

Thème 2 : Les travaux

Contrairement à l'enquête concernant le tracé initial, pour laquelle la phase chantier n'avait justifié que quelques observations, les travaux envisagés pour le tracé urbain ont fait l'objet d'un assez grand nombre de contributions (107, soit 10 % de l'ensemble), provenant aussi bien de personnes favorables que défavorables à ce tracé.

Par exemple, l'association APFI-TGO, dans plusieurs interventions, fait des nuisances apportées par le chantier un des motifs de son opposition au projet ; il en est de même pour M. Bauve (n° 51), M. Dechène (n° 168), M. Besse (n° 386), M. Brun (n° 450), M. Myon (R3/4), Mme Réquier (n° 853), et de nombreux « anonymes ». Pour Quentin (n° 440 : « 10 ans de galère »).

A contrario, la société Citallios, aménageur du quartier Rouget de l'Isle, estime (courrier n° 6) que le chantier s'accompagnera nécessairement de nuisances, mais qui ont bien été identifiées dans le dossier d'enquête et pourront donc être maîtrisées au mieux par le MO. Mme Philemen (n° 441), Mme Drouille (n°488), M. Berret (n° 596), favorables au tracé urbain, expriment la même remarque.

Les questions portent d'une part sur le calendrier des travaux (dates, durée, exécution par tranche continues ou discontinues), et d'autre part, principalement, sur les nuisances apportées par le chantier pour les riverains.

Calendrier de réalisation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Questions :

- 1. Le dossier du tracé urbain fait apparaître une durée pour l'ensemble des travaux de 4 ans et demi (de 2021 à mi 2025) ; peut on établir un calendrier d'ensemble décomposé en phases, distinguant notamment les travaux ayant une incidence sur la circulation (terrassements, réseaux, voies,...) de ceux n'apportant qu'une gêne limitée (superstructures, stations, essais...) et ceci, à la fois pour le tracé initial et le tracé urbain.*
- 2. Pour le tracé urbain, dates (même approximatives) et durée des chantiers affectant des zones « sensibles » : élargissement du pont sur la D190, boulevard Gambetta, place de l'Europe, clos St Germain.*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

- 1. Le dossier du tracé urbain fait apparaître une durée pour l'ensemble des travaux de 4 ans et demi (de 2021 à mi 2025) ; peut on établir un calendrier d'ensemble décomposé en phases, distinguant notamment les travaux ayant une incidence sur la circulation (terrassements, réseaux, voies,...) de ceux n'apportant qu'une gêne limitée (superstructures, stations, essais...) et ceci, à la fois pour le tracé initial et le tracé urbain.*

Réponse de la Maitrise d’Ouvrage:

Au stade actuel des études, les maîtres d’ouvrage ne sont pas en mesure de fournir un planning spatio-temporel de l’enchaînement des travaux du Tram 13 express. Les travaux seront organisés par secteurs avec un enchaînement des travaux préparatoires, des déviations de réseaux, des travaux d’ouvrages d’art et d’infrastructures, de l’installation des équipements et enfin les travaux de finitions (espaces verts, mobiliers, etc.) puis les essais avant mise en service.

Le planning et le phasage des travaux seront concertés avec les collectivités et les gestionnaires de voirie au cours des prochaines étapes dans un objectif de réduire au maximum les nuisances pour les riverains.

En amont et durant la phase travaux une information continue sera également assurée avec les riverains : site internet spécifique, signalétique propre au projet, lettres d’information, panneaux chantier, etc.

Au stade actuel des études, il n’est pas possible de distinguer précisément les travaux impactant la circulation routière. L’élaboration précise du phasage travaux interviendra en phase d’études détaillées courant 2019-2020.

Il convient toutefois de noter que les durées globales de travaux pour des projets de tramway s’étendent de 3 à 5 ans, pour permettre de limiter les impacts sur le milieu dans lequel le projet s’insère (maintien d’accès riverains, de voies de circulation,...). Ainsi, les maîtres d’ouvrage s’efforceront de limiter la gêne à chaque étape des travaux en mettant en place des mesures d’accompagnement pour les riverains.

Par ailleurs, un dispositif de communication spécifique sera prévu pour les travaux, afin d’assurer une information et une écoute des riverains, des habitants et des commerçants concernés par le projet et son chantier de réalisation.

Les dispositions exactes restent à étudier dans les phases ultérieures, en concertation avec les collectivités concernées. Des exemples de dispositifs mis en place sur d’autres opérations sont :

- Des lettres d’informations, distribuées dans les boîtes aux lettres des riverains, dans un rayon de 500 mètres autour de la zone de travaux. Ces lettres pourront être distribuées à chaque fois qu’un nouvel événement se produira (mise en place d’une déviation, modification de phasage, coupure de circulation...). Elle informeront les riverains en avance sur les dates et lieux des travaux, le type de travaux et les déviations de circulation éventuelles ;
- Un agent de proximité présent sur le terrain. Cet agent aurait pour mission d’informer les riverains et les commerçants de l’avancée des travaux. Il serait également le lien entre les maîtres d’ouvrage et les habitants ;
- Une permanence où les riverains pourraient trouver toutes les informations concernant le projet (plans, phasage des travaux,...)
- Les informations au sujet du chantier relayées via le site internet et des panneaux d’information.

Ce dispositif sera affiné à la suite de la déclaration d’utilité publique du projet, afin de l’adapter au contexte et aux différentes phases du chantier.

Concernant la comparaison des calendriers de réalisation du tracé initial et du tracé urbain, il convient de rappeler que le tracé initial a fait l’objet d’une enquête publique unique en 2014 mais pas d’une déclaration d’utilité publique. Ainsi, les deux tracés sont au même stade de leur calendrier de

réalisation qui restent conditionnés à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique, de la mise en place des financements, et au bon déroulement des procédures administratives. Ils présentent des horizons de réalisation similaires, avec une optimisation probable des travaux dans le cadre du tracé initial, dans la fourchette basse des 3 à 5 ans évoqués précédemment.

Commentaires de la commission d'enquête

Pour mémoire, le calendrier prévisionnel du « tracé initial », tel qu'il figurait dans le dossier de l'enquête publique diligentée du 16 juin au 15 juillet 2014, était le suivant :

2015 - 2016 : Etudes d'avant-projet
Projet
Enquêtes publiques complémentaires (parcellaire, loi sur l'eau,...)
Permis de construire
2017 - 2019 : Travaux
2019 : Essais et mise en service

La commission d'enquête constate que la Maîtrise d'Ouvrage n'est pas en mesure, en l'état actuel du projet, d'établir un calendrier plus précis que cette estimation : « les durées globales de travaux pour des projets de tramway s'étendent de 3 à 5 ans, pour permettre de limiter les impacts sur le milieu dans lequel le projet s'insère ». Ce n'est pas anormal, dans la mesure où les études d'avant-projet ne sont pas engagées.

Mais il convient de noter que la décision de reprendre le projet pour proposer un tracé urbain retardera la mise en service du tronçon Saint-Germain GC - Achères d'au moins 5 ans.

Il faut retenir que les travaux du Tram 13, pour en revenir à la version tracé urbain, devraient être exécutés entre 2021 et 2025 ; un retour au tracé initial pourrait, selon les Maîtres d'Ouvrage, raccourcir ce délai d'environ un an, pour une mise en service à l'horizon 2024.

Simultanément seront en cours de construction deux programmes localisés mais importants : le pôle gare et la ZAC Rouget de l'Isle, ainsi que, plus éloignés, la passerelle vers Carrières sous Poissy et le pont d'Achères ainsi, peut-être, d'autres projets dont la commission d'enquête n'a pas eu connaissance.

(Pour information, le site de la ville de Poissy énumère, sans les dater, les projets suivants :

- Bd de l'Europe...
- Tram 13 express
- ZAC Rouget de l'Isle
- la Coudraie
- Agenda 21
- RER E
- campus Paris-Saint-Germain
- pôle gare
- rénovation du centre hospitalier
- futur quartier Maurice Clerc)

Quel que soit le tracé retenu, Poissy pourrait devenir un vaste chantier : une coordination sera indispensable ; c'est pourquoi un planning « spatio-temporel » du Tram 13 devra être établi très en amont en parallèle à celui des autres projet, tenant compte notamment des contraintes que constituent d'une part la circulation sur le pont de Poissy et la RD 190, et d'autre part le rabattement vers la gare de Poissy.

Ce planning devra faire l'objet d'une large diffusion, au-delà des seuls riverains, car le chantier affectera non seulement les activités du centre ville, mais aussi les déplacements sur la RD 190

Question :

2. *Pour le tracé urbain, dates (même approximatives) et durée des chantiers affectant des zones « sensibles » : élargissement du pont sur la D190, boulevard Gambetta, place de l'Europe, clos St Germain.*

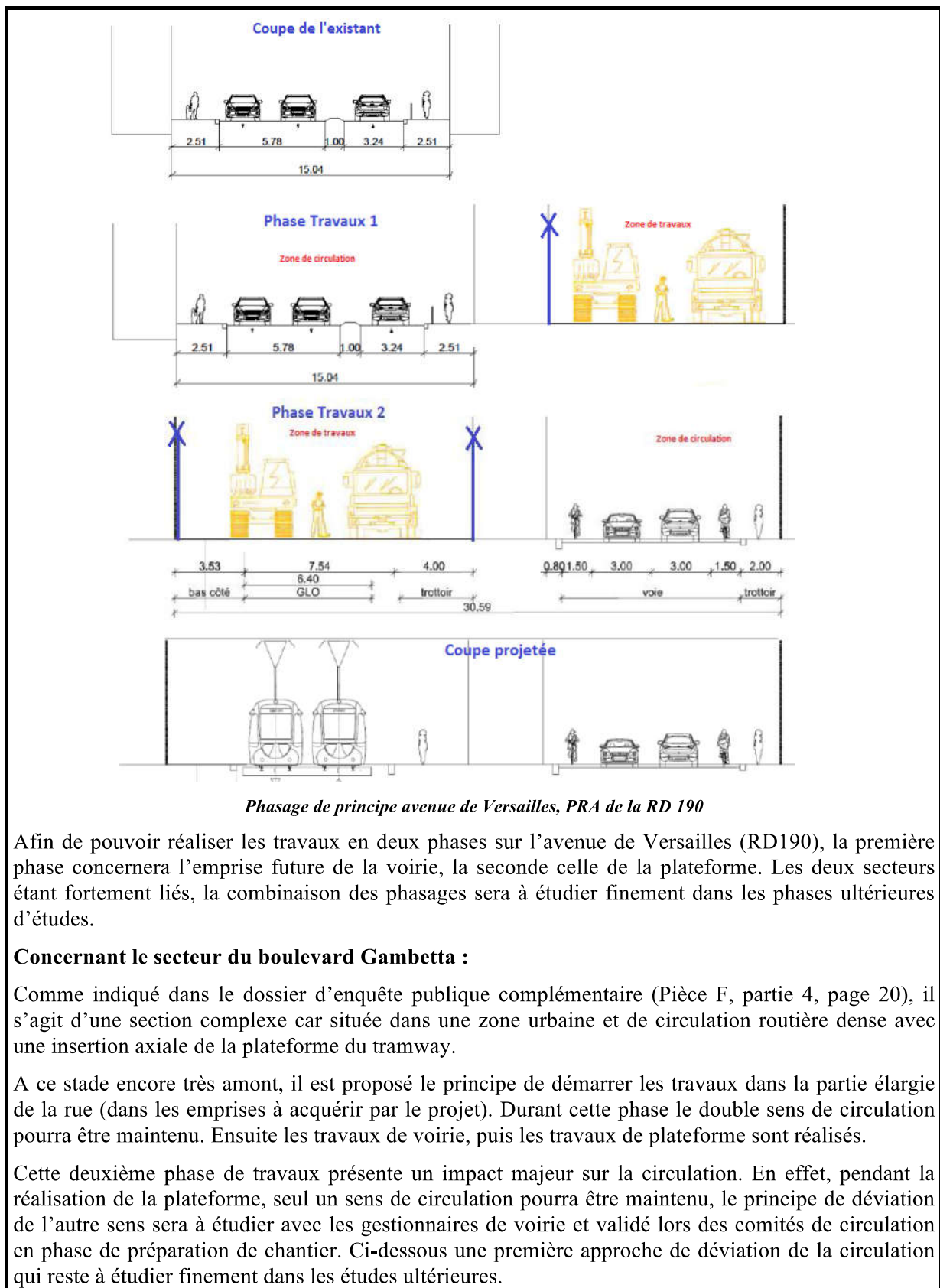
Réponse de la Maitrise d'Ouvrage:

Au stade actuel des études, le calendrier des travaux ne permet pas de s'engager sur des durées de chantier dans des secteurs précis. Le phasage des travaux par secteur sera défini au stade des études détaillées menées courant 2019 - 2020.

Hors travaux de dévoiements concessionnaires, sur des opérations de tramway en Île-de-France, les travaux s'étendent classiquement sur une période d'1 à 2 ans en un tronçon particulier du tracé. Ces durées peuvent varier selon la complexité des interventions à effectuer dans certains secteurs (exemple : ouvrages d'art,...). Les maîtres d'ouvrage prévoient des mesures d'accompagnement pour limiter la gêne à chaque étape du chantier.

Concernant le secteur de l'élargissement du pont sur la RD190 :

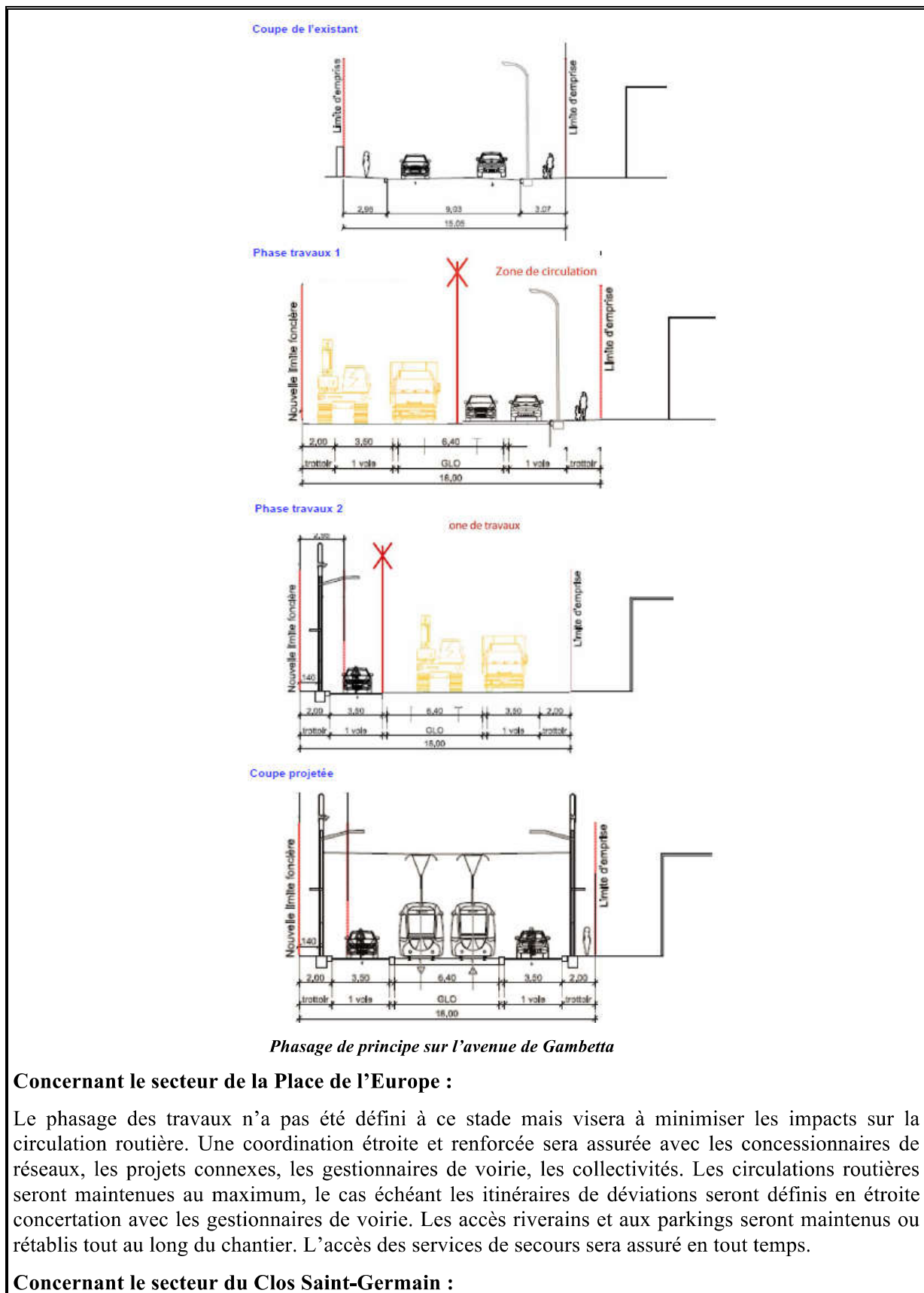
Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique complémentaire (Pièce F, partie 4, page 19), le phasage envisagé pour cette séquence vise à limiter autant que possible les impacts sur la circulation routière et les modes doux. Ainsi, au stade actuel des études, il consiste à réaliser les travaux d'élargissement du pont-rail (PRA) de la RD190 en premier. Une fois les travaux du PRA terminés, la circulation est mise en place dans sa configuration définitive. Il est alors plus facile d'entreprendre, dans une emprise dédiée, les travaux de réalisation de la plateforme tramway à proprement parler.



Il est important de préciser que la plateforme en chantier devra demeurer dégagée et praticable pendant toute la durée des travaux, en vue de remplir sa fonction de voie pompiers si besoin.



Schéma de principe sur la gestion de la circulation en phase travaux sur l'avenue Gambetta



Le phasage travaux n'a pas été défini à ce stade mais maintiendra les accès riverains en toutes phases. Une concertation approfondie sera menée avec les riverains pour les informer en amont des différentes opérations menées sur le chantier. Par ailleurs, l'ensemble des dispositions feront également d'une concertation avec la Ville de Poissy.

Commentaires de la commission d'enquête

En l'absence d'informations plus précises la commission d'enquête n'a pas d'observation à formuler. Elle remarque que, pour les travaux boulevard Gambetta, la déviation de la circulation envisagée entre la forêt et le pont par l'avenue Fernand Lefebvre sera difficile à organiser si un chantier est simultanément en cours au Pôle Gare.

Cette difficulté pourra être plus facilement maîtrisée si à ce moment le pont d'Achères a été mis en service : il permettra d'imposer une déviation pour les poids lourds en transit.

Le chantier

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Pendant la durée des travaux, l'impact du chantier sera beaucoup plus important pour les riverains du tracé urbain qu'il ne le serait pour ceux du tracé initial ; les intervenants font remarquer qu'il concernera non seulement des habitations, mais aussi des équipements scolaires (notamment école Charles Péguy) ou de santé.

Questions :

1. *Où seront situées les bases provisoires pour les installations de chantier ? Rendront-elles nécessaires des expropriations ?*
2. *Impact des travaux sur les zones urbaines et sur les établissements publics : bruit, vibrations, poussières, pollution...*
3. *Quels seront les horaires de chantier, le nombre de camions et leur trajet ?*
4. *Y aura-t-il des référés préventifs de réalisés préalablement et des mesures prévues pendant la phase travaux pour les bâtis situés à proximité du tracé ?*
5. *Impacts visuels : obligations des entreprises : « chantier bien tenu », Y aura t-il une charte de chantier mise en place ? Pouvez-vous en préciser le contenu de principe ?*
6. *Concertation avec les riverains du chantier : mise en place d'une « maison de projet » et désignation d'un référent chargé du contact avec les résident, un médiateur ? ;*
7. *Y aura-t-il la mise en place d'une Commission d'Indemnisation à l'amiable pour les commerces/entreprises ?*
8. *Cas particulier du chantier d'élargissement du pont sur l'avenue de Versailles : accès, circulation, sécurité*
9. *En forêt, comment se feront les accès aux zones à défricher ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Où seront situées les bases provisoires pour les installations de chantier ? Rendront-elles nécessaires des expropriations ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage:

Les maîtres d'ouvrage se sont attachés dans les études précédentes à optimiser les largeurs d'emprises nécessaires à la réalisation de l'opération. L'occupation du domaine public des collectivités a été privilégié. Ce principe est également valable pour la phase Travaux.

Ainsi, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- limitation autant que possible des besoins d'emprise sur du foncier privé pour les travaux;
- réalisation de travaux par demi-chaussée privilégiée ;
- l'implantation des bases vie, indispensable à la phase Travaux, sera étudiée finement afin de limiter l'impact sur les parcelles privées ;
- le stockage de matériaux et le garage des engins de chantier se feront sur les emprises du chantier identifiées au préalable, et mise en place d'un barriérage spécifique.

En tout état de cause, bien que la localisation des bases chantier n'ait pas été établie à ce stade des études, les maîtres d'ouvrage ne souhaitent pas procéder à des expropriations pour des emprises temporaires de bases chantier. Ainsi, les bases chantier s'inséreront préférentiellement dans les emprises nécessaires à l'insertion du projet, ou sur du foncier public en concertation avec les collectivités concernées. Notamment, l'utilisation de parkings sera examinée par les maîtres d'ouvrage avec des recherches de solutions de restitution des places impactées provisoirement au-cours des études détaillées (parking forestier situé le long de la route de la Mare aux Bœufs, parking à proximité du cimetière d'Achères, parking de la gare Poissy GC, et parking de la résidence I3F...). Le cas échéant, des principes de conventionnement pourront être appliqués avec les organismes concernés.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête recommande d'éviter les parkings ouverts au public (sauf à la rigueur sur une emprise réduite) pour les installations de chantier. En effet, les impacts sur la circulation et le stationnement allant être déjà importants sur la longue durée, il conviendrait de réfléchir à des solutions moins pénalisantes au quotidien.

En particulier il faut rappeler que plusieurs intervenants ont manifesté leur opposition à une privatisation même temporaire du parking de la gare Grande Ceinture.

Question :

2. *Impact des travaux sur les zones urbaines et sur les établissements publics : bruit, vibrations, poussières, pollution...*

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage :

Les impacts du projet de Tram 13 express phase 2 sur le tissu urbain de Poissy sont détaillés dans l'étude d'impact de l'opération consultable en pièce F du dossier d'enquête publique complémentaire, et sont accompagnés d'une description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées. Les maîtres d'ouvrage rappellent ci-dessous les principaux points de cette étude pour répondre à la commission d'enquête, ainsi que ce qu'il reste à évaluer plus finement dans le cadre d'études ultérieures.

Traitement de l'impact sur le paysage urbain en phase travaux :

L'impact sur le paysage est une thématique complexe à traiter, dans la mesure où elle recoupe de nombreuses thématiques distinctes (alignements d'arbres, monuments historiques, fermetures de perspectives visuelles particulières, etc.) pour lesquelles les maîtres d'ouvrage feront leurs meilleurs efforts visant à minimiser les impacts.

Le principal impact provient du fait de modifier temporairement la perception d'un lieu familier aux riverains, aux passants et aux usagers des espaces à réaménager. Le projet a pour objectif d'une part, de protéger ou de maintenir des perspectives ou des éléments de paysage familiers et d'occulter certains travaux légers et, d'autre part, de recentrer l'attention du public sur des éléments historiques du projet ou sur les perspectives futures du projet.

Ce travail passe avant tout par la mise en place des mesures de réduction présentées dans l'étude d'impact (Pièce F – Partie 4 – chapitre 8 en page 66 du volume 3) du dossier d'enquête publique complémentaire et rappelées ci-dessous :

. **une organisation rationnelle des trafics** (approvisionnement ou sortie) **et du stationnement** liés au chantier ;

. **un soin particulier à apporter à la tenue du chantier et à son organisation**, de façon à minimiser les impacts visuels liés aux installations de chantier, au dépôt de matériaux et les salissures liées au passage des engins : remplacement des palissades dégradées, nettoyage régulier du chantier assuré par les entreprises, etc., Outre la bonne organisation et gestion du chantier qui en limitent l'aspect confus, des mesures transitoires peuvent être mises en œuvre comme **la mise en place de palissades de qualité** pouvant figurer le chantier ou la future occupation ou l'historique du site. De plus, ce type de clôture peut réserver des baies visuelles par lesquelles les riverains peuvent suivre l'évolution du chantier, ce qui est toujours appréciable.

. **la recherche de sites permettant naturellement l'intégration paysagère des installations et la limitation de la taille des stocks de matériaux** par une indication de hauteur maximale à respecter et adaptée au site ;

. **une signalétique didactique sous forme de panneaux permet aux usagers et visiteurs de connaître le pourquoi et le comment des aménagements, la durée du chantier** (prévoir une mise à jour des informations concernées en fonction de l'avancement des travaux). Une remise en perspective historique et la visualisation des aménagements apporteront un intérêt non négligeable à la présentation.

Enfin, une remise en état du site sera réalisée à la fin de chaque tranche de travaux.

Les mesures de bonne tenue du chantier seront intégrées dans le DCE des entreprises (palissades dégradées remplacées, nettoyage des pistes de chantier, des zones d'installation de matériel, des éventuelles zones de dépôts, entretien quotidien du site effectué par les entreprises).

Ce sont des mesures classiques appliquées sur l'ensemble des projets d'infrastructures de transports. Elles se traduisent notamment par la protection du mobilier urbain, l'éloignement au maximum des bases vie et des zones de stockages des sites culturels, la protection des arbres sur lesquels le projet n'a pas d'impact ou de la coupe hors période printanière ou de floraison dans le cas contraire.

Lors des études ultérieures, l'emprise des travaux sera affinée pour limiter les impacts paysagers au même titre que les impacts sur le foncier.

Traitement de l'impact sur le bruit en phase travaux :

Concernant les impacts liés au bruit, les mesures les plus importantes sont l'information des riverains, le respect des horaires de chantier et une planification appropriée des travaux (cf. Pièce F – Partie 4 – chapitre 10.2 en page 76 du volume 3). Le caractère urbain et la proximité des bâtis limitent, comme tout projet de tramway la mise en place de mesures d'éloignement des sources sonores.

Par ailleurs, les entreprises qui réaliseront les travaux devront déposer dans les mairies et la Préfecture concernées, un mois avant le démarrage des travaux, un dossier relatif à la limitation du bruit sur les chantiers, qui présentera les mesures concrètes envisagées pour atténuer le bruit. Ce document est déposé à cette échéance afin de disposer d'une parfaite connaissance de l'organisation du chantier.

Les dispositions suivantes seront notamment prises en vue de réduire les nuisances sonores des

travaux :

- l'adoption d'engins et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit et disposant de certificats de contrôle ;
- le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux ;
- l'adaptation des matériels et mode opératoire des travaux ;

D'autres dispositions de lutte contre le bruit de chantier à la source pourront compléter ces dispositifs génériques si nécessaire, notamment à proximité des lieux les plus sensibles : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantiers sur les pistes, capotage du matériel bruyant, pose lorsque cela est possible de panneau anti-bruit, etc.

Pour venir compléter l'ensemble de ces mesures, il peut être envisagé au besoin la pose de sonomètre pour vérifier le bon respect des seuils et prescriptions réglementaires lors de la phase travaux.

Traitement de l'impact sur la qualité de l'air en phase travaux :

Certaines mesures sont à mettre en œuvre afin d'influer le moins possible sur la qualité de l'air :

- **l'arrosage des pistes de chantier** limitera l'envol des poussières lorsque le temps est sec et venteux. De plus, le traitement à la chaux des matériaux se fera hors site pour ne pas gêner les populations riveraines ;
- **la vitesse sera limitée à 30 km/h dans les zones sensibles à la poussière** (zones d'habitations,...) ;
- **les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort seront limitées ;**
- **les véhicules et les matériels de chantier devront être aux normes** (échappement et taux de pollution) et des contrôles réguliers de leur respect seront effectués

Les émissions de gaz à effet de serre (gaz participant au changement climatique) inhérentes au chantier seront réduites au minimum par le respect de bonnes pratiques de chantier : coupures moteurs, plans de circulation, entretien régulier des engins de chantier, etc.

Les mesures à mettre en œuvre au niveau des installations de chantiers seront :

- **le respect des prescriptions des arrêtés d'autorisation** pour les installations classées (si nécessaire) ;
- **le brûlage des matériaux et déchets** (emballages, plastiques, caoutchouc, ordures ménagères, ...) **interdit**, conformément à la réglementation en vigueur.

Les sites sensibles les plus proches des chantiers tels que les établissements scolaires comme l'école Charles Péguy pourront faire l'objet de mesure spécifiques complémentaires (prise en compte des vents dominants et des protections naturelles, mise en place de clôture ou de merlon pour éviter la transmission de poussières).

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête reconnaît que la Maîtrise d'Ouvrage et ses équipes de Maîtrise d'œuvre ont l'expérience nécessaire à la conduite d'un chantier de cette importance ; les difficultés prévisibles résident dans d'éventuels conflits de calendrier ou de situations avec les autres projets programmés dans Poissy.

Elle formule ainsi plusieurs observations :

- une attention particulière devra être apportée pour la gestion du chantier au voisinage d'établissements publics (écoles,...) ;
- les arbres à conserver feront l'objet d'une protection efficace et suivis par un professionnel ;
- la ZAC Rouget de l'Isle est située sur des terrains pollués ; les ouvrages du tram devront, dans leur emprise, prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir un traitement approprié au niveau du chantier et notamment des filières d'évacuation des déblais pollués.

Question :

3. *Quels seront les horaires de chantier, le nombre de camions et leur trajet ?*

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage:

Au stade actuel des études, les modalités de réalisation des travaux ne sont pas connues en détail. Ainsi, il n'est pas possible d'indiquer les horaires de chantier, le nombre de camions et leur trajet.

Toutefois, les travaux seront réalisés en journée dans des horaires impactant le moins possible les riverains. Concernant les mouvements d'engins de chantier dans la circulation générale, ils seront autant que possible réalisés en dehors de heures de pointe afin de ne pas perturber la circulation routière.

Il convient par ailleurs de préciser que les **opérations de chargements et de déchargements s'effectueront à l'intérieur des emprises du chantier ou dans les « poches » extérieures préalablement convenues**. Les déplacements ou manipulations d'engins et charges hors emprise des chantiers seront soumis aux règlements et codes en vigueur.

Autant que possible, les **entrées et sorties de chantiers seront assurées en marche avant** par rapport aux voies de circulation ; à défaut, elles seront sécurisées par un personnel assurant la signalisation des manœuvres et l'interruption momentanée de la circulation des véhicules, cycles et piétons si nécessaire. Les déplacements d'engins bruyants ou de convois exceptionnels seront assurés conformément aux dispositions réglementaires.

Commentaires de la commission d'enquête

Compte tenu de l'existence de la Grande Ceinture et de la proximité de la Seine, la commission d'enquête demande que soient étudiées les possibilités de recours aux modes ferroviaire et fluvial, pour les transports lourds de chantier (notamment mouvements de terres et approvisionnement de rails).

Question :

4. *Y aura-t-il des référés préventifs de réalisés préalablement et des mesures prévues pendant la phase travaux pour les bâtis situés à proximité du tracé ?*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage:

Des référés préventifs sont classiquement réalisés sur les opérations de tramway, à l’initiative de la personne responsable des travaux, lorsque les travaux sont réalisés dans des milieux contraints (à proximité de bâtis, en présence d’ouvrages souterrains,...). Ces référés seront effectués avant le démarrage des travaux et permettront de faire constater l’état initial des équipements et bâtis environnants.

Suite au démarrage des travaux, des mesures sont mises en œuvre pour limiter la gêne pour les riverains et pour protéger les équipements environnants. Le cas échéant, des mesures de suivi pourront être mises en place.

Commentaires de la commission d’enquête

S’agissant du tracé urbain les référés préventifs seront indispensables pour les propriétés voisines du chantier, tout particulièrement avenue de Versailles et boulevard Gambetta, ainsi que, sauf accord particulier avec le propriétaire bailleur, pour les maisons conservées au Clos Saint-Germain.

La commission d’enquête approuve le recours aux mesures de suivi prévues ; en effet, des constats amiables seront sans doute nécessaires, à la demande de riverains ou à l’initiative du représentant de la Maîtrise d’Ouvrage sur le chantier (« l’agent de proximité »), pour éviter les inévitables petits litiges de cohabitation entre les entreprises et les habitants de Poissy.

Question :

5. *Impacts visuels : obligations des entreprises : « chantier bien tenu », Y aura-t-il une charte de chantier mise en place ? Pouvez-vous en préciser le contenu de principe ?*

Réponse de la Maitrise d’Ouvrage:

Comme indiqué dans le dossier d’enquête publique complémentaire (pièce F, partie 4, page 69), les travaux induiront des impacts visuels temporaires sur le paysage. Ces impacts, liés à la présence des engins de travaux publics et aux installations de chantier (engins, palissades, base vie ...), seront perceptibles essentiellement par les usagers et riverains aux abords immédiats des sites de travaux. Les dépôts de matériaux auront aussi une incidence visuelle, ainsi que les traces laissées par les engins de chantier sur la voie.

Afin de minimiser l’impact du chantier, plusieurs mesures de réduction peuvent être mises en place :

- une organisation rationnelle des trafics (approvisionnement ou sortie) **et du stationnement** liés au chantier ;

- un soin particulier à apporter à la tenue du chantier et à son organisation, de façon à minimiser les impacts visuels liés aux installations de chantier, au dépôt de matériaux et les salissures

liées au passage des engins : remplacement des palissades dégradées, nettoyage régulier du chantier assuré par les entreprises, etc.,

- la recherche de sites permettant naturellement l'intégration paysagère des installations et la limitation de la taille des stocks de matériaux par une indication de hauteur maximale à respecter et adaptée au site ;

- une signalétique didactique sous forme de panneaux permet aux usagers et visiteurs de connaître le pourquoi et le comment des aménagements, la durée du chantier (prévoir une mise à jour des informations concernées en fonction de l'avancement des travaux). Une remise en perspective historique et la visualisation des aménagements apporteront un intérêt non négligeable à la présentation.

Une remise en état du site sera réalisée à la fin de chaque tranche de travaux.

Le maître d'ouvrage imposera des mesures aux entreprises à travers les marchés travaux et s'attachera à contrôler leur respect durant le chantier. Aucune charte n'est prévue à ce jour mais les maîtres d'ouvrage s'engagent à imposer un niveau de qualité maximal pour la tenue du chantier.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime tout à fait satisfaisante la réponse apportée par la Maîtrise d'Ouvrage. Une charte de chantier est en effet indispensable, notamment si de nombreuses entreprises (sous-traitants compris) sont présents simultanément.

La « bonne tenue » du chantier repose sur l'expérience de la Maîtrise d'Ouvrage et de la Maîtrise d'œuvre des chantiers d'insertion de tram en milieu urbain, sur son autorité sur les entreprises, et sa capacité à réagir aux éventuelles observations des services municipaux ou des riverains.

Question :

6. *Concertation avec les riverains du chantier : mise en place d'une « maison de projet » et désignation d'un référent chargé du contact avec les résidents, un médiateur ? ;*

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage:

En amont et durant la phase travaux une concertation et information continue sera assurée avec les riverains : site Internet spécifique, signalétique propre au projet, lettres d'information, panneaux chantier, etc.

Les dispositions exactes restent à étudier dans les phases ultérieures, en concertation avec les collectivités concernées. Des exemples de dispositifs mis en place sur d'autres opérations sont :

- Des lettres d'informations, distribuées dans les boîtes aux lettres des riverains, dans un rayon de 500 mètres autour de la zone de travaux. Ces lettres pourraient être distribuées à chaque fois qu'un

nouvel évènement se produira (mise en place d'une déviation, modification de phasage, coupure de circulation...). Elle informera les riverains sur les dates et lieux des travaux, le type de travaux et les déviations de circulation éventuelles ;

- Un agent de proximité présent sur le terrain. Cet agent aurait pour mission d'informer les riverains et les commerçants de l'avancée des travaux. Il serait également le lien entre les maîtres d'ouvrage et les habitants ;

- Une permanence où les riverains pourraient trouver les informations concernant le projet (plans, phasage des travaux,...)

La mise en place des dispositifs évoqués précédemment sera étudiée au-cours des études détaillées, en concertation avec les collectivités.

Commentaires de la commission d'enquête

Selon la commission d'enquête l'ensemble des mesures proposées est adapté.

Elle insiste sur l'importance de la mise en place d'un « agent de proximité », intermédiaire et médiateur du quotidien entre les habitants et les services de la ville d'une part, la Maîtrise d'Ouvrage et les responsables des entreprises d'autre part, qui est une disposition indispensable ; ce collaborateur devra disposer de l'autorité nécessaire pour informer, arbitrer, mais aussi intervenir en cas de litige, et sera facile à contacter, par exemple en assurant des permanences.

Question :

7. Y aura-t-il la mise en place d'une Commission d'Indemnisation à l'amiable pour les commerces/entreprises ?

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage:

Une Commission d'Indemnisation à l'Amiable est classiquement mise en œuvre sur les projets de tramway situés à proximité de nombreux commerces. Cette commission permet de compenser aux commerçants une éventuelle perte de chiffre d'affaires au cours des travaux, sur présentation de justificatifs du préjudice.

A ce jour il existe une vingtaine de commerces le long de la RD190, dont plus de $\frac{3}{4}$ sont situés sur la partie Est de la rue et en retrait par rapport à la voirie. Au regard des impacts possibles de la phase travaux, la maîtrise d'ouvrage envisage la mise en place d'une commission de règlement à l'amiable pour les commerçants impactés par les travaux du Tram 13 express phase 2.

Commentaires de la commission d'enquête

La Maîtrise d'Ouvrage « envisage la mise en place d'une commission de règlement à l'amiable pour les commerçants impactés par les travaux du Tram ».

La commission d'enquête estime que la mise en place de cet organisme est indispensable, et insiste pour que les indemnités nécessaires fassent l'objet de procédures simples et rapides, pour éviter un impact économique négatif, surtout pour les petites structures.

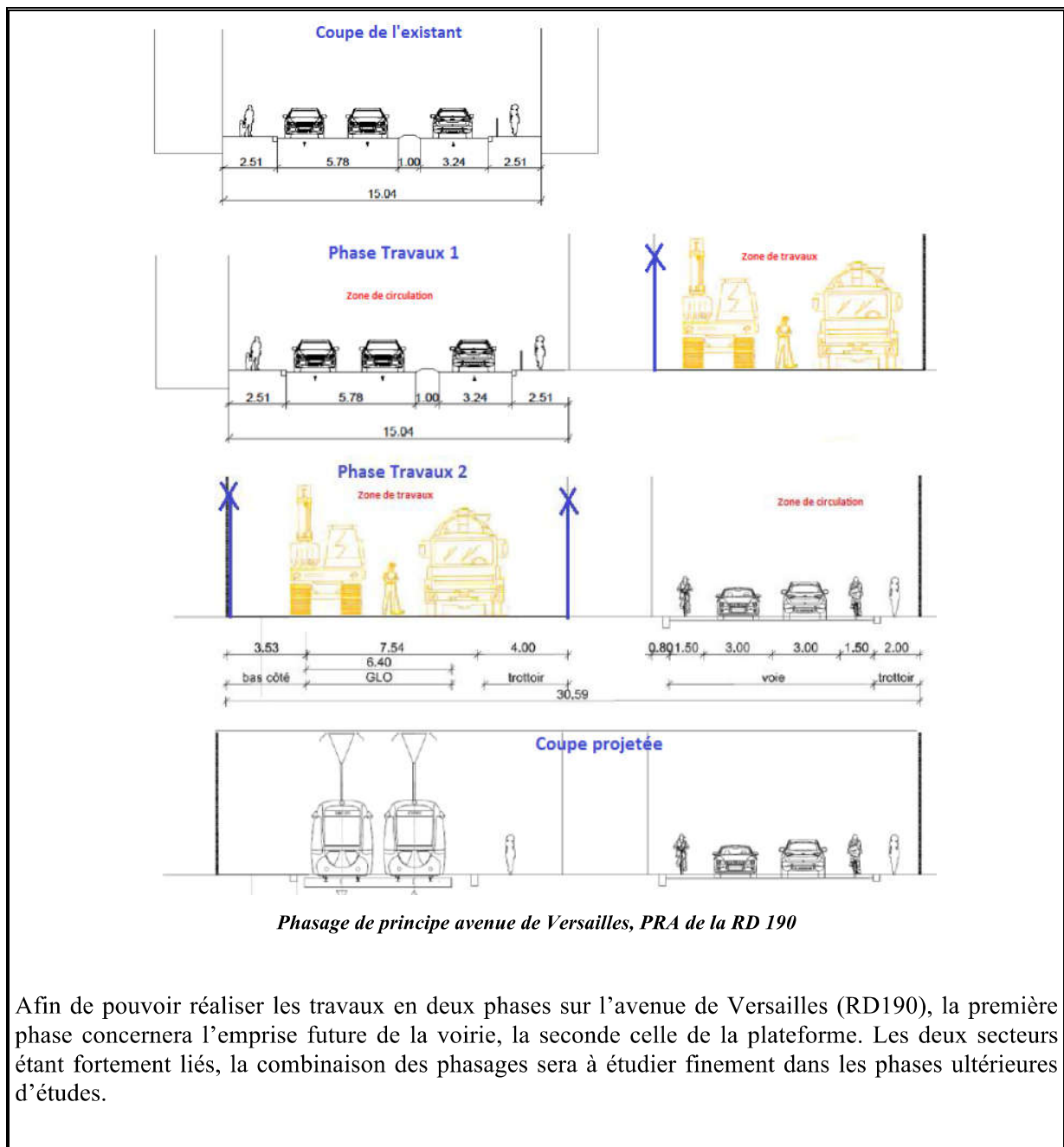
Question :

8. Cas particulier du chantier d'élargissement du pont sur l'avenue de Versailles : accès, circulation, sécurité

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage:

Au stade actuel des études, les modalités détaillées de réalisation de l'élargissement du pont sur l'Avenue de Versailles ne sont pas intégralement définies. Elles seront concertées, au cours des études détaillées, avec les collectivités concernées, les services de la Préfecture et les gestionnaires de voirie. Par ailleurs, au regard des interfaces avec le réseau ferré national (RFN), une Mission de Sécurité Ferroviaire sera également nécessaire pour vérifier la conformité du chantier avec le RFN. Un principe de phasage a été élaboré pour représenter, au stade actuel des études, l'ordonnancement qui pourrait être mis en œuvre.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique complémentaire (Pièce F, partie 4, page 19), le phasage envisagé pour cette séquence vise à limiter autant que possible les impacts sur la circulation routière et des modes doux. Ainsi, au stade actuel des études, il consiste à réaliser les travaux d'élargissement du pont-rail (PRA) de la RD190 en premier. Une fois les travaux du PRA terminés, la circulation est restituée dans sa configuration définitive. Il est alors plus facile d'entreprendre, dans une emprise dédiée, les travaux de réalisation de la plateforme tramway à proprement parler.



Afin de pouvoir réaliser les travaux en deux phases sur l'avenue de Versailles (RD190), la première phase concernera l'emprise future de la voirie, la seconde celle de la plateforme. Les deux secteurs étant fortement liés, la combinaison des phasages sera à étudier finement dans les phases ultérieures d'études.

Commentaires de la commission d'enquête

Il s'agit d'un chantier délicat, et spectaculaire dans la mesure où il se situera sur un des axes les plus fréquentés de la région.

La commission d'enquête prend note du phasage prévu pour ces travaux : ils seront le premier acte du programme d'insertion du tram sur l'avenue de Versailles et le boulevard Gambetta. Ce phasage est prévu pour maintenir la continuité de la route ; mais l'approvisionnement du chantier, accessible uniquement par la RD 190, pourrait être à l'origine de difficultés pour la circulation.

La commission d'enquête retient que les modalités de réalisation seront « concertées, au cours des études détaillées, avec les collectivités concernées, les services de la Préfecture et les gestionnaires de voirie ».

Question :

9. *En forêt, comment se feront les accès aux zones à défricher ?*

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage:

Concernant les accès aux zones à défricher en forêt, les maîtres d'ouvrage utiliseront autant que possible les cheminements forestiers existants pour accéder aux zones de chantiers. La ligne ferroviaire de la Grande Ceinture pourra également être utilisée pour permettre l'accès aux emprises de chantier. Ces principes d'accès seront finement analysés au-cours des études détaillées et feront l'objet, si nécessaire, d'un conventionnement avec l'ONF.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête se satisfait de la réponse, avec le commentaire suivant : si la ligne ferroviaire de la Grande Ceinture peut être utilisée pour permettre la desserte des emprises de chantier de défrichement, ne pourrait-on pas imaginer qu'elle le soit également pour des accès ou approvisionnements pour des travaux d'autres natures (notamment mouvements de terres) afin de soulager les voies routières ?

Il serait également intéressant, dans un même ordre d'idée, d'étudier la possibilité d'emprunter la Seine.

La circulation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Questions :

1. *Impacts du chantier sur la circulation des véhicules (Boulevard Gambetta, place de l'Europe) ; reports de circulations sur d'autres axes*
2. *Même question concernant le modes doux : cyclistes, piétons*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Impacts du chantier sur la circulation des véhicules (Boulevard Gambetta, place de l'Europe) ; reports de circulations sur d'autres axes*

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage:

Comme tout projet de tramway en milieu urbain, le Tram 13 express engendrera des modifications de la circulation lors de la phase travaux. D'une manière générale, les mesures sont abordées dans l'étude d'impact (Pièce F – Partie 4 - chapitre 9.1 en page 69 du volume 3) du dossier d'enquête publique complémentaire. Il s'agit de :

- maintenir les flux de circulation en privilégiant la circulation alternée ou en proposant des déviations temporaires ;
- maintenir la circulation des engins de services et de secours en toutes circonstances ainsi que les accès riverains et aux commerces ;
- informer en amont les riverains par des dispositifs d'information spécifiques (lettre d'information Travaux, site internet, affichage sur site, boîitage,...) ;
- informer les usagers de la route, suffisamment en amont des travaux et lors des travaux, des éventuelles déviations, réductions de voies, circulations alternées via une signalisation, un jalonnement, un balisage et une délimitation claire des travaux mais également via un site internet alimenté régulièrement. Cela est fait par exemple sur le projet de prolongement du T3 entre la porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières : <https://www.tramway.paris.fr/le-calendrier-des-travaux>) ;
- établir une concertation avec l'ensemble des services concernés des communes, des services de l'état, du Département des Yvelines, ainsi que l'ensemble des gestionnaires de voirie pour coordonner au mieux la circulation.

Des principes de phasage par section sont présentés dans l'étude d'impact (Pièce F – Partie 4 – chapitre 2.2 en page 13 du volume 3) du dossier d'enquête publique complémentaire.

Les principes de phasage des travaux seront approfondis au cours des études détaillées du projet (Avant-projet / Projet) en concertation avec les acteurs concernés, en concertation avec la Ville de Poissy et la Communauté Urbaine GPS&O et ensuite exécutés par la maîtrise d'œuvre et l'entreprise travaux. En particulier, les besoins de modification temporaire du plan de circulation, du fonctionnement des carrefours ou des feux de signalisation seront systématiquement concertés avec les

acteurs concernés (Villes, gestionnaires de voirie, services de sécurité, etc.). Les arrêtés de circulation devront être obtenus en collaboration avec les gestionnaires de voirie.

La sécurité des circulations restera, par ailleurs, l'objectif majeur recherché par les maîtres d'ouvrage.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse de la Maîtrise d'Ouvrage démontre la difficulté de réduire les impacts sur la circulation, et la nécessité d'une coordination étroite avec les autres acteurs, principalement communauté urbaine et ville de Poissy. Elle envisage notamment des modifications temporaires du plan de circulation ; cette démarche devra être prudente, car elle ne devrait pas se traduire par l'exportation des nuisances du chantier sur d'autres secteurs de la ville.

Simultanément, il faudra préserver les accès aux services et équipements publics, écoles, propriétés privées,...

Il appartiendra à la Maîtrise d'œuvre et à l'« agent de proximité » du chantier de faire preuve de réactivité pour coordonner et contrôler les déviations mises en place successivement, en étroite coordination avec les services municipaux.

La mise en service du pont d'Achères avant le début des travaux sur la place de l'Europe et le boulevard Gambetta serait une possibilité de réduction de ce trafic, avec déviation systématique des poids lourds en transit.

Question :

2. *Même question concernant le modes doux : cyclistes, piétons*

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage :

Concernant la circulation des piétons et des modes doux, les mêmes prescriptions seront appliquées que pour les véhicules. Il sera recherché une optimisation à la baisse des nuisances.

Les cheminements seront sécurisés et les maîtres d'ouvrage s'attacheront à limiter les détours pour les piétons en phase travaux.

Concernant l'accès des riverains à leurs parcelles, les accès seront maintenus à toutes les étapes du phasage.

Enfin, en termes de signalétique, les cheminements seront indiqués par des panneaux spécifiques. Particulièrement, en cas de déviation d'un itinéraire pour rejoindre un commerce ou équipement structurant, des indications seront apportées tout au long des travaux.

La sécurité des circulations restera, par ailleurs, l'objectif majeur recherché par les maîtres d'ouvrage.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête note qu'il apparaît difficile d'imposer des déviations à des cyclistes, encore moins à des piétons : leur sécurité, et tout particulièrement celle des enfants, dépend uniquement de l'efficacité des installations décrites par la Maîtrise d'Ouvrage.

Plutôt que des déviations localisées, il serait souhaitable de rechercher dès le début du chantier un itinéraire cyclable évitant le chantier entre la gare de Poissy et quartier La Bruyère-Fernand Lefèbvre.(cet itinéraire ayant vocation à être conservé à la mise en service du tram)

Pour les itinéraires temporairement difficiles pour les piétons, notamment pour l'accès à la gare ou à des équipements publics, la présence d'agents de la police municipale sera sans doute nécessaire aux heures de forte fréquentation.

Le stationnement

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Questions :

1. *Impact sur le stationnement résidentiel des riverains : rue la Bruyère, boulevard Gambetta, rue St Sébastien, rue Adrienne Bolland, ...) ; y a-t-il des possibilité de compensations temporaires ?*
2. *Même question concernant l'impact sur le stationnement professionnel : livraisons, déménagements, artisanat, travaux*
En particulier, que se passera t-il pour les entreprises hébergées dans la propriété de MMme Nicot, au 34, bd Gambetta (R1/7 sur Poissy) « Nous souhaiterions être contactés pour connaître l'emprise sur notre propriété (quelle largeur) et d'autre part concernant la période des travaux, de quelle façon sera t-on impactés sachant que 2 entreprises sont installées dans notre propriété (comment se passeraient les livraisons, l'accès des clients) et lors de ces travaux combien de temps serons nous sans eau ni électricité?!

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant le stationnement résidentiel et commercial en phase travaux, il sera effectivement recherché des solutions de compensation temporaire en lien avec les collectivités :

1. Restitution de poches de stationnement temporaires ou permanentes, en lien avec les collectivités locales ;
2. Conventionnement avec des gestionnaires de parkings privés à proximité ;
3. Le cas échéant, prise en charge des forfaits de stationnement dans les parkings environnants.

Ces principes de restitution du stationnement en phase travaux seront étudiés finement en phase d'études détaillées.

Concernant les éventuels impacts permanents 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.

Par ailleurs, comme indiqué précédemment, les maîtres d'ouvrage s'efforceront de préserver les accès riverains pendant les travaux, de limiter les fermetures de voirie et de préserver le fonctionnement des entreprises situées à proximité.

Concernant le cas particulier de Mr et Mme Nicot, les maîtres d'ouvrage se rapprocheront d'eux lors des prochaines étapes du projet afin de rechercher des solutions permettant le bon fonctionnement des entreprises lors de la phase travaux. Il conviendra notamment d'analyser la configuration de la parcelle pour vérifier les possibilités de restitution d'accès (sur le boulevard Gambetta ou à l'arrière via la rue des Barrières).

Concernant les coupures d'eau et d'électricité, elles ne sont pas prévues dans le cadre du chantier du tram 13 express mais dans le cadre des travaux des concessionnaires de réseaux. Sous responsabilité des concessionnaires de réseaux, ces coupures sont habituellement très ponctuelles et font l'objet

d'une information préalable aux riverains concernés. En phase chantier, l'organisation des livraisons sera réfléchi en concertation avec les gestionnaires de voirie et en lien avec les commerçants et entreprises concernés dans l'objectif de maintenir les activités et fonctionnalités urbaines.

Commentaires de la commission d'enquête

Dans les zones sensibles du chantier : avenue de Versailles, boulevard Gambetta,.. les stationnements temporaires lourds (livraisons, déménagements,...) et la desserte des équipements publics (dépose minute devant les écoles, bus scolaires,...) devront faire l'objet d'une gestion au quotidien par l'« agent de proximité », le cas échéant assisté par un agent de la police municipale.

L'attention de la commission d'enquête a été tout particulièrement attirée sur l'importance du maintien du parc de stationnement de la Gare Poissy GC.

Synthèse du thème 2 : les travaux

tracé urbain

Les travaux du tracé urbain seront à l'origine de perturbations importantes pour les habitants de Poissy et au-delà pour les usagers de la RD 190 ; tout en reconnaissant la pertinence des réponses de la Maîtrise d'Ouvrage, la commission d'enquête attire l'attention sur des difficultés de diverses natures :

- la cohabitation avec d'autres chantiers importants rendra nécessaire d'établir en amont un calendrier détaillé, précisant les tranches de travaux et leurs dates d'exécution, en concertation avec leurs opérateurs, et une coordination continue ;
- la commission d'enquête note l'importance d'une organisation rigoureuse de ce chantier sur l'ensemble du tracé retenu et d'une gestion globale des déblais et invite la maîtrise d'ouvrage à utiliser des modes alternatifs à la route (approvisionnement et évacuation par la Seine et les voies ferrées) chaque fois que cela s'avère possible.
- les reports de circulation temporaires mis en place pour éviter les travaux sur la RD 190 devront faire l'objet d'une attention particulière, de manière à éviter le report des encombrements ou nuisances sur les axes retenus pour les déviations ;
- la mise en service du pont d'Achères avant les travaux sur la RD 190 serait de nature à réduire la circulation sur cet axe, notamment celle des poids lourds en transit.
- pour éviter les conflits avec les habitants de Poissy, le choix du tracé urbain imposera la mise en œuvre de mesures spécifiques pour un chantier de longue durée en zone urbaine : planning détaillé, charte de chantier, agent de proximité, commission de règlement, déviations de voirie,... ;
- une attention particulière devra être portée au respect la sécurité des piétons et cyclistes ainsi que l'accès aux équipements publics ; la commission d'enquête propose d'étudier la mise en place, pour les cyclistes, d'itinéraires évitant le chantier.

tracé initial

En ce qui concerne le calendrier des travaux, le délai nécessaire à l'étude de la variante tracé urbain a différé la poursuite du projet de tracé initial : sa mise en œuvre ne modifierait pas sensiblement la date de mise en service du tronçon Saint-Germain-en-Laye - Achères, qui pourrait, au mieux, être avancée d'environ un an.

Le chantier d'un tracé empruntant la voie de la Grande Ceinture entre le golf de Saint-Germain et Achères - Chêne feuillu, limité à l'emprise ferroviaire et à ses accès, ne présenterait pas de risque de conflit avec d'autres chantiers dans Poissy ; en revanche il aurait un impact important, sur la voirie locale (boulevard Rose et rue de la Bruyère) et serait à l'origine de nuisances (bruit, encombrements, stationnement,...) pour les riverains du quartier la Bruyère