aménagements à créer
<b>Variante 2.2</b>	1150m	1000m	Actuel : 19 min (Amélioré : 17min)	Environ 15 minutes (7-8 minutes de temps d'attente + 7-8 minutes de temps de parcours) dans le cadre d'un développement de ligne ou d'une réorganisation de lignes existantes.
<b>Variante 2.3</b>	1400m	1250m	Actuel : 23 min (Amélioré : 21min)	

**Intérêt de la station supplémentaire en termes de desserte du Technoparc et du Syd d'Achères par rapport au tracé urbain de Poissy**

**1./ Distance et temps de parcours pour chaque variante de station complémentaire en comparaison à la station Poissy ZAC**

Afin de pouvoir comparer la qualité des dessertes du Technoparc entre les diverses variantes de stations il a été considéré un point commun de destination correspondant à l'emplacement de l'Espace Media, situé en position centrale du Technoparc, à proximité de l'entrée du lycée.

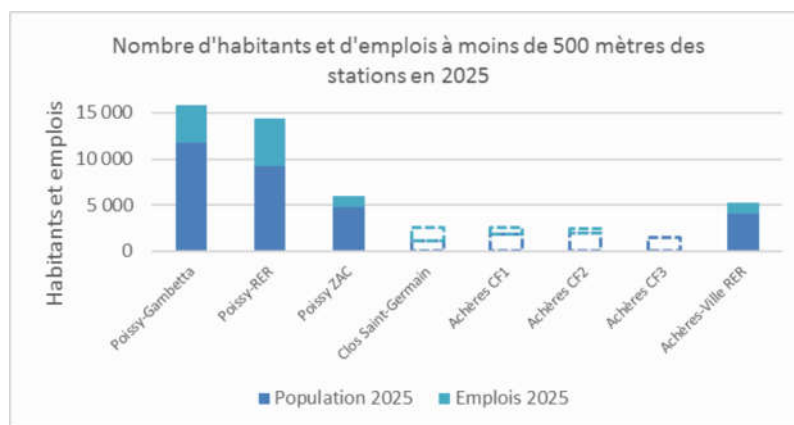
Sur le tableau ci-dessous sont récapitulés les distances et temps de parcours (marche à pieds et correspondance bus) entre le Technoparc et chaque variante de station.

**Il s'avère que la station Poissy ZAC permet grâce au rabattement avec les lignes de bus d'assurer la desserte la plus rapide du Technoparc.**

**2./ Fréquentation prévisionnelle pour chaque variante de station complémentaire en comparaison à la station Poissy ZAC.**

Le graphique ci-après présente le nombre d'habitants et d'emplois desservis dans un rayon de 500m pour les diverses variantes de station supplémentaire en comparaison avec les autres stations du Tram

13 express phase 2, en particulier la station Poissy ZAC.. Il n' s'agit pas de la fréquentation de chacune des stations du tramway mais de la zone de chalandise potentielle correspondant à un temps de marche autour de 8 minutes. A titre d'exemple, environ 6 000 habitants et emplois seraient situés à moins de 500 m de la station Poissy ZAC à la mise en service du Tram 13 express, et près de 9 000 à l'horizon de la livraison complète de la ZAC. La station Achères Ville desservira également plus de 5 000 habitants et emplois en 2025, puis plus de 6 000 en 2035.



Pour la variante 1 (station au niveau du Clos Saint-Germain), environ 1500 emplois du Technoparc sont situés à moins de 500 m de la station. Cette localisation permet également un accès direct au Tram 13 express pour les habitants de la zone pavillonnaire Adrienne Bolland. En revanche une telle station ne permettrait pas de desservir le quartier du Chêne Feuillu à Achères.

Pour la variante 2.1 (station au niveau du franchissement du groupe V), environ 800 emplois du Technoparc sont situés à moins de 500 m de la station.

Pour la variante 2.2 (station entre le franchissement du groupe V et le franchissement de la route des Loges), environ 500 emplois du Technoparc sont situés à moins de 500m de la station.

Pour la variante 2.3 (station entre la route des Loges et la jonction entre la Grande Ceinture et le groupe V), plus de 500 m sont nécessaires pour accéder aux emplois du Technoparc. Cette localisation rend également difficile l'accès par les modes actifs pour les habitants d'Achères.

Les variantes 2.1, 2.2 et 2.3 englobent par ailleurs entre 1500 et 2000 habitants du quartier Chêne Feuillu dans un rayon de 500 m.

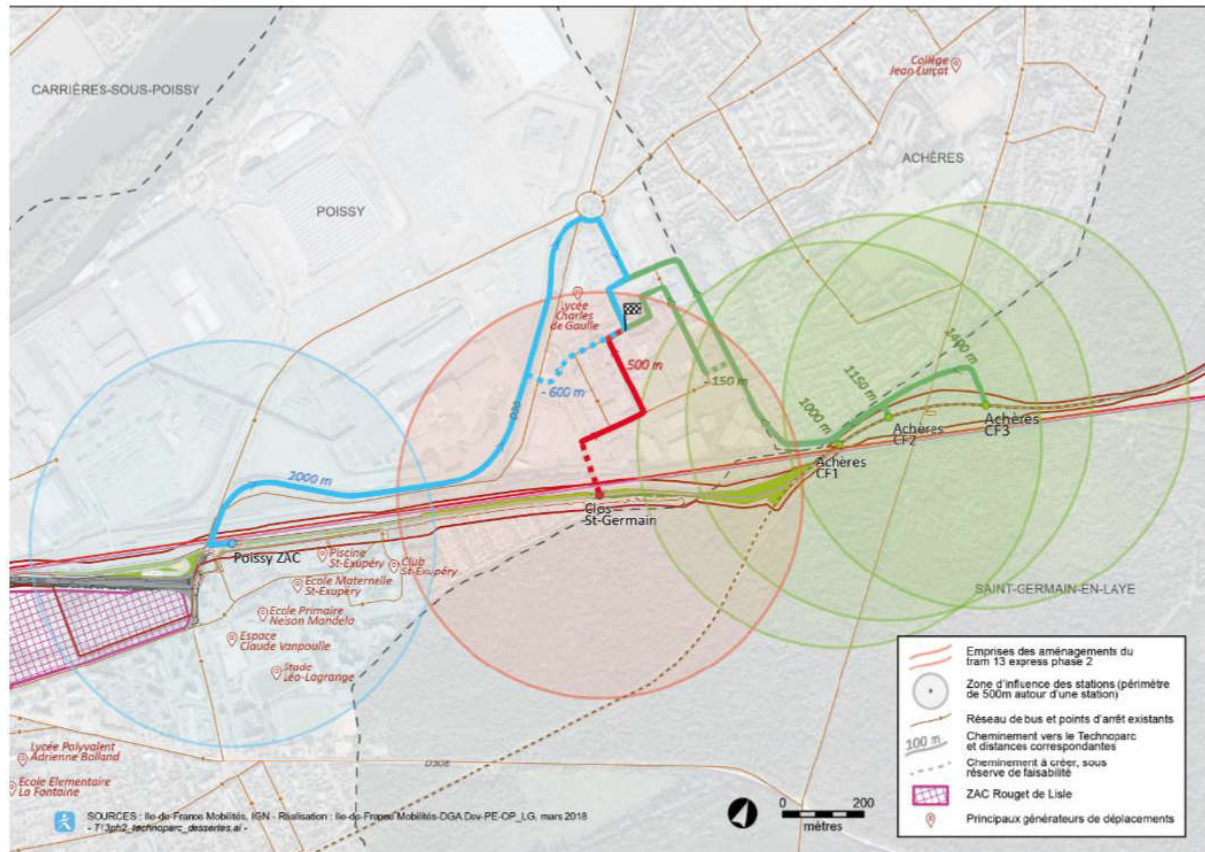
**Quelle que soit l'implantation d'une station supplémentaire, le nombre d'habitants et d'emplois à proximité de cette station resterait très limité en comparaison des autres stations du prolongement du Tram 13 express: 4 fois moins que la moyenne des stations du prolongement et 2 fois moins pour la station Poissy ZAC.**

**Des modélisations de la fréquentation du prolongement ont été réalisées pour les différentes variantes d'implantation d'une station supplémentaire. Le nombre de montants et de descendants à l'heure de pointe du matin serait compris entre 100 et 200 voyageurs à l'heure de pointe du matin. A titre de comparaison, la fréquentation de la station Achères Ville RER est estimée à 1300 voyageurs à l'heure de pointe du matin et celle de la station Poissy ZAC à près de 700 voyageurs à l'heure de pointe du matin, une fois la ZAC réalisée.**

**De plus, l'allongement du temps de parcours sur la branche Saint-Cyr RER – Achères-Ville RER du fait de l'arrêt supplémentaire pénaliserait 1 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin. Par conséquent, quel que soit l'emplacement de l'arrêt supplémentaire, il pénaliserait plus de**

voyageurs qu'il n'en avantagerait en termes de temps de parcours. Le bilan socio-économique serait ainsi pénalisé par une réduction des avantages monétarisés pour les voyageurs et par un coût plus important du projet.

Le plan et le tableau d'analyse multicritères à la page suivante résument les avantages et inconvénients des diverses variantes de station complémentaire.



Carte de situation de la station Poissy ZAC et des quatre variantes de station complémentaire pour la desserte du Technoparc



		Variantes : Poissy ZAC + station complémentaire			
Solution de base		Variante 1 – station complémentaire au Clos Saint-Germain	Variante 2.1 – station complémentaire au Franchissement groupe V	Variante 2.2 – station complémentaire au entre route des Loges	Variante 2.3 – station complémentaire au entre route des Loges et jonction GC et groupe V
Desserte modes actifs	ZAC R-4-L : + Saint-Eupéry : + Technoparc : - Achéres-Sud : -	Technoparc : +/ Achéres-Sud : -	Technoparc : +/ Achéres-Sud : +	Technoparc : +/ Achéres-Sud : -	Technoparc : - Achéres-Sud : +
Intermodalité	4 lignes de bus et accès VP àisé depuis la R030 située à environ 50m de la station.	Pas de possibilité de desserte bus	Aménagements d'intermodalité complémentaires (bus, dépose-minute, vélos, ...) à envisager pour l'accessibilité à la station	Aménagements d'intermodalité complémentaires (bus, dépose-minute, vélos, ...) à envisager pour l'accessibilité à la station	Aménagements d'intermodalité complémentaires (bus, dépose-minute, vélos, ...) à envisager pour l'accessibilité à la station
Surcoût par rapport à la solution de base (% par-rapport au coût du projet)		+ 21 à 31 M€ HT (+8-12%) Création d'une station supplémentaire. Création du franchissement piéton des voies ferrées sur 60m. Maintenance des circulations verticales en entrevoies	+ 47-50 M€ HT (+19-20%) (hors élargissement du passage routier sous les voies du Groupe V estimée à +20-25M€) Création d'une station supplémentaire. Élargissement à deux voies du franchissement du groupe V. Maintenance des circulations verticales	+ 14 à 27 M€ HT (+6-11%) (hors élargissement du passage routier sous les voies du Groupe V estimée à 20-25M€) Création d'une station supplémentaire. Élargissement de la plateforme ferroviaire et du pont ferroviaire franchissant la route des Loges. Travaux d'intermodalité, de reprise des ponts ferroviaires et de la voirie de la route des Loges Maintenance des circulations verticales et des équipements	+ 12 à 15 M€ HT (+5-6%) (hors élargissement du passage routier sous les voies du Groupe V estimée à 20-25M€) Création d'une station supplémentaire. Élargissement de la plateforme ferroviaire. Travaux d'intermodalité, de reprise des ponts ferroviaires et de la voirie de la route des Loges Maintenance des circulations verticales
Impacts temporaires (phase travaux)		Extension du périmètre des travaux du projet (Technoparc) Interruptions et ralentissements temporaires des circulations ferroviaires du groupe V	Extension du périmètre des travaux du projet (Chêne Feuillu) Interruptions et ralentissements temporaires des circulations ferroviaires du groupe V	Extension du périmètre des travaux du projet (Chêne Feuillu)	Extension du périmètre des travaux du projet (Chêne Feuillu)
Impacts permanents (phase exploitation)		Impacts sur l'insertion paysagère et la restitution des places de stationnement VP au Clos Saint-Germain Impact visuel de la passerelle côté Technoparc	Défrichements supplémentaires pour la création de la station, des accès, cheminements et aménagements intermodaux Impact visuel pour les riverains du quartier Chêne Feuillu par l'insertion d'une passerelle d'accès à la station	Défrichements supplémentaires pour la création de la station, des accès, cheminements et aménagements intermodaux Impact visuel de l'élargissement du talus et de l'insertion de la station pour les riverains du quartier Chêne Feuillu	Défrichements supplémentaires pour la création de la station, des accès et des stationnements. Impact visuel faible pour les riverains du quartier Chêne Feuillu compte tenu de l'alignement de la station
Temps de parcours du Tram 13 express Phase 2	17 minutes	18 minutes (+ 1 minute) Marche à pieds : 12 minutes	18 minutes (+ 1 minute) Marche à pieds : 14 à 17 minutes	18 minutes (+ 1 minute) Marche à pieds : 17 à 19 minutes	18 minutes (+ 1 minute) Marche à pieds : 21 à 23 minutes
Temps de parcours jusqu'au Technoparc	Marche à pieds : 23 à 33 minutes En bus (lignes existantes avec déplacement arrêté) : 10 minutes	Pas de possibilité de desserte bus	En bus (sous réserve d'un développement d'offre ou d'une restructuration du réseau existant) : 15 minutes	En bus (sous réserve d'un développement d'offre ou d'une restructuration du réseau existant) : 15 minutes	En bus (sous réserve d'un développement d'offre ou d'une restructuration du réseau existant) : 15 minutes
Desserte Populations et Emplois Prévisions de fréquentation	6000 P-HE desservis à horizon 2025 9000 P-HE desservis à horizon 2035 700 voyageurs en heure de pointe	2500 P-HE desservis 100 à 200 voyageurs en heure de pointe	2500 P-HE desservis 100 à 200 voyageurs en heure de pointe	2500 P-HE desservis 100 à 200 voyageurs en heure de pointe	1500 P-HE desservis 100 à 200 voyageurs en heure de pointe

## Question :

**Rapport** Tram 13 express Enquête publique complémentaire unique portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye – avril 2018 – Commission d'enquête : MC Eustache Présidente, GM Brunier et A Clerc titulaires

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

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage:**

Concernant l'opportunité et la faisabilité de l'aménagement de la station, il convient de se reporter aux réponses effectuées par les maîtres d'ouvrage à la question précédente.

Dans le cas d'une implantation à proximité de l'implantation initiale de la station Achères Chêne Feuillu (Variante 2.3/), une reprise de la route des Loges serait certainement nécessaire pour améliorer les conditions d'accès.



*Vue depuis la Grande-Ceinture sur la Route des Loges*



*Vue sur la Route des Loges côté Achères au niveau du feu routier permettant de gérer l'alternance des flux de passage sous les deux ponts ferroviaires*



*Vue sur la Route des Loges côté Achères au niveau du passage sous le pont de la Grande Ceinture*

A dire d'expert, il pourrait s'avérer nécessaire d'élargir les deux ponts ferroviaires pour permettre l'élargissement de la voirie (fonctionnant actuellement par alternance gérée par feux). Cet élargissement permettrait de faciliter la circulation routière, d'insérer des cheminements piétonniers et des aménagements cyclables afin de raccorder la station aux itinéraires piétonniers et cyclables déjà existants au niveau du quartier Chêne Feuillu à Achères.

L'élargissement du pont ferroviaire appartenant à la Grande Ceinture semble faisable et nécessaire.

L'élargissement du pont ferroviaire appartenant au groupe V sur lequel circulent notamment le RER A et la ligne J, supportant 4 voies pourrait également s'avérer nécessaire. Sa reprise est particulièrement complexe compte tenu de la présence des circulations ferroviaires (RER A, Ligne J, TER / Intercités, Trains fret). Les travaux d'élargissement nécessiteraient des interruptions et ralentissements temporaires des circulations ferroviaires.

Etant donné la situation de la station (en milieu forestier et en frange urbaine) et son éloignement par rapport aux premières habitations (plus de 100 mètres), il semble également indispensable de créer des places de stationnement, a minima pour permettre la dépose minute, et de créer des aménagements en faveur des bus pour permettre le rabattement sur la station. En fonction des possibilités de rabattement bus (en passage ou en terminus), il pourrait être nécessaire de créer une raquette de retournement pour permettre aux bus d'effectuer leur demi-tour.

L'ensemble de ces aménagements impliqueront des impacts complémentaires sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Pour évaluer plus précisément les impacts de ces travaux, des études et des diagnostics approfondies seront nécessaires.

**A ce stade des études encore peu précises pour cette variante, il n'est possible de donner qu'une fourchette du coût de ces travaux évaluée à environ 9 à 12 M€ HT. Ce montant n'inclut pas le coût de 3M€ pour la réalisation de la station ainsi que le coût de 20-25M€ pour la potentielle reprise de l'ouvrage du Groupe V sur la Route des Loges.**

## **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse très complète de la Maîtrise d'Ouvrage, permettant de disposer d'éléments précis pour évaluer la faisabilité d'une station complémentaire permettant de mieux desservir le Technoparc et le sud d'Achères, arrêt demandé par une large proportion de la population s'étant exprimée, tant en faveur qu'en défaveur du tracé urbain.

Les 3 parties de la réponse permettent de disposer d'un panorama le plus complet possible de l'existant, de la desserte actuelle de la zone, de la faisabilité technique liée à la géométrie des lieux, et enfin de la faisabilité économique au regard de l'ensemble des données (temps de parcours, distance à parcourir, zone de chalandise et bien sûr coût de cette nouvelle station).

La description du Technoparc permet de constater plusieurs points :

- Il accueille environ 1 700 salariés d'entreprises tertiaires et industrielles, un lycée d'enseignement général et technologique de 1 000 élèves, un centre de formation professionnelle (pharmacie), le centre technique municipal de Poissy (90 employés), la Caisse Nationale de Retraite (CNAV) et 2 hôtels... soit une population de près de 3 000 personnes. Il s'étend sur une vaste zone triangulaire de 27 ha, bordée au Sud par les voies ferrées (Transilien et RER A), à l'Ouest par la RD 30 et à l'Est par le quartier du Chêne Feuillu, et ne dispose que de seulement 2 accès au Nord de ce triangle, l'un carrossable, au niveau du rond-point Camille Jenatzy, niveau RD 30, et l'autre pour les seuls modes actifs, au Nord-est, en prolongement de la rue Georges Bourgoïn.
- Pour accéder à cette zone par le réseau routier depuis la gare RER de Poissy, il est nécessaire de franchir le faisceau ferré par l'unique pont existant permettant à la RD 30 de traverser la ville du Nord au Sud. Cet axe, très fréquenté, tout particulièrement aux heures de pointe, ne permet pas une desserte aisée en transport en commun depuis Poissy RER, malgré un réseau de bus de 4 lignes régulières totalisant 29 courses entre 7 et 9h le matin (1 bus tous les 4 mn environ), pour des temps de parcours entre 8 et 15 mn selon les lignes (hors embouteillages). Le cadencement de ces lignes est en partie calé sur les horaires du lycée. Depuis la station Achères Ville, la desserte en bus est plus limitée : 2 lignes régulières assurent la liaison depuis la gare jusqu'au rond-point nord permettant d'accéder au Technoparc, pour un trajet d'environ 11 mn (sans embouteillages). Et la ligne de bus desservant actuellement le quartier Chêne Feuillu ne dessert pas le Technoparc. La desserte par bus depuis les stations RER Poissy ou Achères Ville apparaît à l'heure actuelle moins importante pour le quartier Chêne Feuillu (nombre de bus et distance de desserte d'un arrêt). Une desserte bus depuis la station Poissy ZAC réduit les temps passés dans les embouteillages en évitant notamment la place de l'Europe. Des stationnements pour 2 roues seront également prévus
- Le tracé du Tram 13 longe le faisceau ferré, mais en partie Sud de ce dernier, le Technoparc étant situé au Nord, nécessitant la réalisation d'une traversée, a minima piétonne, de ce dernier. La MO a ainsi étudié 4 localisations possibles pour une nouvelle station, toutes impliquant de revoir l'accès au Technoparc pour les modes actifs, en créant un accès en partie Sud, afin de limiter les distances à parcourir. La première au niveau du Clos St Germain, les 3 autres plus à l'Est dans le secteur du quartier du Chêne Feuillu du quartier. L'ensemble de ces 4 solutions s'avèrent complexes à mettre en œuvre en raison du franchissement du réseau ferré et de la topographie des lieux. En outre, le temps de parcours à pied est conséquent, et une desserte de bus davantage possible seulement pour les 3 options autour du secteur Chêne Feuillu, sans pour autant proposer des temps de parcours significativement intéressants en comparaison de la difficulté à mettre en œuvre cette station complémentaire, des coûts importants envisagés (+ 8 à 20% environ par rapport au montant du tracé urbain) et des impacts environnementaux importants, en particulier dans le secteur du Chêne Feuillu. Enfin, cette nouvelle station ne permet pas non plus de desservir à la fois le

Technoparc et le quartier du Chêne Feuillu et le nombre de personnes desservies par ce nouvel arrêt est limité.

Après examen de l'ensemble des données détaillées relatives aux 4 solutions possibles pour envisager une station complémentaire au tracé urbain afin de mieux desservir le Technoparc et le quartier du Chêne Feuillu, il apparaît à la commission que les inconvénients l'emportent nettement sur les avantages, la réalisation de l'une ou l'autre des solutions envisagées ne permettant d'assurer des conditions de dessertes supérieures à celles assurées par la station Poissy ZAC ou même Achères Chêne Feuillu et avec un surcoût qui ne paraît pas proportionné au service rendu.

Avec le tracé initial, les impacts restent importants (cf. station complémentaire Chêne Feuillu 2.3 présentée ci-avant et correspondant à celle présentée sur le tracé initial : la desserte du Technoparc n'est pas assurée, l'interconnexion au RER E non résolue et les impacts sur la forêt et au niveau de la route des Loges importants (travaux complémentaires à prévoir).

En revanche, il apparaît nécessaire de repenser et améliorer le réseau de bus (tant depuis Poissy qu'Achères), comme d'envisager la possibilité de créer un accès supplémentaire au Technoparc pour les modes actifs en partie Sud-Ouest. Ces deux leviers permettront d'améliorer sensiblement la qualité de la desserte

## Le tracé urbain soumis à enquête

*La station Poissy RER*

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

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

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

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

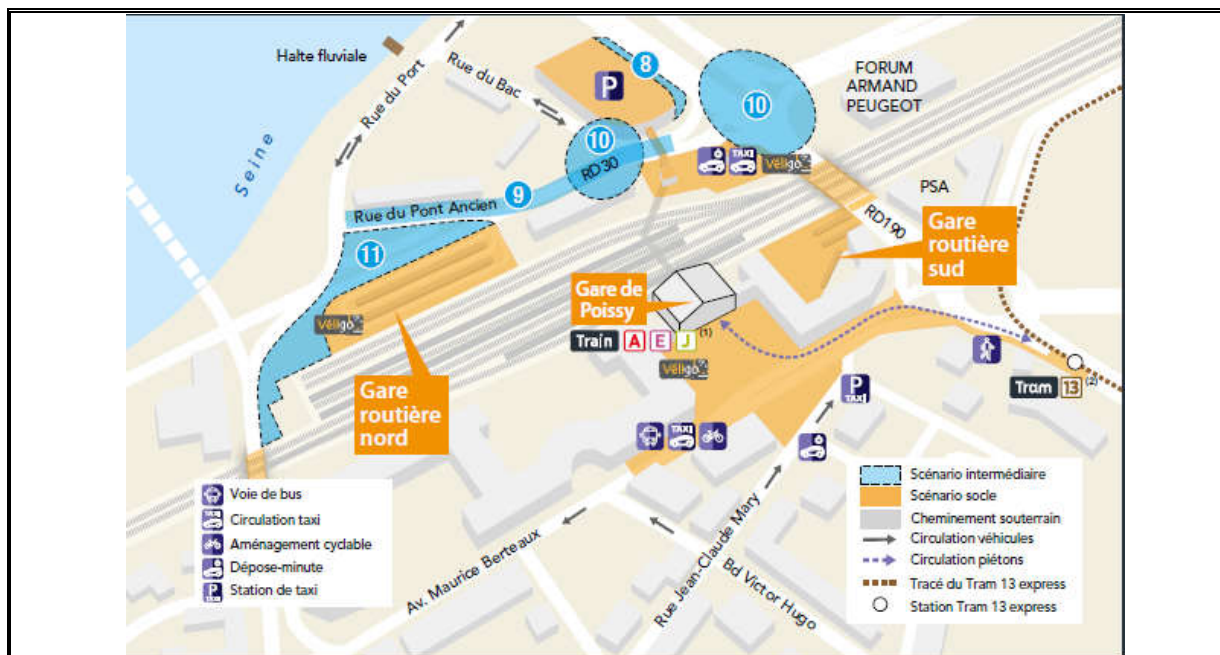
### **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

La station Tram 13 express Phase 2 est installée au sud du Boulevard Gambetta. Son implantation a fait l'objet de nombreuses études et a été optimisée pour permettre de l'approcher au maximum du pôle gare RER de Poissy tout en ne perturbant pas le fonctionnement routier de la Place de l'Europe réaménagée. Ce positionnement permet par ailleurs d'assurer une desserte optimale des populations et emplois du secteur et d'organiser des cheminements piétonniers qualitatifs tel que présenté ci-dessous.

Il convient de rappeler qu'une variante d'implantation sur le Boulevard de l'Europe avait également été étudiée. Toutefois, cette variante a été écartée car elle était située à la même distance du pôle mais générerait des cheminements moins fluides et donc moins sécurisés (temps de vert moindre pour les traversées piétonnes et franchissement de la RD 190 nord en deux temps ou par le biais d'une passerelle avec un dénivelé important).

Dans le cadre de l'opération Tram 13 express Phase 2, l'aménagement du Boulevard Gambetta et de la place de l'Europe sera reconfiguré pour augmenter les espaces dédiés aux modes actifs (piétons et cycles) et assurer un réaménagement paysager de qualité. L'objectif est de rendre la Place de l'Europe plus attrayante, plus apaisée, plus sûre et plus accessible, pour une meilleure cohabitation entre tous les types d'usagers.

Ainsi, les modifications du plan de circulation permettront d'améliorer les cheminements piétons et les traversées piétonnes de voirie, et ceci notamment au droit de la station Poissy RER. Cette traversée piétonne sera gérée par des feux piétons afin d'assurer la sécurité des usagers qui l'emprunteront. En comparaison de la situation actuelle, les temps de vert pour le franchissement de la RD 190 seront multipliés par 2 ou par 3 (selon le scénario de phasage retenu : 26 ou 36 secondes contre 16 secondes actuellement) vers la Gare RER et augmentés de 20% pour la traversée de l'avenue M. Berteaux (90 secondes contre 73 aujourd'hui). Ces études seront approfondies dans les phases ultérieures.



*Présentation de l'interconnexion envisagée à l'horizon du projet de pôle de Poissy (scénario intermédiaire de réaménagement du pôle)*

Le réaménagement du pôle de Poissy fait par ailleurs l'objet d'un projet à part entière, qui a fait l'objet d'une concertation publique du 12 juin au 13 juillet 2017. Le bilan de la concertation préalable a été approuvé par Île-de-France Mobilités le 13 décembre 2017. Ce document est public et sert de base aux réponses apportées sur ce projet.

Le projet de réaménagement du pôle de Poissy vise une amélioration globale des cheminements sur le secteur d'étude en permettant une accessibilité globale du pôle et une augmentation du confort des usagers. Ainsi, l'espace public sera réaménagé et sera accessible aux personnes à mobilité réduite, à l'instar des rames et stations du Tram 13 express Phase 2. Les cheminements entre la Place de l'Europe reconfigurée et la gare seront réaménagés dans le cadre du projet de pôle pour les rendre plus accessibles, plus lisibles et plus confortables.

Le temps de correspondance évalué à 4 minutes prend notamment en compte un temps théorique d'attente pour les traversées piétonnes et une vitesse de marche de l'ordre de 1 m/s (3,6 km/h). Le temps de correspondance ne nous paraît pas optimiste et prend en compte les moyennes habituellement observées.

Concernant la liaison avec les autres composantes du pôle gare de Poissy, comme la gare routière par exemple, des cheminements efficaces et complets seront réalisés dans le cadre du projet de pôle de Poissy. Ils seront élargis en comparaison de la situation actuelle pour offrir plus d'espace aux modes actifs et un parcours de correspondance de qualité sur l'ensemble du secteur.

## **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission d'enquête constate que l'implantation de cette station, même si elle n'est pas idéale en raison de la double traversée de voies au niveau du carrefour de l'Europe, n'en reste pas moins celle qui reste la plus satisfaisante au regard du tracé du tramway et de la configuration des voies aux abords de la gare de Poissy RER.

Elle recommande toutefois que les traversées piétonnes soient traitées avec la plus grande attention, avec des aménagements et un temps d'attente garantissant une sécurité optimale pour les voyageurs. Le passage des personnes à mobilité réduite sera également étudié dans le respect de la réglementation en vigueur. Les travaux de reconstitution du pôle gare devront intégrer ce cheminement jusqu'à la station du T13 Express.

### *La station Poissy ZAC*

## **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

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

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

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

## **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

Cette réponse est organisée en trois temps. Tout d'abord, nous présenterons l'implantation et les bénéfices de la station Poissy ZAC portée à l'enquête publique complémentaire. Puis, nous détaillerons l'opportunité et la faisabilité du déplacement de la station Poissy ZAC vers le Technoparc.

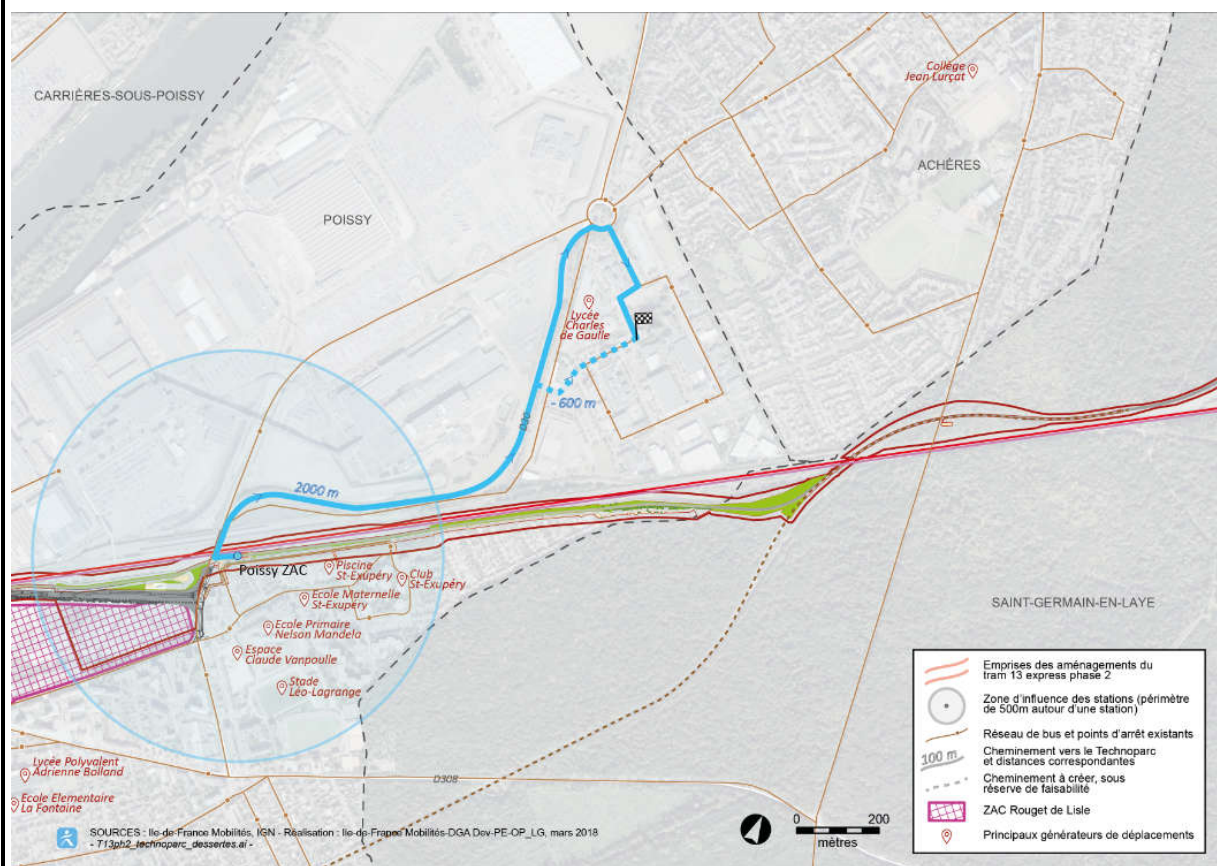
### **I/ Implantation et bénéfices de la station Poissy ZAC portée à l'enquête publique complémentaire :**

La station Poissy ZAC est positionnée après le franchissement du pont de la RD30, côté quartier Saint-Exupéry, et le long de la rue Saint-Sébastien. Cette station permet ainsi la desserte du quartier Saint-Exupéry et de la ZAC Rouget de Lisle (+2000 logements à terme). A l'horizon 2025, cette station la zone de chalandise de cette station englobera près de 6000 habitants et emplois. L'achèvement de la



ZAC à l'est à l'horizon 2035, en accroîtra encore l'intérêt avec à termes plus de 9 000 habitants et emplois situés à moins de 500m de la station. Elle sera déjà empruntée par 3000 voyageurs par jour à l'horizon 2025 et 4000 voyageurs par jour à l'horizon 2035. Ainsi, cette station est localisée à la confluence des secteurs résidentiels actuels et futurs. Elle permet d'optimiser la desserte de ces deux secteurs, et contribue en particulier au désenclavement du quartier Saint-Exupéry aujourd'hui desservi uniquement par des bus.

Ce positionnement a fait l'objet d'une concertation approfondie avec la Ville de Poissy et a par ailleurs été soumis à l'avis du public lors de la concertation complémentaire de 2016 (en particulier lors de la rencontre riverains du 17 mars 2016).



#### *Situation et rayonnement de la station Poissy ZAC*

Afin de faciliter l'accès à la station pour les riverains du quartier Saint-Exupéry le projet prévoit la création d'un passage (accessible aux personnes à mobilité réduite) dans le merlon existant au niveau de la piscine. Le passage piéton franchissant le merlon par des escaliers situés à hauteur de la crèche (Petit Prince) est également conservé.

Sa proximité avec l'avenue de Pontoise (RD30), empruntée par plusieurs lignes de bus (lignes 5, 16 et 54), facilitera l'organisation d'une intermodalité de qualité avec le Tram 13 express. Au regard de l'offre bus actuelle et des temps d'attente et de cheminements piétonniers cette correspondance permettrait de rejoindre le Technoparc en environ 10 minutes en heure de pointe. Les aménagements intermodaux seront à préciser dans les phases ultérieures en lien avec le projet connexe du boulevard de l'Europe et de son débouché sur l'avenue de Pontoise, ainsi que les enjeux de réorganisation du réseau bus.

**Le projet prévoit d'ores et déjà l'aménagement d'une rampe pour les modes actifs et d'un escalier pour raccorder la station et les itinéraires cyclables et piétonniers de la rue Saint-Sébastien à la RD30.** Le raccordement de ces liaisons douces à la RD30 et au futur carrefour avec le boulevard de l'Europe prolongé sera affiné dans les phases ultérieures en concertation étroite avec les acteurs concernés. Des stationnements vélos seront implantés à proximité de la station. Par ailleurs, des stationnements Veligo seront également aménagés à proximité immédiate de la station.

**Île-de-France Mobilités s'engage par ailleurs à proposer une offre de bus de qualité pour permettre la desserte du Technoparc depuis et vers la station Poissy ZAC et à porter une vigilance particulière à la desserte du Technoparc dans le cadre de la réorganisation des réseaux bus.** La restructuration du réseau de bus sera effectuée en complémentarité du Tram 13 express, en termes de fréquence et d'amplitude horaire pour permettre une desserte efficace du Technoparc.

Enfin, **Île-de-France Mobilités, en association avec les collectivités concernées (Villes de Poissy et d'Achères, CD78, CU GPS&O), a engagé des réflexions sur les possibilités d'amélioration des itinéraires cyclables et piétonniers entre la station Poissy ZAC et le Technoparc.** Les premières études ont pu préciser les conditions d'insertion de trottoirs et de pistes cyclables, ainsi que la création d'un nouvel accès piétonnier et cyclable au Technoparc depuis la RD30. Des études et diagnostics complémentaires sont cependant nécessaires pour permettre d'évaluer précisément les coûts de ces travaux, estimés à ce stade entre 5 et 10 M€. La faisabilité d'acquérir des emprises foncières au Technoparc pour permettre la création du nouvel accès reste également à confirmer. Ces aménagements permettraient de raccourcir la distance entre la station Poissy ZAC et le Technoparc d'environ 400 mètres par rapport à l'entrée existante au niveau du rond-point de la RD30. Le cas échéant ces aménagements pourraient être mis en œuvre dans le cadre d'un projet connexe au Tram 13 express phase 2 dont les modalités de maîtrise d'ouvrage et de financement restent à préciser.

## **II/ Opportunité et faisabilité du déplacement de la station Poissy ZAC vers le Technoparc :**

Compte tenu des emprises disponibles le long des rues Saint-Sébastien et Adrienne Bolland, il semblerait uniquement envisageable de déplacer la station au niveau du carrefour entre les deux rues ou à l'extrémité de la rue Adrienne Bolland au niveau du Clos Saint-Germain. Cette dernière option ne permettrait cependant plus d'assurer la desserte de la partie dense et centrale du quartier Saint-Exupéry et est développée dans la question 1 du thème « assurer une meilleure desserte du Technoparc et du Sud de la Ville d'Achères »).

Au niveau du carrefour entre les rues Saint-Sébastien et Adrienne Bolland deux scénarios ont été analysés pour l'implantation d'une station. Dans les deux cas la création d'un passage piétonnier dénivelé pour franchir les voies ferrées dans le but de rejoindre le Technoparc est nécessaire.

### **Option 1 : Une insertion à l'ouest du carrefour Adrienne Bolland / Saint-Sébastien**

Les fonctionnalités prévues dans le cadre du tracé initial (2x1 voie, piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée et trottoir) sont restituées et décalées légèrement vers le sud nécessitant une réduction en partie basse du merlon.



*Option 1 – Insertion d'une station à l'ouest du carrefour*

### **Option 2 : Une insertion à l'est du carrefour Adrienne Bolland / Saint-Sébastien**

Les fonctionnalités prévues dans le cadre du tracé initial (2x1 voie, piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée et trottoir) sont restituées et décalées légèrement vers le sud. Seules 3 des 17 places de stationnement prévues à l'entrée de la rue Adrienne Bolland dans le tracé Tram 13 express Phase 2 peuvent être maintenues, dont une qui sera dédiée aux convoyeurs de fonds.



*Option 2 – Insertion d'une station à l'est du carrefour*

**Pour les deux options, des acquisitions foncières seraient nécessaires pour l'implantation des quais nord des stations, sur les emprises SNCF. Des acquisitions foncières seraient également nécessaires**

au sud de la voirie dans l'option 1, **en pied du merlon existant**, afin de décaler la chaussée.

L'insertion de cette station, au niveau du terrain naturel, est estimée à environ 1 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013. Ce coût est équivalent au coût de la station Poissy ZAC telle que présentée à l'enquête publique complémentaire.

#### **Insertion d'un franchissement piétonnier des voies du groupe V**

Pour les deux options de positionnement de la station, il s'avèrerait nécessaire de créer un nouveau franchissement des voies ferrées du groupe V pour permettre la desserte du Technoparc.

Dans ce secteur d'implantation présumé, les voies ferrées du RFN sont situées en remblai d'une hauteur d'environ 2 mètres. Dans cette configuration, la création d'un franchissement par passage souterrain paraît la plus évidente. Néanmoins, au vu de la largeur du plateau de voies (qui limite le recours à des méthodes de préfabrication et de mise en place par poussage) et de la présence de plusieurs appareils de voie (qui limite le recours à des méthodes de mise en œuvre sous tabliers auxiliaires), la méthodologie constructive d'un tel ouvrage serait complexe et génératrice d'interruptions de circulations et de limitations temporaires de vitesse longues, importantes pour les usagers des transports ferroviaires, coûteuses (du fait notamment de la nécessité de recourir à des transports de substitution) et incompatible avec le maintien d'une desserte de qualité sur l'axe Paris-Mantes-Normandie.

En conséquence, il serait sans doute plus opportun de mettre en œuvre une solution de type passerelle dont la portée totale est estimée à environ 40 mètres. La sous-face de cet ouvrage devra être située à environ 9 mètres de hauteur par-rapport au terrain naturel afin d'assurer le franchissement des caténaires alimentant les voies du RFN. Un travail d'intégration architectural et paysagère conséquent devra être mené afin d'assurer l'insertion de cet ouvrage dans son environnement urbain. La présence à proximité immédiate de la zone d'étude d'un centre de signalisation SNCF Réseau et d'un aqueduc maçonné abritant une canalisation de 60 cm de diamètre de la Lyonnaise des Eaux contraindrait l'implantation de cet ouvrage et de ses circulations verticales et pourrait engendrer des surcoûts importants à la charge du projet ou des concessionnaires. En l'absence d'études techniques précises sur cet ouvrage, on ne peut qu'évaluer une fourchette du coût de réalisation entre 10 M€ et 15 M€. L'insertion de cette passerelle nécessiterait certainement des acquisitions foncières complémentaires sur les deux rives du faisceau ferroviaire.

#### **Aménagements du cheminement piétonnier jusqu'au Technoparc**

En complément de la passerelle de franchissement du groupe V, le cheminement à créer jusqu'au Technoparc nécessiterait l'aménagement de trottoirs sur environ 550 mètres le long de la RD30 et la création d'un nouvel accès piétonnier dans le Technoparc (sous réserve de la faisabilité d'acquisition du foncier) pour raccourcir la distance de marche par rapport à l'accès existant au nord du site. **A ce stade des réflexions, le coût de ces travaux peut être estimé, à dire d'expert, entre 3 et 5 M€.**

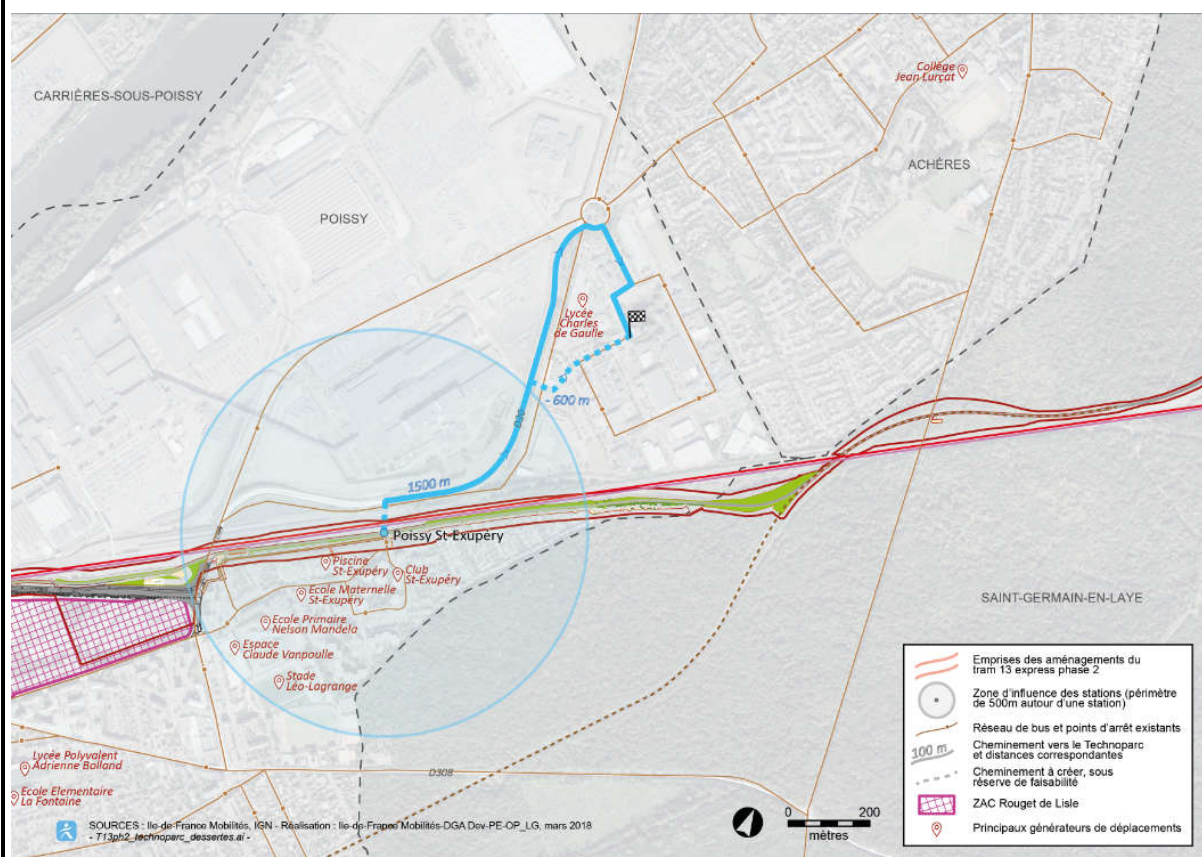
#### **Analyse de l'opportunité du déplacement de la station Poissy ZAC en termes de desserte et de fréquentation :**

Le décalage de la station vers le Technoparc conduirait à desservir 3 000 habitants et emplois à moins de 500 m de la station aux horizons 2025 et 2035, soit une baisse de moitié par rapport au positionnement initial. Elle ne permet plus de desservir dans des conditions optimales la ZAC Rouget de Lisle qui se retrouve à plus de 500m de la station.

**Il ne serait plus possible d'y organiser une intermodalité efficace avec les lignes de bus** (lignes 5, 16 et 54) circulant sur la RD30 et **desservant le Technoparc**. A ce jour, seule la ligne 50, et la ligne

54 de manière occasionnelle uniquement, desservent le quartier Saint-Exupéry, et n'offrent donc pas de solution de rabattement attractif pour rejoindre le Technoparc en bus.

**Enfin, elle ne desservirait pas une grande partie du Technoparc qui resterait très éloigné par la marche à pied, même avec la réalisation d'un franchissement des voies complémentaire et qui ne pourrait pas bénéficier d'une desserte bus aussi intéressante que dans le cadre de Poissy ZAC, en raison de son écart des itinéraires de bus principaux.** En effet, la distance entre la station et le Technoparc (Espace Media) est d'environ 1,5 km au regard des accès existants et pourrait être raccourcie à environ 900 m en cas de création d'un nouvel accès (sous réserve de la faisabilité d'acquisition du foncier). A noter que le franchissement des voies d'une longueur de 40 mètres et d'un dénivelé positif/négatif au cumulé de 20 mètres allonge le temps de parcours d'environ 2 à 3 minutes. Ainsi le temps de parcours global est estimé à environ 28 minutes pour l'accès existant au Technoparc, qui pourrait être réduit à environ 18 minutes en cas de création d'une nouvelle entrée au Technoparc.



***Situation et desserte de la station déplacée au niveau du carrefour des rues Saint-Sébastien / Adrienne Bolland***

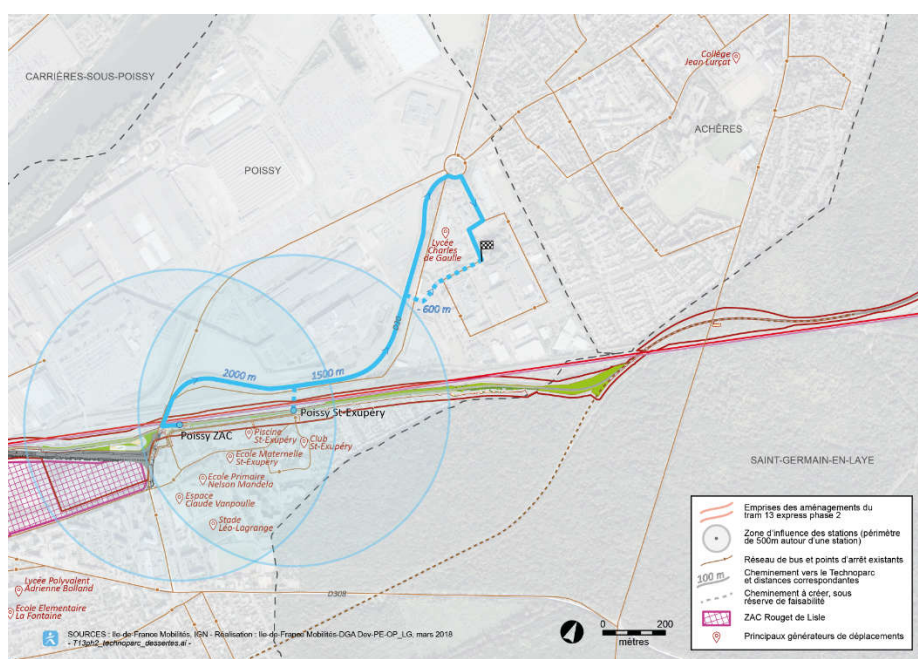
Dans le tableau ci-dessous sont comparés les temps de parcours au Technoparc entre le positionnement initial de la station et les options de décalage de la station :

	Distance entre station T13 et Espace Media via accès existant Technoparc	Distance améliorée entre station T13 et Espace Media via nouvel accès Technoparc	Temps de parcours à pieds (1 m/sec)	Temps de parcours en correspondance bus
Poissy ZAC	2000m	1400m	Actuel : 33min Amélioré : 23min	Environ 10 minutes (5 min temps d'attente + 5 min temps de parcours)
Poissy Saint-Exupéry	1500m + franchissement RFN	900m + franchissement RFN	Actuel : 26 min Amélioré : 18min (dont 2 à 3 min pour le franchissement du RFN)	Pas de desserte bus actuelle desservant le Technoparc. La correspondance s'effectuerait depuis Poissy RER avec un temps de parcours supérieur.

**Pour les motifs énoncés ci-dessus, les maîtres d'ouvrage confirment soutenir le positionnement de la station Poissy ZAC porté à l'enquête publique complémentaire.**

Cette implantation à proximité de la RD30 permet d'optimiser la desserte des populations et emplois du secteur, grâce à la desserte des zones denses du quartier Saint-Exupéry et de la desserte de la ZAC Rouget de Lisle. Elle permet aussi d'organiser une correspondance de qualité avec les lignes de bus circulant sur la RD 30. Sa situation au plus près d'un franchissement routier existant des voies ferroviaires, déjà emprunté par plusieurs lignes de bus qui desservent le Technoparc facilite également l'aménagement d'une correspondance de qualité entre le Tram 13 express et les bus.

Enfin, Île-de-France Mobilités continuera à accompagner les collectivités (Villes de Poissy et d'Achères, CU GPS&O, CD78) dans les réflexions sur les aménagements complémentaires qui pourront être mis en œuvre, dans le cadre d'un projet connexe, le long de la RD30 et au sein du Technoparc (création d'un nouvel accès) en vue de faciliter et sécuriser également les cheminements des modes actifs vers le Technoparc.



**Situation et desserte comparées de la station Poissy ZAC et de la station déplacée au niveau du carrefour des rues Saint-Sébastien / Adrienne Bolland**

### **Commentaires de la commission d'enquête**

A la lecture des explications fournies par la Maîtrise d'Ouvrage, la commission d'enquête constate le bien-fondé de l'implantation de la station Poissy ZAC telle que présentée dans le dossier soumis à enquête, qui reste très contrainte en raison du franchissement du réseau ferré. Un déplacement vers le Clos Saint Germain ne présenterait que des inconvénients par rapport à la localisation proposée dans le dossier d'enquête : desserte insuffisante de la ZAC St Exupéry, desserte par bus plus compliquée car devant se faire depuis Poissy RER, difficulté technique à mettre en œuvre un franchissement du réseau ferré et coût important, tout en nécessitant un temps de marche d'environ 20 mn pour desservir le Technoparc.

En revanche, comme le mentionne la Maitrise d'Ouvrage, la commission d'enquête recommande un travail fin, à la fois au niveau d'une desserte en bus renforcée et d'un aménagement des itinéraires pour les modes actifs (cycles et piétons) depuis cette station. Des possibilités de stationnement 2 roues, système de cycles en libre-service (de type Vélib' Métropole) devraient également permettre de faciliter ce report modal entre le tram et les modes actifs.

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

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

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

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

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

#### *Questions :*

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



## **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage**

### **Question :**

- 1. En cas d’augmentation du trafic, les stations sont-elles en capacité d’accueillir un nombre supplémentaire de rames ou des rames plus longues ? Les dimensions des quais le permettent-il*

### **Réponse de la Maitrise d’Ouvrage:**

Les rames du tram 13 express Phase 2 permettront l’accueil de 250 voyageurs par rame. Ainsi, l’offre a été dimensionnée pour permettre l’emport des voyageurs dans ces rames, tout en prenant en compte des marges capacitaires.

Les quais des stations Poissy Gambetta, Poissy RER et Poissy ZAC du Tram 13 express Phase 2 ont été dimensionnés à 45 mètres pour permettre l’accueil d’une rame en unité simple de 42,5 mètres de longueur et des équipements techniques en bout de quai. En termes de largeur, le dimensionnement des quais prend en compte le résultat d’études de fréquentation réalisées en novembre 2015 et la densité d’usagers autorisée sur le quai.

Le dimensionnement du matériel roulant et des infrastructures a été réalisé sur la base des prévisions de fréquentation de la ligne, tout en conservant de la marge d’évolutivité en cas de progression de la fréquentation. Les aménagements prennent également en compte les enjeux d’insertion du projet. Ainsi, il convient de noter que les largeurs de quai pourront être optimisées pour respecter les contraintes d’insertion.

il est rappelé que les stations étudiées, dans le cadre du tracé initial, prévoyaient les mêmes capacités d’accueil pour les rames du Tram 13 express.

## **Commentaires de la commission d’enquête**

La commission d’enquête note que le dimensionnement des quais intègre une réserve capacitaire et les contraintes d’insertion des stations.

Elle s’étonne toutefois de la réponse de la Maitrise d’Ouvrage indiquant que les stations étudiées dans le cadre du tracé initial prévoyaient des capacités d’accueil analogues pour les rames, alors même que la population desservie est moins importante...

Cette anticipation du trafic à venir apparaît d’autant plus importante dans le cas du tracé urbain, la Grande Ceinture ne traversant pas de zones amenées à se développer au niveau habitat ou activité.

La capacité d’accueil des rames doit être ainsi correctement anticipée pour faire face à des besoins accrus dans le temps, la fréquence des rames ne pouvant pas être augmentée en raison du fonctionnement en « Y » au niveau de Saint-Germain GC, appelant une vigilance particulière sur la longueur.

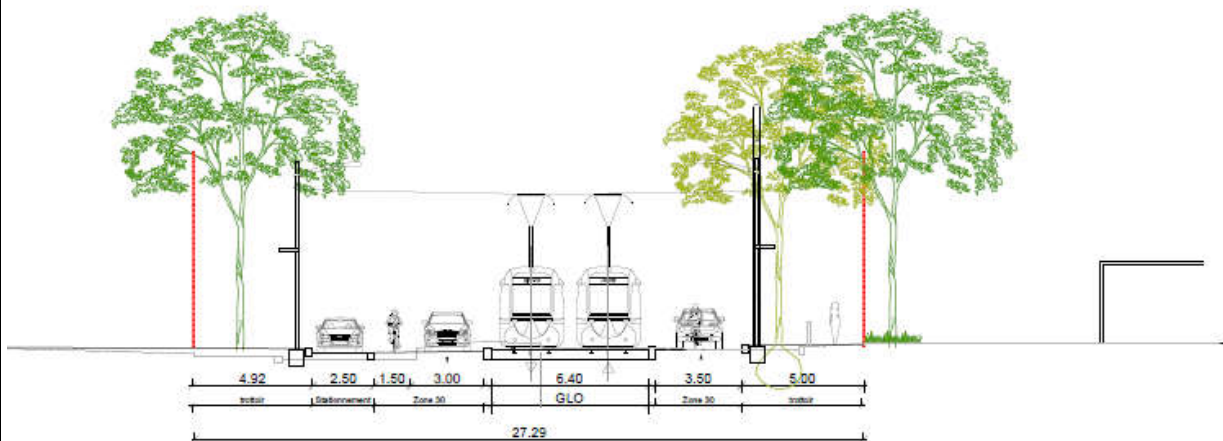
**Question :**

2. *L'implantation, tantôt axiale ou latérale fait débat :*
- *Pourquoi ne pas opter pour une implantation axiale systématique, qui serait moins impactante pour l'accessibilité des riverains ou les nuisances acoustiques?*
  - *Pouvez-vous rappeler les principes qui ont présidé à ces choix ?*

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage:**

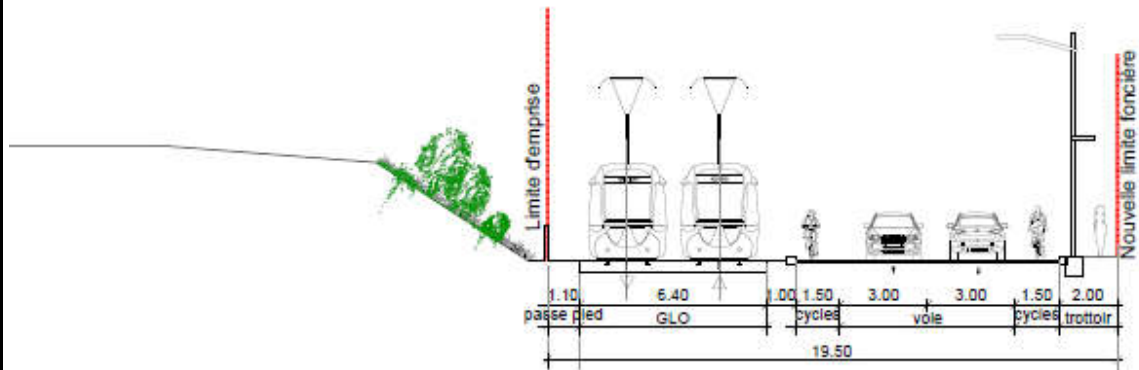
**L'aménagement d'un tramway est l'occasion d'une requalification et d'une revalorisation des communes traversées.** Le tramway s'adapte en fonction des voiries traversées. Il existe plusieurs types d'implantation disposant des avantages et des inconvénients distincts. Enfin, les changements d'insertion sur le tracé doivent rester limités car ils induisent des impacts complémentaires, notamment sur l'exploitation du tramway et les circulations routières.

**Implantation axiale :** les voies du tramway sont situées au-milieu de la voirie avec les voies de circulation générales de part et d'autre. Cette configuration facilite l'insertion du tramway en limitant les interfaces avec le bâti environnant. Elle permet de respecter plus aisément les distances réglementaires par rapport aux façades pour garantir l'accès pompier. Elle présente également moins d'impact sur les accès riverains. Cependant, cette insertion possède des impacts sur la circulation routière en augmentant le nombre d'interfaces avec les flux automobiles et oblige les usagers à traverser systématiquement la voirie pour se rendre en station. L'implantation axiale a été retenue sur le Boulevard Gambetta en raison du nombre important d'accès riverains et de la nécessité de maintenir une distance réglementaire par-rapport aux façades.

**Exemple d'insertion axiale**

**Implantation latérale :** les voies du tramway sont situées d'un seul côté de la voirie. Cette configuration permet de limiter les interfaces avec la circulation routière en les limitant aux mouvements tournants. Elle facilite également les accès piétons à la station depuis la rive concernée. Toutefois, elle présente plus d'impact sur les accès riverains et complexifie l'insertion en termes d'accessibilité pompier. Concernant les potentielles nuisances acoustiques évoquées ci-dessus, il convient de rappeler que le tram-train est un moyen de transport peu bruyant, générant moins de nuisances acoustiques que la circulation routière. L'insertion latérale a été retenue sur le Boulevard de l'Europe et la rue Adrienne Bolland pour limiter l'interface du tracé avec les circulations routières et

les accès riverains.



*Exemple d'insertion latérale*

**Implantation bilatérale :** les voies du tramway sont insérées de part et d'autre des voies de circulation routière. Cette configuration est très rarement mise en œuvre et est utilisée dans des contextes très spécifiques.

L'insertion du Tram 13 express a été réfléchi pour permettre de limiter les impacts sur le foncier privé et les circulations automobiles, tout en permettant l'accessibilité pour les services de secours. Elle vise également à améliorer la performance du système de transport en limitant les changements d'insertion générant des carrefours complémentaires (baisse de la fiabilité de l'offre) et à respecter les usages actuels de l'espace public.

### Commentaires de la commission d'enquête

La présentation des impacts respectifs des implantations axiale et latérale permet, selon la commission d'enquête, de mieux comprendre les choix retenus pour le tracé urbain pour limiter les impacts, tant au niveau des riverains que de la circulation routière.

#### **Question :**

3. *Pouvez-vous dresser un état des propriétés privées concernées par une expropriation partielle ou totale :*
  - propriétés bâties à démolir
  - espaces non bâtis (cours, jardins...)

**Réponse de la Maitrise d’Ouvrage :**

Pour les acquisitions de propriétés bâties, l’ensemble des propriétaires concernés ont été contactés par les maîtres d’ouvrage et rencontrés, pour ceux l’ayant accepté. Ces acquisitions de propriétés bâties concernent trois pavillons, correspondant à trois propriétaires, sur le Boulevard Gambetta et concernent onze pavillons, correspondant à Efidis, dans le secteur du Clos Saint-Germain.

Les personnes concernées par des acquisitions non bâties (acquisitions partielles de parcelles) ont également pu rencontrer les maîtres d’ouvrage dans le cadre de réunions d’information réalisées dans le quartier Saint-Exupéry et dans le quartier Gambetta. Des rencontres bilatérales ont été organisées avec les personnes les sollicitant. Ainsi, deux propriétaires ont déjà pu être rencontrés. Les maîtres d’ouvrage poursuivront les prises de contact avec les propriétaires dans les prochains mois. Les acquisitions non bâties (acquisitions partielles de parcelles) concernent entre trente et cinquante parcelles (propriétaires privés, copropriétés, bailleurs de logements sociaux, entreprises) à Poissy, situés le long du débranchement sud de Poissy, de la rue de la Bruyère, de la RD190 (principalement sur le côté ouest de la rue entre l’avenue du maréchal Foch et le boulevard Devaux), du boulevard de l’Europe, la rue Saint-Sébastien (au niveau de la station Poissy ZAC) et la rue Adrienne Bolland.

Conformément aux procédures réglementaires, l’état récapitulatif des acquisitions foncières non bâties sera réalisé dans le cadre de l’enquête parcellaire en amont de laquelle les maîtres d’ouvrage notifieront les propriétaires des impacts sur leur foncier. Ce n’est en effet qu’à ce stade de l’avancement des études que les impacts précis sur les propriétés non bâties seront connus.

**En amont de l’enquête parcellaire et tout au long du projet, les maîtres d’ouvrage poursuivront la concertation, avec les propriétaires impactés par des acquisitions non bâties, au fur et à mesure de l’avancement des études.**

**Question :**

4. *Quelles vont être les suites pour les personnes directement impactées par le tracé du tram : quand seront-elles contactés ? Quel va être le calendrier prévisionnel des expropriations ? de quels délais disposent les occupants ? Quelles sont les mesures d’accompagnement proposées, pour des particuliers – propriétaires ou locataires, pour des professionnels ?*

**Réponse de la Maitrise d’Ouvrage :**

Une fois le projet déclaré d’utilité publique, la tenue d’une enquête parcellaire est nécessaire afin de préciser l’identité et la qualité des propriétaires et la nature précise des biens concernés. Cette procédure permet en cas d’échec des négociations amiables de solliciter une ordonnance d’expropriation. Celle-ci est aujourd’hui envisagée en 2019, toutefois, les négociations à l’amiable pourront démarrer en amont de cette enquête dès lors que le projet sera déclaré d’utilité publique.

En effet, les maîtres d’ouvrage rappellent qu’ils privilégient des acquisitions à l’amiable. C’est pourquoi ils ont commencé à rencontrer les propriétaires concernés. Ainsi, les propriétaires qui souhaiteraient rencontrer les maîtres d’ouvrage et leur faire part de leurs interrogations sont invités à prendre contact avec Ile-de-France Mobilités via l’adresse mail du projet. Les maîtres d’ouvrage s’engagent à poursuivre ces rencontres dans les mois à venir, y compris avec les propriétaires concernés par des acquisitions partielles de terrains. Par ailleurs, des mesures d’accompagnement seront mises en œuvre dans les phases ultérieures. Elle incluront notamment un suivi individualisé des

propriétaires pour rechercher, en concertation avec eux, les solutions de reconstitution riveraines les plus pertinentes selon chaque cas : reprise des clôtures, restitution de stationnement, modification des accès à la parcelles,...

### **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note des réponses apportées par la Maîtrise d'Ouvrage précisant les impacts des expropriations, concernant 3 propriétés bâties Bd Gambetta et 11 pavillons du bailleur Efidis dans le Clos Saint-Germain. Entre trente et cinquante expropriations partielles de parcelles seront également nécessaires pour la réalisation de ce tracé urbain.

Les personnes concernées ont été contactées et la Maitrise d'Ouvrage a déjà réalisé des rencontres collectives et bilatérales chaque fois qu'elle a été sollicitée afin d'aborder directement les sujets avec les occupants concernés.

La Maitrise d'Ouvrage rappelle son souhait de privilégier les négociations à l'amiable tout au long de la poursuite des études et de ne recourir aux expropriations qu'en dernier recours, à l'issue d'une enquête parcellaire prévue pour 2019 et permettant d'aboutir à une ordonnance d'expropriation si le tracé urbain est retenu et déclaré d'utilité publique par le Préfet des Yvelines.

L'accompagnement des personnes ou activités expropriées fait normalement l'objet d'un suivi spécifique prévu règlementairement.

La commission note avec satisfaction le souhait exprimé par la Maitrise d'Ouvrage de rechercher des solutions et mesures d'accompagnement avec les propriétaires impactés par des acquisitions partielles.

**Ces expropriations nécessaires pour le tracé urbain, contrairement au tracé initial, seront un élément d'appréciation de l'analyse bilancielle réalisée en conclusion du rapport.**

### **Question :**

5. *Périmètre de la DUP :*

- *pourquoi le périmètre s'élargit-il au niveau des intersections de voies ? Y a-t-il des postes de redressements prévus à ces endroits ?*
- *Que deviennent les parcelles dont le bâti est exproprié dont la superficie n'est pas totalement utilisée pour le passage du tramway (ex du 20 bd C Maréchal ?*
- *Inversement, que se passe t-il pour des parcelles impactées partiellement mais pouvant entraîner un trouble de jouissance pour les occupants et une diminution de la valeur de revente ? Est-il envisageable d'acquérir le bien dans sa totalité ?*

### **Réponse de la Maitrise d'Ouvrage :**

#### **Elargissement du périmètre de la DUP au niveau des intersections de voirie**

Le périmètre de DUP s'élargit au niveau des intersections routières pour permettre les travaux de réaménagement complet des carrefours routiers impactés par le projet, comprenant à la fois les travaux de voirie et de la signalisation lumineuse tricolore (SLT). Dans ce cadre des travaux seront également nécessaire sur les axes perpendiculaires au Tram 13 express aux abords de chacun des carrefours routiers impactés. Ces travaux feront l'objet d'une concertation étroite avec les gestionnaires de voirie en phase de conception et de réalisation du projet.

L'élargissement du périmètre de DUP au niveau des carrefours n'est pas lié à l'implantation des postes

de redressement du Tram 13 express phase 2. Au stade de l'enquête publique complémentaire, il est prévu 4 postes de redressement implantés respectivement au niveau du parvis de l'ancienne gare de Poissy GC (sur la partie actuellement en pelouse appartenant à SNCF Réseau), au niveau du Centre de Maintenance Urbain, au niveau du secteur du Chêne Feuillu (sur des emprises appartenant à SNCF Réseau), au niveau du parvis de la gare d'Achères-Ville (propriété de SNCF).

### **Devenir des emprises non exploitées par le Tram 13 express pour les parcelles bâties acquises intégralement**

Pour permettre l'insertion du Tram 13 express sur la RD190 et la rue Adrienne Bolland à Poissy plusieurs acquisitions foncières bâties sont nécessaires. Dans ce cadre, la maîtrise d'ouvrage procédera à une acquisition intégrale de la parcelle bâtie impactée. Une partie des emprises acquises serviront aux aménagements de l'espace public (trottoirs, voirie). Les emprises non utilisées par le projet ont vocation à servir à d'autres usages en conformité avec les règles d'urbanisme en vigueur. Au cours des prochaines étapes du projet, les maîtres d'ouvrage préciseront le devenir de ces espaces, en concertation avec les collectivités concernées. Par exemple, les maîtres d'ouvrage étudieront notamment les possibilités d'utiliser ces emprises pour la restitution de places de stationnement ou encore des reconstitutions riveraines (rétablissement d'accès à une parcelle par exemple).

### **Principes généraux pour les acquisitions partielles de parcelles**

**Ile-de-France Mobilités privilégie les négociations à l'amiable. Les propriétaires concernés par les acquisitions foncières seront indemnisés à la valeur du marché en amont des démarches d'acquisition. D'autre part les préjudices subis, comme par exemple la dépréciation de la valeur du bien, la reconstitution des clôtures, d'aménagements de jardins, etc, seront également indemnisés à la valeur du marché, sous réserve de la preuve du préjudice.**

Chaque parcelle concernée par une acquisition foncière fera l'objet d'un traitement personnalisé par les maîtres d'ouvrage. Ainsi, pour des parcelles impactées partiellement, les réponses apportées varieront selon la nature et la consistance des impacts fonciers sur la parcelle et selon les échanges menés avec les propriétaires concernés.

Dans les prochaines étapes, les maîtres d'ouvrage réaliseront un diagnostic précis de l'état actuel des propriétés concernés, afin de pouvoir évaluer précisément les impacts du projet. Ces impacts peuvent concerner l'accès aux parcelles et/ou aux maisons, les places de stationnement, les clôtures, les aménagements de jardin, le bruit, etc. En fonction de chaque situation, les maîtres d'ouvrage étudieront en lien avec les propriétaires concernés les solutions adaptés pour les travaux de reconstitutions riveraines : rétablissement de l'accès à la parcelle / maison, restitution de place de stationnement, protection acoustique, rétablissement de clôture, réaménagement de jardin, etc. La conception et la réalisation de ces travaux pourront soit être confiées au maître d'œuvre du projet Tram 13 express, soit être confiées à un maître d'œuvre désigné par le propriétaire (sous réserve de certaines conditions). Dans les deux cas, le financement des travaux est pris en charge par le projet Tram 13 express phase 2.

Concernant les éventuels impacts sur du stationnement privatif, il sera recherché une restitution des places impactées sur la parcelle en concertation avec le propriétaire. Notamment, certaines parcelles du boulevard Gambetta sont traversantes et pourraient faire l'objet d'une restitution de stationnement en fond de parcelle à la charge du projet (avec création d'un accès sur la Rue des Barrières). Enfin, comme indiqué précédemment, les reliquats de parcelles bâties acquises intégralement pourraient être utilisés pour la restitution de poches de stationnement. Ces possibilités seront étudiées finement, au cours des études détaillées et dans les phases ultérieures, et seront concertées avec la Ville de Poissy.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse concernant l'élargissement de la bande de DUP au droit des carrefours routiers, réponse de nature à rassurer les personnes s'interrogeant sur leurs raisons. Par ailleurs, elle encourage effectivement la Maitrise d'Ouvrage à rester ouverte à des recherches de solutions adaptées à chaque cas, pour permettre de limiter les impacts en matière d'accessibilité et de stationnement notamment, et en acceptant au besoin, **si cela s'avère nécessaire, une expropriation totale en cas de trouble de jouissance jugé trop important par la personne expropriée.**

## Le centre de maintenance urbaine

### Questions posées par la commission d'enquête

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

### Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) désigne un site regroupant l'atelier d'entretien et de maintenance des rames, ainsi que les voies de remisage pour le stationnement. Il accueille également le Poste de Commandement regroupant le Régulateur de la ligne et le personnel dédié (agents commerciaux, conducteurs, etc...). Ce site se trouve à Versailles Matelots pour les besoins des deux phases du Tram 13 express.

Le Centre de Maintenance Urbain (CdMU) regroupe l'atelier d'entretien et de maintenance des infrastructures urbaines de type tramway (voie / rails, plateforme du tramway, signalisation, supports et ligne aérienne de contact, alimentation électrique, télécommunications, caméras, mobilier et équipements divers de station, éclairages, végétation, etc...), les engins d'intervention (rail-route, balayeuse, nacelle, camionnettes, ...), une zone de stockage extérieur (poteaux pour les lignes aériennes de contact, coupons de rails, etc) ainsi que son personnel dédié (équipe d'environ 10 à 15 agents). **Il s'agit concrètement d'un bâtiment regroupant un ensemble de bureaux, de locaux communs, et d'espaces de stockages pour les matériaux et outillages nécessaires pour l'entretien des infrastructures urbaines du Tram 13 express. L'essentiel des opérations de maintenance s'effectue sur la ligne du Tram 13 express et non au CdMU.**

Pour permettre des délais d'interventions rapides en cas de panne sur la ligne, il est essentiel que le CdMU se trouve au plus près des infrastructures urbaines et bénéficie d'une bonne accessibilité. Sur des tramways urbains, les locaux dédiés à l'entretien des infrastructures sont communément intégrés au SMR lui-même positionné à proximité de la ligne (au terminus ou au milieu de la ligne selon les cas). Dans le cas du Tram 13 express, le SMR de Versailles Matelots comprend des locaux dédiés à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Toutefois, il se situe cependant à plus de 30 minutes (sans tenir compte des difficultés de circulation routière) des infrastructures de tramway de Poissy et d'Achères. Ainsi, pour garantir des délais d'intervention rapides il est proposé d'implanter le CdMU à Poissy au cœur du tracé urbain.

Le CdMU s'implante à Poissy sur d'anciennes emprises SNCF actuellement en friche, contribuant ainsi au renouvellement urbain du secteur en lien avec les projets de la ZAC Rouget de Lisle et du prolongement du boulevard de l'Europe. Le CdMU se situera en contre-bas du boulevard de l'Europe prolongé (entre 2 et 4 mètres de dénivelé) qui s'élève progressivement à partir du carrefour avec la rue du Piquenard pour se raccorder à l'avenue de Pontoise (RD30). Les futurs immeubles de la ZAC Rouget de Lisle se situeront à une trentaine de mètres du CdMU. De larges espaces plantés, réalisés par la ZAC Rouget de Lisle, sont prévus entre les immeubles et le boulevard de l'Europe.

Le CdMU sera constitué d'un bâtiment d'une emprise au sol d'environ 500 m<sup>2</sup> (y compris sous-station électrique) et d'une hauteur équivalente à deux niveaux (rez-de-chaussée et un étage, comprenant un espace double hauteur pour le stockage des matériels). Une surface extérieure d'environ 600 m<sup>2</sup> est également prévue pour permettre l'aménagement des places de stationnement (véhicules des agents, camionnettes, rail-route et balayeuse) et d'un espace de stockage extérieur pour les besoins de maintenance des installations fixes du tramway. Le CdMU sera accessible par une voie de desserte qui se raccorde au boulevard de l'Europe au niveau de la rue du Piquenard. Cette voie de desserte sera



mutualisée avec les équipes de la base Maintenance & Travaux SNCF déjà présente actuellement. A titre d'exemple, le CdMU du T4 sera constitué d'un bâtiment de 490 m<sup>2</sup> répartis sur deux niveaux (rez-de-chaussée et un étage) et une hauteur globale d'environ 8m, auquel s'ajoute un espace extérieur (stockages, stationnement, livraisons, déchets) de 330 m<sup>2</sup>. Le CdMU du Tram 12 express sera constitué d'un bâtiment de 560 m<sup>2</sup> et d'un espace extérieur (stockages, stationnement, livraisons, déchets) de 810 m<sup>2</sup>.

Île-de-France Mobilités portera une attention particulière à l'insertion urbaine, architecturale et paysagère du CdMU qui se fera en harmonie avec l'environnement. La ville de Poissy et l'aménageur de la ZAC Rouget de Lisle seront étroitement associés au suivi de la programmation et de la conception du CdMU dans les phases d'études à venir.

A ce stade des études, il n'est pas encore possible de préciser l'organisation du travail des agents du futur CdMU. L'essentiel des tâches seront cependant réalisées en dehors des horaires d'exploitation du Tram 13 express. Ces travaux se feront en fonction des besoins le long des infrastructures de tramway à Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. En définitive, peu d'opérations s'effectueront au sein même du CdMU (mises à part les réparations des installations fixes non sous-traitées), qui sert surtout de base pour les équipes de maintenance et le stockage des outillages et matériaux nécessaires pour l'entretien des infrastructures du Tram 13 express.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

La description du futur centre de maintenance urbaine et de son fonctionnement permettent, selon la commission d'enquête, de mieux appréhender les besoins et la nature des tâches allant s'y dérouler. En particulier, la présentation de centres analogues donne une meilleure idée des impacts volumétriques et en matière d'occupation du site.

Par ailleurs, la commission est sensible à l'insertion environnementale et urbaine de ce lieu et encourage la Maîtrise d'Ouvrage, comme elle l'a exprimé, à y prêter une attention toute particulière, en étroite association avec la municipalité et l'aménageur de la ZAC Rouget de l'Isle, pour limiter les nuisances pour les riverains. En raison du dénivelé de terrain sur lequel il viendra s'implanter, le traitement de la toiture comme 5<sup>e</sup> façade pourra s'avérer pertinent. La gestion du travail réalisé en son sein et devra veiller à organiser les accès et l'implantation des zones extérieures afin de limiter les impacts notamment nocturnes pour le voisinage.

### **Synthèse du thème 1 : le tracé**

#### **tracé urbain**

- La commission d'enquête a demandé à la Maîtrise d'Ouvrage d'étudier la possibilité de créer une station complémentaire afin d'améliorer encore la desserte proposée. Après examen de l'ensemble des données détaillées relatives aux 4 solutions possibles pour envisager une station complémentaire au tracé urbain afin de mieux desservir le Technoparc et le quartier du Chêne Feuillu, il apparaît à la commission que les inconvénients l'emportent nettement sur les avantages, la réalisation de l'une ou l'autre des solutions envisagées ne permettant d'assurer des conditions de dessertes supérieures à celles assurées par la station Poissy ZAC ou même Achères Chêne Feuillu et avec un surcoût qui ne paraît pas proportionné au service rendu ;
- Par ailleurs, le déplacement de la station Poissy ZAC n'apparaît pas pertinent au vu de l'étude présentée par la Maîtrise d'Ouvrage, et des contraintes en matière de franchissement des voies ferrées, de desserte par bus et d'impacts fonciers d'insertion de l'arrêt de Tram.

- L'insertion du Tram 13 express dans un territoire urbain contraint et congestionné, nécessite de s'appuyer sur des reports modaux complémentaires et diversifiés pour offrir des solutions efficaces de desserte des secteurs du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères. Ceci passe par deux axes :
  - la nécessité de renforcer l'offre de bus à destination du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères, comme d'envisager la possibilité de créer un accès supplémentaire au Technoparc pour les modes actifs en partie Sud-Ouest, pour apporter une meilleure réponse en terme de fréquence et trajets, en complément de modes actifs ;
  - l'aménagement de la station Poissy ZAC, dont la situation est stratégique pour proposer des solutions de report modal diversifiées et cohérentes par rapport aux contraintes territoriales. Cette station devrait ainsi pouvoir accueillir, à la fois une desserte de bus renforcée, un aménagement des itinéraires pour les modes actifs (cycles et piétons), tels que des possibilités de stationnement 2 roues, un système de cycles en libre-service, voire des zones de dépose-minute pour covoiturage.
- La commission d'enquête constate ainsi :
  - que ce tracé urbain présenté ne peut véritablement être modifié sans générer des surcoûts excessifs eu égard au service complémentaire proposé ;
  - qu'une alternative de desserte de la gare Poissy RER ou plus largement jusqu'à Achères est, certes moins onéreuse, mais pour des impacts en matière fonciers et environnementaux supérieurs, une capacité de voyageurs transportés inférieure, une desserte de bassin d'emplois et d'activités bien moindre ;
  - que ce projet de tracé urbain, bien que d'un coût « brut » plus élevé que le tracé initial, permet d'obtenir une rentabilité interne supérieure. On peut aussi ajouter que cette rentabilité est susceptible d'évoluer positivement par les augmentations de fréquentation que doivent générer les mises en service de nouvelles lignes (RER E notamment) et en traversant des tissus urbains avec des potentiels d'urbanisation accrue, contrairement au tracé initial qui longe le massif de la forêt de Saint-Germain.
- Ce tracé urbain nécessite toutefois l'expropriation de 14 bâtis et entre 30 et 50 parcelles de terrain et la commission engage la Maîtrise d'Ouvrage à rechercher toutes les solutions possibles pour limiter les impacts, concerter en continu avec le bailleur Efidis et les riverains touchés par les acquisitions de bâti au cours des diverses étapes du projet, notamment pour favoriser des solutions à l'amiable.

### tracé initial

- Avec le tracé initial, la desserte du Technoparc n'est pas assurée et celle du quartier du Chêne Feuillu dépendante de la réalisation effective de la station Chêne Feuillu (cf. station complémentaire Chêne Feuillu 2.3 présentée ci-avant et correspondant à celle présentée sur le tracé initial) ;
- Par ailleurs, la possibilité d'une interconnexion avec le RER E au niveau de la station Chêne Feuillu est loin d'être, non seulement réalisée, mais tout simplement techniquement possible, sans pour autant desservir des pôles d'emplois et d'habitat importants du Technoparc. Et les impacts sur la forêt et au niveau de la route des Loges sont importants (travaux complémentaires à prévoir) ;
- La desserte de population est beaucoup plus faible (7 000 personnes contre 37 000 pour le tracé urbain), sans possibilité d'accompagner un développement territorial des communes traversées, ce tracé étant essentiellement situé en bordure du massif forestier de Saint-Germain-en-Laye.
- Si l'infrastructure existante permet des économies indéniables, son tracé dessert imparfaitement le territoire traversé, longeant en grande partie un massif forestier qui n'a pas vocation à s'urbaniser.

- La nécessité de renforcer l'offre de bus, tant au niveau de Poissy RER que d'Achères est également à l'ordre du jour pour desservir le Technoparc et les quartiers Sud d'Achères. Mais cette desserte depuis Poissy RER est plus impactée par la circulation automobile en heures de pointe que par un départ depuis Poissy ZAC rendue possible avec le tracé urbain, station qui évite la place de l'Europe et ses congestions pendulaires ;
- En revanche, aucune expropriation de parcelles privées n'est nécessaire, le T13 express empruntant la ligne existante de la Grande Ceinture.