

Thème 5 : L'offre de service

Ce thème développe, à la fois l'alternative proposée par les opposants au tracé urbain pour relier la gare RER de Poissy, voire même le Technoparc, par des navettes électriques, mais il aborde également l'intermodalité, l'exploitation de la ligne (horaires, cadencement...), la tarification ou encore le fret.

Largement évoqué par les personnes s'étant exprimées (environ 40% des observations), les sous-thèmes particulièrement prégnants concernent la solution de navettes électriques circulant entre Poissy Grande Ceinture et la gare de Poissy, ou encore l'intermodalité, tant avec le réseau lourd (RER et Francilien) que bus, et permettant d'apporter des solutions efficaces de report modal.

Plusieurs observations évoquent également la fréquence ou les horaires du futur Tram 13 Express, jugés trop limités.

Enfin, la nécessité de maintenir la possibilité de faire circuler du fret sur la Grande Ceinture est rappelée.

Des navettes électriques pour relier Poissy RER ou le Technoparc

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Sur les 45% d'observations opposées au tracé urbain, une part non négligeable reconnaît l'importance d'une connexion avec le RER E, connexion plus sûre en gare de Poissy et dans un calendrier maîtrisable, que celle proposée par la station présentée à titre conservatoire dans le tracé initial à Chêne Feuillu.

Pour ce faire, des navettes électriques sont plébiscitées, autonomes ou non, en site propre essentiellement (plus d'une quarantaine d'observations les détaillent ainsi, tel M Calabro (obs. 119 du registre électronique).

Cette alternative permet, selon les déposants, une accessibilité accrue à la gare de Poissy, notamment pour les PMR, en réduisant la marche à pied.

Certains préconisent des bouclages, limitant l'impact sur les voies empruntées, avec parfois des écarts permettant de desservir le centre ville (présenté notamment par l'association AFPI TGO obs. 636 du registre électronique) ou Mme Hostein (courrier 11 ou obs. 249 du registre électronique) :

- Tracé présenté par l'association AFPI TGO, avec un bouclage facilitant l'insertion urbaine dans les rues empruntées, avec une seule voie réservée pour la navette : départ de Poissy GC, passage Square J Moulin, av F Lefebvre, Bd V Hugo jusqu'à l'av M Berteaux, puis retour par la place de l'Europe, le Bd Gambetta/av de Versailles jusqu'à la place de la Grande Ceinture.
- Tracé présenté par Mme Hostein, courrier 11 ou obs. 249 du registre électronique) : « ...Départ de la gare Poissy Gde Ceinture, passage rue de la Bruyère, rue Fernand Lefebvre, rue du Grand Marché, avenue du Cep (avec arrêt possible au centre-ville), puis avenue Maurice Berteaux (arrêt Poissy RER). Retour via le boulevard Gambetta et l'avenue de Versailles Le trajet pour effectuer le parcours aller ou retour d'1 kilomètre serait d'environ 4 minutes. Le temps nécessaire pour emprunter la navette serait compensé par celui perdu pour marcher de l'arrêt du tram (avant la place de l'Europe sur le boulevard Gambetta) à la station RER dans le tracé urbain. Ces navettes pourraient sûrement bénéficier de voies dédiées ».

Le circuit de telles navettes est parfois étendu en bouclage permettant de relier également le Technoparc, voire en solution alternative, dans le cadre du tracé urbain, pour desservir ce pôle

économique et les quartiers Sud d'Achères depuis la station Poissy RER (solution évoquée par Monsieur le maire d'Achères, ou l'observation 355 du registre électronique).

Questions :

1. *Quelles sont les conditions (tant techniques que financières) de bon fonctionnement d'une navette électrique, en site propre ou non, sur un trajet Poissy GC- Gare de Poissy (emprise, cadencement, coût) ? En insertion telle que celle du tram, dans les 2 sens par voie empruntée, ou en bouclage, selon les propositions ci-dessus. Cette alternative a-t-elle été étudiée dans le cadre des études préliminaires ?*
2. *Mêmes questions sur un tracé élargi, offrant, non seulement l'interconnexion avec la gare de Poissy, mais une desserte urbaine plus fine que le tracé urbain dans Poissy en allant jusqu'au Technoparc et les quartiers Sud d'Achères ?*
3. *Pouvez-vous présenter les avantages et inconvénients de ces alternatives de dessertes par navettes électriques à partir de Poissy GC (soit uniquement pour relier la gare RER de Poissy, avec ou sans bouclage pour le trajet, soit dans la perspective d'un circuit desservant le Technoparc, ou encore dans le cadre d'une liaison permettant de se raccorder au tracé initial sur Achères (reprenant le tracé urbain pour ensuite se raccorder au tracé initial), solutions à présenter en regard avec le tracé urbain du tram ?*
4. *Pouvez-vous présenter les conditions de réalisation d'une navette électrique permettant de desservir le Technoparc et les quartiers Sud d'Achères depuis la station Poissy Zac ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Quelles sont les conditions (tant techniques que financières) de bon fonctionnement d'une navette électrique, en site propre ou non, sur un trajet Poissy GC- Gare de Poissy (emprise, cadencement, coût) ? En insertion telle que celle du tram, dans les 2 sens par voie empruntée, ou en bouclage, selon les propositions ci-dessus. Cette alternative a-t-elle été étudiée dans le cadre des études préliminaires ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Dans le cadre des études de faisabilité réalisées à l'issue de l'enquête publique initiale, **la solution alternative consistant à assurer la correspondance entre le Tram 13 express et le pôle de Poissy RER par une liaison bus en site propre a été étudiée.** En termes d'opportunité, ces études montraient que cette solution alternative introduit une correspondance supplémentaire dans la chaîne de déplacement des usagers et impacterait ainsi l'attractivité du Tram 13 express. Au mieux, la navette serait utilisée par environ 100 voyageurs à l'heure de pointe, soit très en-deçà de la fréquentation attendue pour un service de bus en site propre. La fréquentation du prolongement du Tram 13 express n'augmenterait que très peu (environ 50 voyageurs supplémentaires) avec la mise en place d'une navette entre la station Poissy Grande Ceinture et la gare de Poissy, aussi performante que soit cette navette.

Les conditions pour mettre en œuvre une liaison bus performante, rapide et de qualité impliquent par ailleurs **des impacts plus conséquents sur la RD190 par rapport au tramway.** En effet, les emprises du site propre bus sont plus larges (7m contre 6,5m pour le tramway en section courante et alignement droit ; en courbe les emprises sont plus importantes en fonction du rayon) étant donné que

le bus est un mode « non guidé », et nécessitent ainsi des acquisitions foncières plus importantes que dans le cas d'un tramway. Le parking de l'ancienne gare de Poissy GC devrait être supprimé pour permettre l'aménagement d'un arrêt bus au plus près de la station du Tram 13 express et permettre le retournement des bus en direction de Poissy RER. **Le site propre bus impacterait autant la circulation routière que le tramway, voire plus.** En effet, l'ensemble des carrefours de la RD190 entre Poissy GC et le pôle de Poissy RER devraient être réaménagés, y compris le carrefour RD190/Bruyère (évitée par le Tram 13 express) et la place de l'Europe et ils devraient prévoir un système de priorité aux feux équivalent à celui d'un tramway. Enfin, **la variante de liaison bus en site propre entre Poissy GC et Poissy RER ne permettra pas la desserte du quartier Saint-Exupéry et de la ZAC Rouget de Lisle**, ni de contribuer à l'amélioration de la desserte du Technoparc.

Pour l'ensemble de ces raisons, les porteurs du projet en concertation avec les collectivités locales concernées ont ainsi conclu que la solution de navette bus pour assurer la correspondance entre Poissy GC et Poissy RER ne permettait pas de répondre de manière efficace au besoin de maillage entre le Tram 13 express et le RER E à Poissy RER, ni de contribuer à une amélioration significative de la desserte du territoire, en particulier des zones urbaines actuellement enclavées et en cours de développement.

Ci-dessous les maîtres d'ouvrage apportent néanmoins des précisions complémentaires aux diverses questions de la commission d'enquête :

Plusieurs conditions devraient être remplies pour permettre le bon fonctionnement d'une navette électrique entre Poissy Grande-Ceinture et la Gare de Poissy.

1°/ Réponse à la demande de déplacement :

Tout d'abord, la navette électrique devrait permettre de répondre à la demande en transport, estimée à 100 voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui demeure très en-deçà de la fréquentation pour le Tram 13 express.

Pour maintenir une certaine attractivité à cette correspondance entre Poissy GC et Poissy RER il serait indispensable de compenser au maximum l'effet de la rupture de charge par une correspondance courte, rapide et confortable. Cela supposerait donc :

- un itinéraire le plus court et direct possible ;
- des arrêts bus au plus près des quais de la station Poissy GC et auprès de l'entrée de la gare de Poissy RER (côté sud ou côté nord) avec des aménagements leur permettant d'effectuer leur demi-tour;
- un matériel roulant suffisamment capacitaire, a minima un bus standard ;
- une fréquence et une amplitude horaire en parfaite adéquation avec l'offre de service du Tram 13 express de façon à réduire au maximum les temps d'attente des usagers ;
- un site propre entre la station Poissy GC et la gare Poissy RER avec une priorité aux carrefours routiers pour assurer une liaison rapide ;
- des infrastructures pour permettre la recharge électrique des navettes (au centre bus et/ou au niveau de la station Poissy GC) ;
- des équipements spécifiques au centre bus pour permettre la maintenance des navettes électriques et des espaces pour permettre le remisage des navettes.

Au regard de ces conditions, les expérimentations de **navettes autonomes** réalisées entre Gare de Lyon et Gare d'Austerlitz et à La Défense, ne seraient pas adaptées sur une liaison entre Poissy Grande-Ceinture et Poissy RER. En effet, ces navettes disposeraient d'une **vitesse commerciale faible, d'environ 10 km/h, une capacité faible, environ 15 passagers maximum par voyage**, et la

nécessité de circuler sur des espaces préservés de la circulation générale. Une navette autonome mettrait ainsi plus de 10 minutes (temps d'attente, de correspondance et de parcours en navette) à relier le Tram 13 express avec le secteur du Pôle de Gare de Poissy contre 7 minutes (temps de parcours et de correspondance) avec le Tram 13 express. Bien qu'Île-de-France Mobilités soit pleinement investi dans le développement et l'expérimentation de navettes électriques, **cette solution n'est pas suffisamment mûre sur le plan technologique et capacitaire pour être exploitée dans le contexte de la liaison entre Poissy Grande-Ceinture et Poissy RER.**

Une solution en **navette / bus électrique** (standard ou articulé) **en site propre intégral** entre la station Poissy GC et le pôle de Poissy RER via la RD190 permettrait d'assurer un temps de parcours et de correspondance à peu près équivalent à celui du Tram 13 express.

De plus, les impacts en insertion (emprise plus large du site propre) et sur la circulation routière (plus de carrefours impactés) seront plus importants que ceux du Tram 13 express, alors que ce site propre servirait en définitive à très peu d'usagers (une centaine à l'heure de pointe du matin, contre 1250 voyageurs pour le tracé urbain du Tram 13 express).

2°/ Insertion sur le territoire traversé :

Afin d'assurer une correspondance attractive, il conviendrait que la navette / bus électrique emprunte le parcours le plus court et direct, s'arrête au plus près de la station Poissy GC et du pôle de Poissy RER et dispose d'un site propre intégral pour assurer un temps de parcours rapide et fluide. Aux deux extrémités il faut que la navette / bus électrique puisse se retourner pour permettre les aller-retour.

Cas d'une navette / bus électrique fonctionnant en aller-retour sur la RD 190 :

Cet itinéraire illustré ci-dessous, semble le parcours le plus court et direct pour relier la station Poissy GC au pôle de Poissy RER au regard du tissu urbain et du réseau viaire existant.

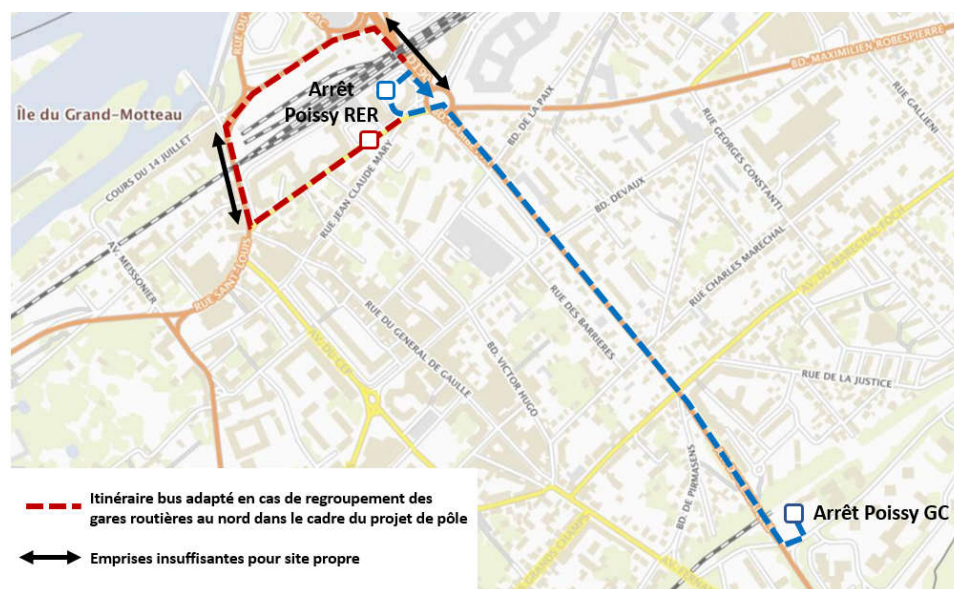


Schéma de principe d'un itinéraire en navette / bus électrique entre Poissy GC et Poissy RER via la RD190

L'insertion du site propre bus impliquerait :

- la **suppression du parking actuel de la gare de Poissy GC** afin d'y implanter un arrêt bus et d'y permettre le retournement des bus pour rejoindre le pôle de Poissy RER ;
- **des impacts fonciers sur la rue de la Bruyère** entre le parking Poissy GC et la RD190 du fait de l'élargissement des emprises de la chaussée ;
- le **réaménagement de 6 carrefours sur la RD190** (y compris place de l'Europe) **entre Poissy GC et Poissy RER**. Les impacts sur la circulation et le fonctionnement des carrefours seront similaires à ceux du tracé urbain du Tram 13 express, et potentiellement accentués au niveau **du carrefour Bruyère / RD190 en raison de la bifurcation des navettes**. A noter qu'en cas de regroupement des gares routières au nord de la gare dans le cadre du projet de pôle, la navette / bus devra contourner le pôle en empruntant plusieurs tronçons (rue de la gare et RD190 Nord) dans la circulation générale étant donné l'impossibilité technique d'y insérer un site propre bus ;
- **des impacts fonciers et bâti sur la RD190** (sous réserve d'études techniques plus détaillées, a minima 5 maisons seraient impactées) ;
- d'éventuels impacts relatifs aux **équipements de recharge électrique des navettes / bus en station** si nécessaire.

Au regard des impacts sur la RD190, plus conséquents que dans le cas du Tram 13 express, et de la moindre attractivité pour le voyageur (double correspondance qui en pénaliserait fortement la fréquentation), cette solution ne serait pas pertinente sur le plan socio-économique et pour les voyageurs quotidiens.

Cas d'une navette / bus électrique en boucle via le boulevard Victor Hugo ou la rue du marché / avenue du Cep et la RD190 :

Les deux itinéraires proposés par les contributeurs s'avèrent plus contraints pour permettre l'insertion du site propre bus, bien qu'il s'agirait d'insérer un site propre sur une seule voie empruntée dans un seul sens de circulation. En effet, il emprunte des axes de desserte locale soumis à des contraintes d'accès (livraisons, accès riverains,...) et à des emprises réduites qui limiteraient les possibilités d'aménagement d'un site propre. Il convient notamment de rappeler que, dans le cadre de la loi LAURE, des itinéraires cyclables continus (pistes ou bandes cyclables, zone 30) devraient être insérés en complément du site propre pour les navettes électriques. En particulier, **l'insertion d'un site propre dans la rue du marché et la place de la République ne semble pas faisable** car les emprises sont trop contraintes et nécessiterait en outre des modifications substantielles sur le plan de circulation autour de la place de la République et de modifier les accès au parking souterrain. Cet itinéraire empruntant ensuite l'avenue du Cep génère par ailleurs plus d'impacts sur la circulation, le fonctionnement des carrefours et le stationnement que le scénario par le boulevard Victor Hugo. Par conséquent les maîtres d'ouvrage ne développent pas davantage ce scénario dans la suite de la réponse.



Emprises actuelles sur le boulevard Victor Hugo

L'insertion du site propre bus impliquerait :

- la **suppression du parking actuel de la gare de Poissy GC** afin d'y implanter un arrêt bus et d'y permettre le retournement des bus pour rejoindre le pôle de Poissy RER ;
- **des impacts fonciers sur la rue de la Bruyère** entre le parking Poissy GC et le boulevard F Lefebvre du fait de l'élargissement des emprises de la chaussée ;
- le **réaménagement de 17 carrefours** : **6 carrefours sur la RD190** (y compris place de l'Europe) **entre Poissy GC et Poissy RER**, **5 carrefours sur le boulevard F Lefebvre** et **6 carrefours sur le boulevard Victor Hugo**. Les impacts sur la circulation et le fonctionnement des carrefours seront aggravés par rapport à ceux du tracé urbain du Tram 13 express puisque la navette emprunterait non seulement la RD190, mais également l'axe parallèle constitué par les boulevards F Lefebvre et Victor Hugo ;
- de **nombreuses suppressions de places de parking sur les boulevards F Lefebvre et Victor Hugo ainsi que sur la RD190** ;
- d'éventuels impacts relatifs aux **équipements de recharge électrique des navettes / bus en station** si nécessaire.

Au regard des impacts conséquents en termes de travaux et de fonctionnement urbain sur un périmètre étendu au centre-ville de Poissy, et du faible nombre d'utilisateurs qui emprunteraient le site propre, cette solution ne serait pas pertinente sur le plan socio-économique et pour les voyageurs quotidiens.

Question :

2. *Mêmes questions sur un tracé élargi, offrant, non seulement l'interconnexion avec la gare de Poissy, mais une desserte urbaine plus fine que le tracé urbain dans Poissy en allant jusqu'au Technoparc et les quartiers Sud d'Achères ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Afin de compléter la liaison bus entre Poissy GC et Poissy RER par une desserte urbaine plus fine jusqu'au Technoparc et les quartiers sud d'Achères, cela nécessiterait de prolonger le site propre bus en direction de ces secteurs de façon à assurer des liaisons rapides.

Ce scénario n'a pas fait l'objet d'études précises et par conséquent les maîtres d'ouvrage ne peuvent qu'apporter un premier éclairage à dire d'expert sur les conditions de mise en œuvre d'un tel scénario :

- **au niveau de Poissy RER** deux options peuvent être envisagées pour prolonger la liaison en direction du Technoparc :

> **soit il s'agit de privilégier la correspondance avec le pôle Poissy RER en implantant l'arrêt bus au niveau de la gare routière sud, allongeant ainsi le temps de parcours en direction du Technoparc.** A noter qu'en cas de regroupement des gares routières au nord du pôle la navette / bus devra s'arrêter au niveau du parvis sud de la gare puis contourner le pôle pour rejoindre le secteur du Technoparc, avec un impact supplémentaire sur le temps de parcours. D'autant plus que sur les rues de la gare et la RD190 nord il n'est pas possible d'insérer de site propre (emprises insuffisantes et trafic routier important) ;

> **soit l'arrêt bus est implanté au même endroit que la station du Tram 13 express** afin de privilégier une liaison rapide vers le Technoparc, mais impliquant un **allongement du temps de parcours de la correspondance** (+ 3 minutes environ par rapport au scénario ci-dessus). Dans ce scénario l'impact sur le fonctionnement de la place de l'Europe est similaire au Tram 13 express.

- **l'insertion du site propre bus** serait possible entre la place de l'Europe et la rue du Piquenard, voire jusqu'à la jonction entre le boulevard de l'Europe prolongé et la RD30. Les **impacts seraient légèrement supérieurs à ceux du Tram 13 express** compte tenu des emprises plus larges du site propre bus (transport « non guidé »). Au-delà l'insertion d'un site propre bus nécessiterait l'élargissement du pont de la RD30 (franchissement du groupe V sur environ 90 mètres) et d'importantes acquisitions foncières le long de la RD30 (foncier appartenant principalement à PSA, SNCF et CD78). Des aménagements ponctuels pour faciliter la circulation des bus pourront aussi être étudiés comme alternative au site propre. A Achères, compte tenu des emprises disponibles et du faible trafic routier une insertion dans la circulation générale semblerait la plus adaptée.

- **en supposant une desserte équivalente (même nombre d'arrêts), le temps de parcours pour la liaison entre Poissy GC et le Technoparc / quartiers sud d'Achères en navette bus serait globalement similaire à celui du Tram 13 express**, soit environ 15 minutes (y compris temps d'attente et de correspondance). En effet les deux solutions comprennent une rupture de charge pour permettre de rejoindre le Technoparc et les quartiers sud d'Achères. Pour la navette bus le changement s'effectue à Poissy GC, tandis que pour le Tram 13 express le changement s'effectue à Poissy ZAC. **Cependant la navette bus dispose d'une capacité 2 à 3 fois moindre que le tramway. Augmenter la fréquence des navettes bus reviendrait à impacter encore plus le fonctionnement des carrefours, en particulier sur la RD190.**

Pour ces diverses raisons, les maîtres d'ouvrage confirment que le tracé urbain du Tram 13 express permet de mieux répondre aux objectifs de maillage entre les transports collectifs structurants, tout en assurant une meilleure desserte du territoire et en contribuant à une

amélioration de la desserte du Technoparc et des quartiers sud d'Achères grâce au rabattement bus à la station Poissy ZAC qui sera améliorée dans le cadre du projet et de la restructuration du réseau bus.

A ce titre, il est rappelé que l'arrivée du tracé urbain du Tram 13 express (réaménagement de la Place de l'Europe,...) et le prolongement du boulevard de l'Europe, amélioreront les conditions de circulation des bus à l'horizon de la mise en service de l'opération. Par ailleurs, Île-de-France Mobilités poursuivra sa politique de remplacement des bus en vue de développer progressivement un parc de bus propres.

Question :

3. *Pouvez-vous présenter les avantages et inconvénients de ces alternatives de dessertes par navettes électriques à partir de Poissy GC (soit uniquement pour relier la gare RER de Poissy, avec ou sans bouclage pour le trajet, soit dans la perspective d'un circuit desservant le Technoparc, ou encore dans le cadre d'une liaison permettant de se raccorder au tracé initial sur Achères (reprenant le tracé urbain pour ensuite se raccorder au tracé initial), solutions à présenter en regard avec le tracé urbain du tram ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant la liaison Poissy Grande-Ceinture / Poissy RER, quel que soit le circuit retenu pour les navettes le tracé urbain du Tram 13 express reste la plus pertinente. En effet, la solution en navette présente des impacts plus conséquents en termes d'insertion (impacts fonciers et bâti ; impacts stationnement ; etc) et sur le fonctionnement urbain (impacts sur la circulation et le fonctionnement des carrefours), et serait utilisé par un très faible nombre d'usagers, dissuadés par la correspondance supplémentaire (cf. réponse à la question 1 en pages 88 à 93).

Concernant la liaison Poissy GC / Technoparc / quartiers sud d'Achères, le tracé urbain du Tram 13 express , associé à une offre de bus de qualité, reste le plus pertinent. En effet, la solution en navette présente plus d'impacts en termes d'insertion (emprises plus larges du site propre) et surtout un manque d'attractivité du fait de la correspondance supplémentaire (cf. réponse à la question 2 en pages 93 à 94).

En définitive, les transports en navette sont généralement plus adaptés sur des sections plus localisées présentant une demande de déplacement plus faible et un environnement moins circulé.

Dans le tableau suivant est présenté une analyse comparative des différentes alternatives :

		Alternatives : tracé ferroviaire du Tram 13 express + navette / bus (divers scénarios)			
Solution de base : Tracé urbain du Tram 13 express		Navette Poissy GC / Poissy RER via RD150	Navette Poissy GC / Poissy RER via bouclage par le centre-ville	Navette Poissy GC / Poissy RER / Technoparc / Achères sud Via RD190	Navette Poissy GC / Poissy RER / Technoparc / Achères sud Via bouclage par le centre-ville
Capacité du matériel roulant	250 voyageurs	70 à 100 voyageurs bus articulé impossible par le centre-ville	70 à 100 voyageurs bus articulé impossible par le centre-ville	70 à 100 voyageurs	70 voyageurs bus articulé impossible par le centre-ville
Temps de parcours :					
- Poissy GC à Poissy RER Fréquence navette identique à celle du Tram 13 express avec 2 arrêts (Poissy GC et Poissy RER)	Environ 6 minutes 30 secondes (dont environ 4 minutes de marche à pied)	Environ 6 minutes 30 secondes	Environ 6 minutes 30 secondes	Environ 6 minutes 30 secondes	Environ 6 minutes 30 secondes
- Poissy GC à Technoparc / quartiers sud d'Achères Fréquence navette identique à celle du Tram 13 express avec 4 à 5 arrêts (Poissy GC, Poissy RER, Poissy ZAC, Technoparc, Sud d'Achères)	Environ 18 minutes jusqu'au Technoparc Environ 20 minutes jusqu'aux quartiers sud d'Achères	Environ 20 minutes jusqu'au Technoparc Environ 24 minutes jusqu'aux quartiers sud d'Achères	Environ 20 minutes jusqu'au Technoparc Environ 24 minutes jusqu'aux quartiers sud d'Achères	Environ 16 minutes jusqu'au Technoparc Environ 20 minutes jusqu'aux quartiers sud d'Achères	Environ 15 minutes jusqu'au Technoparc Environ 20 minutes jusqu'aux quartiers sud d'Achères
Impacts temporaires (phase travaux)	Impacts du tracé urbain : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire	Impacts du tracé initial : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire Impacts supplémentaires des travaux d'infrastructures de la navette principalement sur la circulation (RD 150, Place Europe), le stationnement public (RD150, Poissy GC), et les déviateurs de véhicules concessionnaires (Boujere, RD150, Place Europe)	Impacts du tracé initial : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire Impacts supplémentaires des travaux d'infrastructures de la navette principalement sur la circulation (RD 150, Place Europe), le stationnement public (RD150, Poissy GC, et déviateurs de véhicules concessionnaires (Boujere, RD150, Place Europe)	Impacts du tracé initial : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire Impacts supplémentaires des travaux d'infrastructures de la navette principalement sur la circulation (RD 150, Place Europe, Boujere, RD150, Poissy GC, et déviateurs de véhicules concessionnaires (Boujere, RD150, Place Europe)	Impacts du tracé initial : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire Impacts supplémentaires des travaux d'infrastructures de la navette principalement sur la circulation (RD 150, Place Europe, Boujere, RD150, Poissy GC, et déviateurs de véhicules concessionnaires (Boujere, RD150, Place Europe)
Impacts permanents (phase exploitation)	Impacts du tracé urbain : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire	Impacts du tracé initial : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire Effet relatif marginal de la navette sur le renforcement de la desserte P-E et l'accompagnement du développement urbain de Poissy (ZAC Rouget de Lisle) ; impact fortier important sur la RD150 ; impact stationnement important (RD150, Poissy GC, centre-ville)	Impacts du tracé initial : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire Effet relatif marginal de la navette sur le renforcement de la desserte P-E et l'accompagnement du développement urbain de Poissy (ZAC Rouget de Lisle) ; impact fortier important sur la RD150 ; impact stationnement important (RD150, Poissy GC, centre-ville)	Impacts du tracé initial : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire Effet relatif marginal de la navette (faible capacité) sur le renforcement de la desserte P-E et l'accompagnement du développement urbain de Poissy (ZAC Rouget de Lisle) ; impact fortier important sur la RD150 ; impact stationnement important (RD150, Poissy GC, centre-ville)	Impacts du tracé initial : voir détails en pièce 0 du DEUP complémentaire Effet relatif marginal de la navette (faible capacité) sur le renforcement de la desserte P-E et l'accompagnement du développement urbain de Poissy (ZAC Rouget de Lisle) ; impact fortier important sur la RD150 ; impact stationnement important (RD150, Poissy GC, centre-ville)
Fréquentation prévisionnelle : - Tram 13 express entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER	17 000 voyageurs / jour	10 550 voyageurs / jour	10 550 voyageurs / jour	10 550 voyageurs / jour	10 550 voyageurs / jour
- Nombre de correspondants Tram 13 express / Poissy RER	4 200 voyageurs / jour	Environ 700 voyageurs / jour	Environ 700 voyageurs / jour	Environ 700 voyageurs / jour	Environ 700 voyageurs / jour
Intérêt socio-économique : - Coût du projet - Surcoût navette bus (hors matériel roulant et centre-bus) - Intérêt socio-économique	250,5 M€ (CE 01/2013) Taux de rentabilité interne : 7,7 %	136 M€ (CE 01/2013) + 20 à 25 M€ (CE 01/2013) Taux de rentabilité interne : 4,6 à 4,7 %	136 M€ (CE 01/2013) + 30 à 40 M€ (CE 01/2013) Taux de rentabilité interne : 4,1 à 4,4 %	136 M€ (CE 01/2013) + 35 à 45 M€ (CE 01/2013) Taux de rentabilité interne : 3,8 à 4,2 %	136 M€ (CE 01/2013) + 45 à 60 M€ (CE 01/2013) Taux de rentabilité interne : 3,6 à 3,9 %

Question :

4. *Pouvez-vous présenter les conditions de réalisation d'une navette électrique permettant de desservir le Technoparc et les quartiers Sud d'Achères depuis la station Poissy Zac ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Il est rappelé qu'à ce jour **plusieurs lignes de bus au départ de Poissy RER ou d'Achères-Ville RER desservent le Technoparc** en empruntant la RD30 au droit duquel s'implanterait la station Poissy ZAC du Tram 13 express. Pour permettre la correspondance entre le Tram 13 express et les lignes de bus il est donc envisagé, en concertation avec le projet connexe du prolongement du boulevard de l'Europe, d'implanter un arrêt bus sur la RD30 à proximité immédiate de la station Poissy ZAC. A ce titre, le projet Tram 13 express prévoit d'ores et déjà l'aménagement d'une rampe modes doux et d'un escalier pour permettre le raccordement de la station à la RD30, et par ailleurs faciliter la desserte de la ZAC Rouget de Lisle.

A l'horizon de la mise en service du Tram 13 express, une réorganisation du réseau bus sera mise en œuvre dans l'objectif d'améliorer l'offre bus et de mieux l'organiser afin d'obtenir une meilleure complémentarité au Tram 13 express. Ainsi, la réorganisation des lignes de bus visera à s'adapter aux horaires et amplitudes de la ligne Tram 13 express pour faciliter les correspondances. Dans ce cadre il sera notamment étudié les éventuelles adaptations nécessaires pour permettre une correspondance plus efficace entre les bus et le Tram 13 express à la station Poissy ZAC.

Sous réserve des conclusions de ce diagnostic, les maîtres d'ouvrage donnent ci-dessous un premier éclairage sur les conditions de mise en œuvre d'une telle liaison en navette :

- pour permettre une liaison rapide, régulière et confortable, il faudrait aménager un site propre, a minima sur les tronçons marqués par des problèmes de congestion en heure de pointe. Globalement au regard des emprises disponibles et du trafic routier le long de la RD30 il sera très contraint d'y insérer un site propre ;
- aux deux extrémités de la liaison il faut que la navette électrique puisse se retourner pour permettre les aller-retour. A la station Poissy ZAC, cela nécessitera un bouclage par le quartier Saint-Exupéry et l'insertion d'une ou plusieurs positions d'arrêt sur la RD30 en dehors de la circulation générale pour permettre la régulation de l'offre. Au Technoparc ou à Achères, un dispositif similaire serait nécessaire mais il est difficile de l'analyser plus précisément à ce stade, tant que le point de destination de la navette n'est pas défini ;
- il faudra éventuellement installer des équipements (y compris postes de redressement) pour permettre la recharge électrique des navettes ;
- le centre bus du réseau devra être équipé des installations permettant la maintenance et la recharge électrique des navettes, et devra par ailleurs disposer des places de remisage pour permettre le stationnement des navettes en dehors des heures d'exploitation.

Une liaison doit se réfléchir dans un ensemble plus vaste et en tenant compte des autres points d'intérêt du territoire. Aussi, une simple navette entre Poissy ZAC et le Technoparc qui oublierait la Gare de Poissy et la Gare d'Achères Ville, par exemple, ne serait pas adaptée.

A ce stade des réflexions les maîtres d'ouvrage privilégient une amélioration de la desserte bus du Technoparc et des quartiers sud d'Achères dans le cadre de la réorganisation du réseau bus sur la base des lignes de bus actuelles qui pourront évoluer pour mieux répondre à la demande et en complémentarité aux modes de transports collectifs structurants, dont le Tram 13 express.

Commentaires de la commission d'enquête

La question de solutions alternatives par navettes, soit pour compléter le tracé initial jusqu'à Poissy RER, soit pour permettre de desservir le Technoparc et le quartier du Chêne Feuillu depuis notamment Poissy ZAC, a été largement abordée par le public s'étant exprimé.

Selon la commission d'enquête, les réponses très complètes apportées par la Maîtrise d'Ouvrage permettent d'aborder les différents points saillants de telles solutions.

Une desserte rapide par navette pour relier la grande ceinture à la gare de Poissy RER suppose des conditions particulières en termes d'insertion urbaine (impact important sur la chaussée pour un transport non guidé, croisement de rues à gérer et donc vitesse commerciale limitée, rupture de charge par rapport au tramway pour une capacité et une desserte plus restreinte, car s'arrêtant à la gare, sans desserte du Technoparc ou de la future ZAC Rouget de l'Isle par exemple). La régularité d'une telle navette appelle également un trajet le plus direct possible, assurant essentiellement des allers retours, avec une possibilité rapide de retournement, des impacts fonciers et bâtis importants (stationnement a minima ou davantage, bornes de recharge électrique, répercussion sur la circulation...).

Dans le cas où la navette poursuit son trajet jusqu'au Technoparc, il est nécessaire d'élargir le pont de la RD30 traversant les voies SNCF sur 80 m et d'exproprier des parcelles le long de la RD30.

Par ailleurs, une navette autonome, donc sans conducteur, sur un tel trajet n'apparaît pas pertinent en l'état actuel des développements technologiques, en raison de la situation urbaine et des flux importants de circulation notamment en période de pointe.

La commission d'enquête considère que les réponses complètes apportées par la Maîtrise d'Ouvrage permettent de comprendre les limites importantes d'une telle solution pour un trajet n'assurant pas une desserte réelle de pôles d'emplois et d'habitants.

Les solutions alternatives proposées par certains contributeurs apparaissent également difficiles dans leur mise en œuvre, tant au niveau du profil des rues concernées que de la réglementation et appelant la mise en place d'itinéraires cyclables. Les impacts sur la circulation seraient alors plus importants.

La commission considère que l'analyse comparée des différentes alternatives de trajet par navette électrique, autonome ou non, permet de conclure à une solution inadaptée au contexte urbain et sur un linéaire important.

Elle rejoint également la maîtrise d'ouvrage sur la pertinence de privilégier plutôt un réseau bus renforcé.

Intermodalité

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce sous-thème regroupe les observations ayant trait à la cohérence de l'offre de transport locale offerte par le Tram 13 Express, abstraction faite des interconnexions qu'elle est susceptible d'offrir avec le réseau ferré existant, ce point étant traité par les navettes ci-dessus ou le tracé en soi du Tram 13 Express. (thème 1). A l'exception d'une proposition de l'association "Plus de train (obs 740 du registre électronique) proposant un trajet plus opérationnel entre Poissy RER et St Germain RER:

Présentation de la proposition de l'association "Plus de train (obs 740 du registre électronique): *Le trajet Poissy RER - Saint Germain RER par une correspondance à la station St Germain GC n'est pas pertinent : le temps d'attente en correspondance pourra s'élever à 30 minutes ! Pour que ce nouveau tracé soit pleinement utile et ne conduise pas à un projet mal ficelé ou économiquement non pertinent en termes de charges d'exploitation, nous demandons que soit étudié la mise en place d'infrastructures permettant de créer une troisième mission sur le tram T13 express, reliant Achères à Saint Germain en Laye RER. Deux aménagements peuvent être envisagés:*

- la création d'une liaison directe entre chacune des branches, à proximité du camp des loges. Cette solution offre un trajet rapide entre Poissy et Saint Germain RER,

- la création d'une ou deux voies de retournement à St Germain GC pour que les missions Poissy - St Germain RER y fassent demi-tour et repartent vers leur destination. Moins coûteuse, cette solution allongerait le temps de parcours entre Poissy et St Germain RER de quelques minutes.

De la sorte, le future tram express T13 rendrait véritablement service à l'ouest parisien en proposant :

- un Saint Germain - Saint Cyr toutes les 20 min en pointe, toutes les 30 min en journée*
- un Saint Germain - Achères toutes les 10 min en pointe, toutes les 15 min en journée*
- un Achères - Saint Cyr toutes les 20 min en pointe, toutes les 30 min en journée*

Le trajet Poissy RER - Saint Germain RER par une correspondance à la station St Germain GC n'est pas pertinent : le temps d'attente en correspondance pourra s'élever à 30 minutes ! »

Indépendamment des observations relatives à l'usage des véhicules personnels et des stationnements relais qui ont été traitées dans le thème 4, les interrogations portent sur la cohérence avec les autres réseaux de transport urbain, essentiellement des autobus à propulsion classique, qu'ils soient propres à chaque commune, entre les trois communes concernées par l'enquête ou dans un périmètre plus large permettant le rabattement des usagers depuis des zones actuellement mal desservies.

Par ailleurs, de nombreuses personnes s'interrogent sur l'intermodalité offerte au niveau de la station "Poissy RER" avec les nombreuses lignes de bus existantes, notamment en raison des réflexions en cours sur le pôle gare et la réorganisation de la gare routière.

Questions :

- 1. Pouvez-vous examiner la proposition faite par l'association « Plus de Trains » et donner un avis technique ?*
- 2. Pouvez-vous rappeler les réflexions en cours au niveau du projet de « pôle gare » à l'étude et apporter des précisions sur les interconnexions possibles avec les différentes lignes de bus au niveau de la station « Poissy RER » ?*
- 3. Ile-de-France Mobilités s'engage-t-il à maintenir et/ou développer une offre de bus de qualité en complément de l'exploitation du Tram 13 Express*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

Question :

- 1. Pouvez-vous examiner la proposition faite par l’association « Plus de Trains » et donner un avis technique ?*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

Cette thématique n’est pas intégrée au périmètre de l’enquête publique complémentaire. Toutefois, les maîtres d’ouvrage apportent ci-dessous des éléments de réponse.

La possibilité d’insérer les voies du tram 13 express Phase 2 reliant directement Saint-Germain RER et Poissy sans passage par Saint-Germain Grande-Ceinture a été étudiée par les maîtres d’ouvrage dans les phases d’études précédentes. Cette solution présentait plusieurs inconvénients notables et n’a donc pas été retenu. Tout d’abord, elle présente des impacts forestiers complémentaires pour permettre l’insertion du tram-train, comprenant à la fois l’emprise utile pour la plateforme tram-train ainsi qu’une zone de délaissé conséquente entre la plate-forme et les axes routiers attenants (RD190 et RN184). Ces impacts seraient réalisés sur l’espace boisé classé de Saint-Germain-en-Laye. Par ailleurs, en raison des forts flux de circulation, les études de circulation routière montraient qu’une traversée supplémentaire du tramway perturberait fortement le fonctionnement du carrefour routier RD190 / RN184. En effet, dans cette situation, le tram-train traverserait la RD 190 et la RN 184 sur les versants Ouest et Nord du carrefour, source des conflits les plus importants concernant les remontées de files. C’est la raison pour laquelle l’option de la traversée de la RN 184 par le Sud puis de la RD 190 par l’Est a été choisie dans le cadre de la branche de Saint-Germain-en-Laye (phase 1).

Par ailleurs, la possibilité d’insérer une voie de retournement à Saint-Germain GC n’est pas possible compte tenu du manque d’emprises disponibles dans ce secteur qui a fait l’objet d’un renouvellement urbain intégral avec le développement du quartier Lisière Perreire implanté de part et d’autre des voies ferrées.

Commentaires de la commission d’enquête

Cette demande exprimée sort effectivement du cadre de l’enquête publique complémentaire.

La commission comprend toutefois la motivation ayant conduit à solliciter une telle solution en raison du temps de correspondance pouvant être très important à Saint-Germain GC.

La réponse apportée par la Maîtrise d’Ouvrage permet d’évaluer les limites les impacts d’une telle solution, en terme environnemental en forêt, de fortes répercussions sur le trafic automobile sur des axes très fréquentés.

La commission d’enquête considère ainsi qu’elle ne résiste pas à l’examen.

Question :

2. Pouvez-vous rappeler les réflexions en cours au niveau du projet de « pôle gare » à l'étude et apporter des précisions sur les interconnexions possibles avec les différentes lignes de bus au niveau de la station « Poissy RER » ?

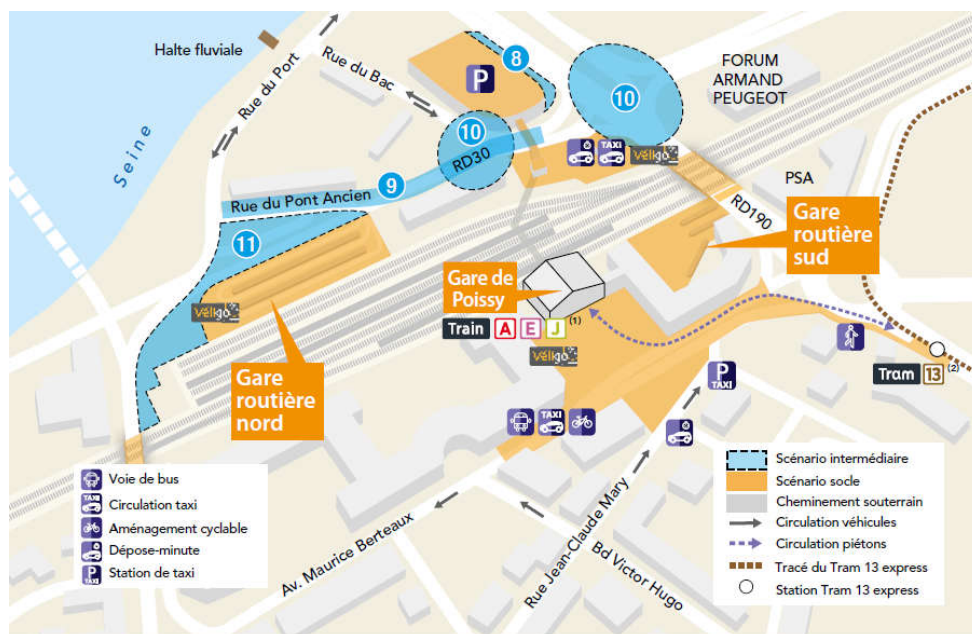
Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Le projet de réaménagement du pôle de Poissy 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.

Deux scénarios d'aménagement du pôle de Poissy restent à l'étude suite à la concertation préalable menée du 12 juin au 13 juillet 2017.

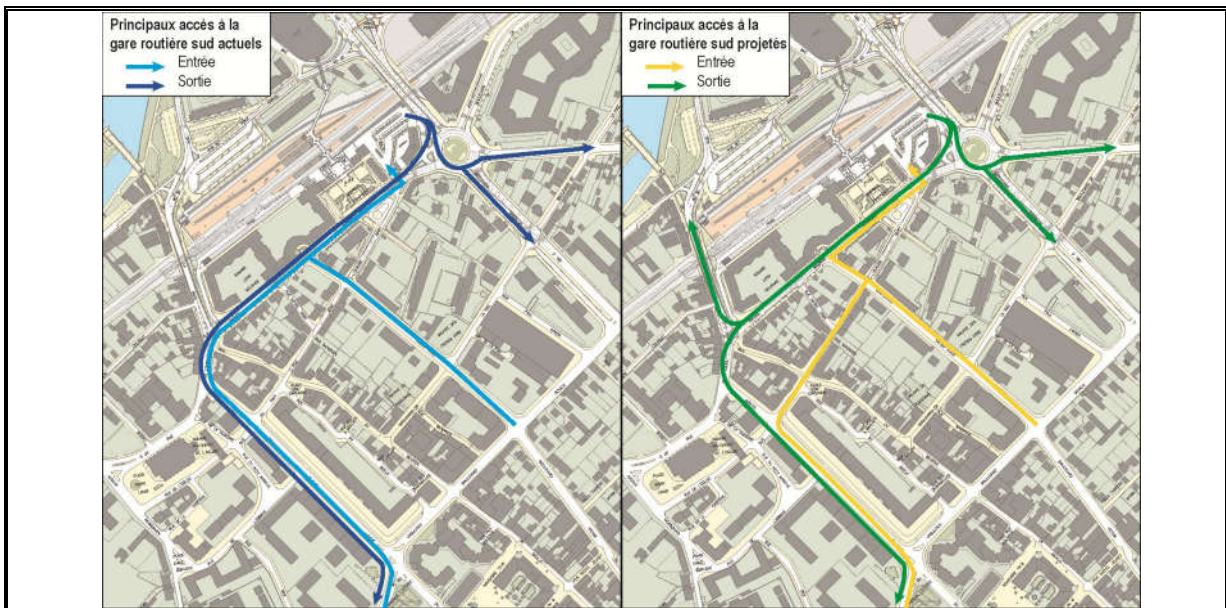
Scénario intermédiaire :

Dans le cadre de ce scénario de réorganisation du pôle gare, il est prévu le maintien de 2 gares routières.



Scénario intermédiaire de réaménagement du pôle de Poissy

L'aménagement du parvis sud permet de créer des quais sur le parvis et de faciliter l'intermodalité avec la gare via l'apaisement de l'avenue Maurice Berteaux.



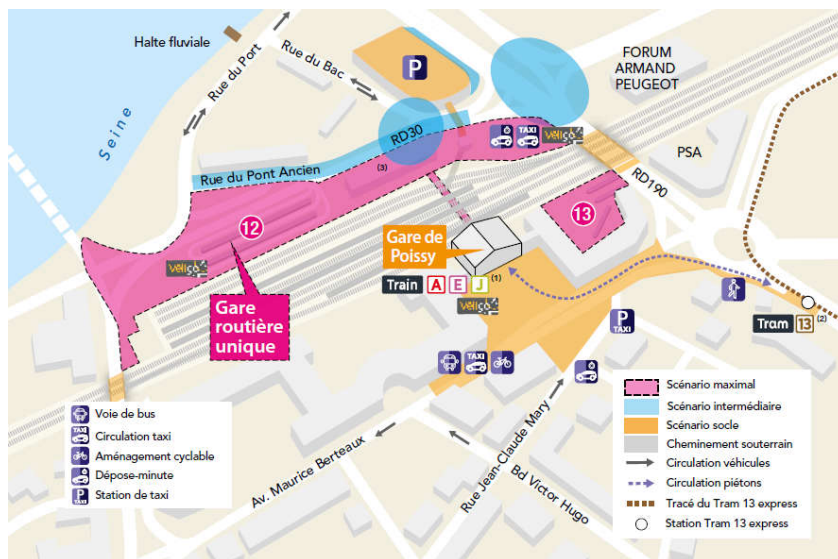
Réorganisation projetée dans le cadre du scénario intermédiaire du projet de pôle des accès à la gare routière Sud

La mise en sens unique de l’avenue Maurice Berteaux accompagnée du réaménagement du carrefour RD30-Berteaux permet de faciliter le mouvement des bus vers la RD30 direction Nord ou Sud et de sécuriser les traversées piétonnes.

Cette mise à sens unique implique une déviation des bus empruntant actuellement la RD30 puis l’avenue Maurice Berteaux pour accéder à la gare routière sud via la rue du Pain et le boulevard Victor Hugo. Les quais rue Maurice Berteaux pourraient être allongés afin d’augmenter leur capacité d’accueil (qui est d’un bus aujourd’hui). De plus, le projet de réaménagement du pôle permettra de sécuriser les cheminements piétons aux abords du pôle, en particulier dans les gares routières.

La rénovation a minima des gares routières permettra d’optimiser leur fonctionnement dans les emprises existantes, et notamment d’améliorer l’information voyageur.

Scénario maximaliste :



Scénario maximaliste de réaménagement du pôle de Poissy

Dans le cadre de ce scénario de réaménagement du pôle de Poissy, il est prévu l'aménagement d'une gare routière unique au Nord de la Gare et le réaménagement du passage existant sous les voies pour permettre de meilleurs cheminements depuis le parvis Sud. Des lignes de bus pourraient être maintenues sur l'avenue Maurice Berteaux pour permettre une interconnexion optimale avec le tram 13 express Phase 2.

Chacun des scénarios de réaménagement du pôle Gare à l'étude, prévoit une amélioration des cheminements modes doux, avec une amélioration de la sécurité des usagers du pôle (cheminements élargis, sécurisation des traversées piétonnes, apaisement des vitesses,...). Enfin, les passages sous les voies ferroviaires pourront également faire l'objet d'un réaménagement pour faciliter les cheminements des modes actifs sur ces itinéraires.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que l'interconnexion du Tram 13 express avec les réseaux de bus au niveau de la gare de Poissy RER sera plus longue dans le cadre du scénario « maximaliste » .

Elle rappelle également la nécessité de bien étudier les cheminements piétons aux abords de la place de l'Europe.

Question :

3. *Île-de-France Mobilités s'engage-t-il à maintenir et/ou développer une offre de bus de qualité en complément de l'exploitation du Tram 13 Express*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

La réorganisation des réseaux bus qui accompagne l'arrivée d'un nouveau mode lourd sur le territoire, le Tram 13 express Phase 2 dans le cas présent, consiste à adapter la structure du réseau de bus pour le rendre plus efficace, lisible et complémentaire par rapport au nouveau mode lourd.

Elle est fondée sur une connaissance fine des flux actuels et leur évolution, une appréciation des nouveaux besoins (projets urbains, équipements publics, etc.) et des creux de desserte.

Elle permet d'absorber la charge générée par le nouveau mode lourd, par renforcement des fréquences et/ou augmentation de la capacité du matériel roulant. Elle permet d'éviter, autant que possible, de créer de nouvelles correspondances bus-bus là où des liaisons directes existent et d'offrir de nouvelles origines-destinations.

Dans le cas particulier du Tram 13 express, la réorganisation des lignes de bus visera à s'adapter aux horaires et amplitudes de la ligne Tram 13 express pour faciliter les ruptures de charge.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités rappelle qu'elle poursuit une politique de remplacement des bus en augmentant sa flotte de bus propres, conformément à la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte.

Ainsi, Île-de-France Mobilités s'engage à maintenir une offre de bus de qualité en complément du Tram 13 express phase 2, dont les principes seront validés lors des phases ultérieures.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère satisfaisantes les réponses apportées par la Maîtrise d'Ouvrage, permettant, le moment venu, de répondre au plus juste aux évolutions de l'urbanisation et des besoins afférents, pour apporter une offre complémentaire de desserte au tram 13 Express.

Elle rappelle également la nécessité d'envisager un renforcement du réseau bus, tant au niveau de Poissy que d'Achères, afin de permettre une meilleure desserte du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères.

Exploitation de la ligne : cadencement – fréquence – horaires – régularité - tarification

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ces différents sous-thèmes ont été souvent identifiés à partir de conversations engagées avec les visiteurs des permanences plutôt que par l'exploitation des observations portées sur les registres d'enquête.

De fait des interrogations se font jour quant à la pertinence de certains choix, tels que le passage de la double voie à une section à voie unique à proximité d'Achères Chêne Feuillu, susceptible d'affecter la régularité du service, la fréquence de passage annoncée ne correspondant pas à celle des lignes interconnectées, avec la cadence perturbée en raison de la "virgule" à Saint-Germain GC, obligeant à changer de rame...

Les avis sont partagés quant à la pertinence de l'amplitude des horaires, qui a été jugée parfois trop grande ou trop limitée en heures creuses ou le week-end notamment (M Thaler, obs 35 du registre électronique).

Des questions sont posées au sujet de la tarification qui sera appliquée, en dehors des abonnements, pour réellement favoriser les reports modaux (bus et RER), l'intérêt, la performance et la fréquentation du futur Tram 13 express, dans sa pertinence urbaine, étant fortement dépendant des lignes auxquelles il sera interconnecté. Nombreux sont ceux qui soulignent de façon répétée la "robustesse" insuffisante du RER A sur la branche de Saint Germain, comme celle de Poissy.

Questions :

1. *Le maître d'ouvrage peut-il apporter des précisions sur les études qui ont permis de fixer les paramètres opérationnels du Tram 13 Express, tels que*
 - *l'origine des retards potentiels attendus, les solutions envisagées pour réduire leur impact, les solutions envisagées en cas de panne ?*
 - *le choix de la fréquence des passages et de l'amplitude des horaires ?*
2. *Quelles évolutions peuvent être apportées aux horaires envisagés, en réponse, notamment, à l'observation de M Thaler (obs. 35 du registre électronique) : « ...La fréquentation prévisionnelle du tracé urbain est estimée à 17 000 voyageurs avec un tram de 250 personnes debout toutes les 10mn aux heures de pointes, 30 mn en heures creuses de 6h à minuit soit 18H. Pour écouler ces 17 000 voyageurs il faut 8H de circulation en heures de pointe et 10H en heures creuses. Le coût du projet initial est passé de 103 M en 2014 à 136 M en 2017 ; le tracé urbain va vraisemblablement voir son coût être aussi multiplié, avec la même augmentation de 30% tous les 3 ans on va être proche des 500 M en 2026, tout ça pour un tram toutes les 10 mn uniquement ? Le fonctionnement est prévu jusqu'à minuit en semaine mais uniquement 22H le week end, aucune corrélation ni avec les horaires de cinéma, ni avec les derniers RER qui arrivent bien plus tard. ... »*
3. *Peut-il également faire part de ses réflexions en matière de tarification et de simplification de l'offre tarifaire hors abonnements (zonage, billets combinés, etc.) ?*
4. *Dans un objectif de simplification de la gestion des circulations, il a été décidé a priori d'exploiter les sections 1 et 1+2 du Tram 13 Express par des rames les parcourant de bout en bout et alternées sur le tronçon commun. Si le besoin en est exprimé par les usagers et si l'examen de l'exploitation initiale de la ligne en apporte la justification, peut-on envisager une évolution de cette configuration avec l'introduction de circulations ne couvrant qu'une partie de l'ensemble de la ligne ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

Question :

1. Le maître d'ouvrage peut-il apporter des précisions sur les études qui ont permis de fixer les paramètres opérationnels du Tram 13 Express, tels que
 - l'origine des retards potentiels attendus, les solutions envisagées pour réduire leur impact, les solutions envisagées en cas de panne ?
 - le choix de la fréquence des passages et de l'amplitude des horaires ?

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

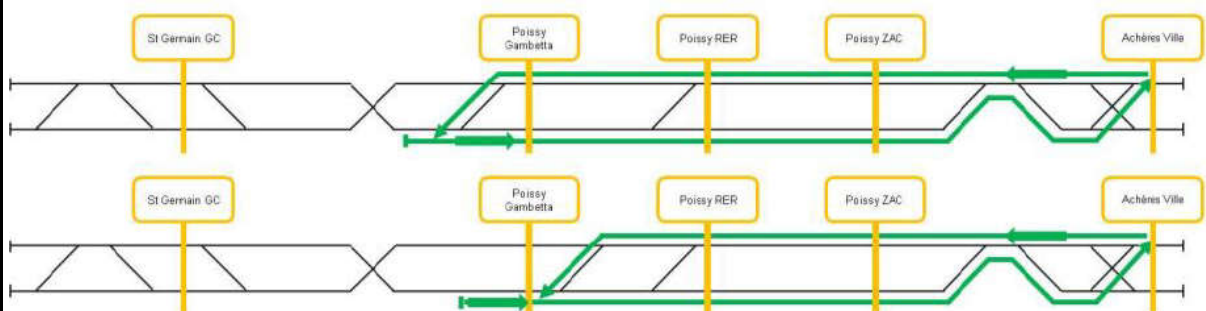
Les études d’exploitation menées dans le cadre du Schéma de Principe intègrent un temps de parcours incluant « une détente horaire ». C’est-à-dire que nous ajoutons sur chaque tronçon un délai supplémentaire forfaitaire inhérent aux aléas de la circulation. Ce délai peut être augmenté si le tronçon visé présente une particularité pouvant être impactante comme un carrefour routier sensible, un point de croisement entre les rames, une partie de voie unique, etc... Les retards potentiels regroupent donc ces points caractéristiques comme la Place de l’Europe, le tronçon de voie unique à Chêne Feuillu, les croisements de Saint-Germain GC et du débranchement sud de Poissy, ...

Les solutions consistent à aménager au mieux les zones sensibles afin de fluidifier au maximum les différentes circulations se retrouvant dans la même zone tout en garantissant la priorité du tram-train sur les autres modes. Les horaires de passage des rames sont également travaillés afin de prévoir un espace-temps suffisant dans les points de croisement des trams-trains.

Les incidents, pannes ou accidents sont par contre traités dans le cadre des situations perturbées. Une rame en panne sera secourue par la rame suivante qui la poussera jusqu’au terminus. Dans le cas d’accidents routiers, la ligne risque d’être interrompue de part et d’autre du point touché. C’est pourquoi nous avons prévu des zones de retournement aux endroits stratégiques utilisés comme terminus provisoires et permettant ainsi de maintenir des dessertes partielles le long de la ligne.

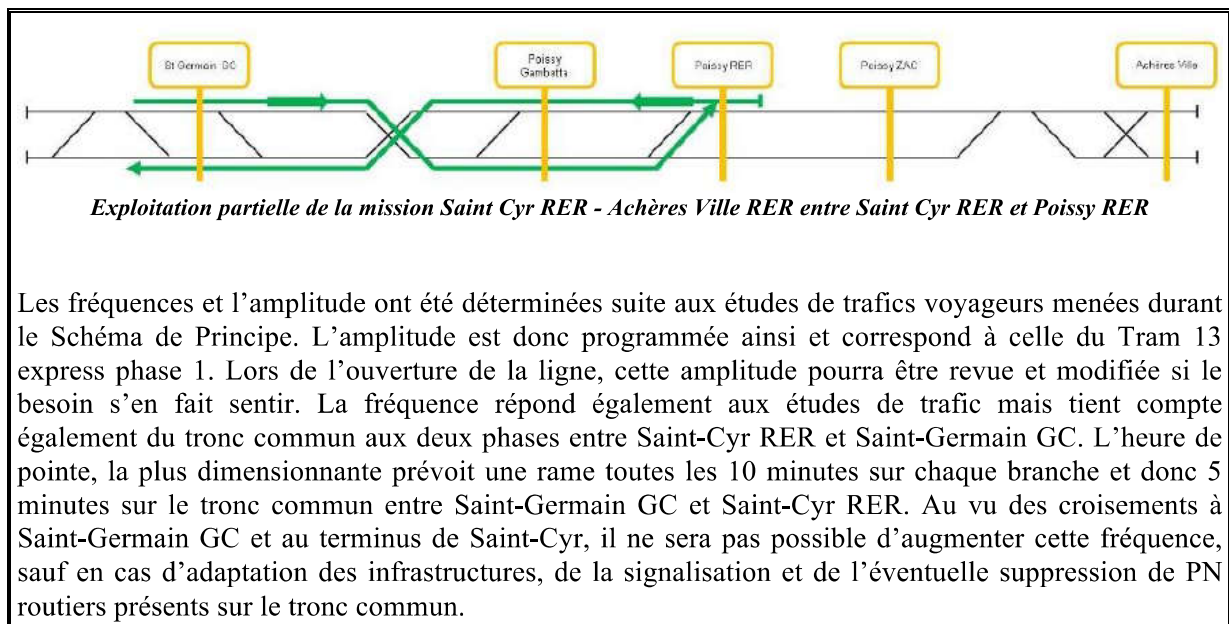
Deux services partiels sont envisagés afin d’assurer l’exploitation de la ligne Tram 13 express en cas de perturbations :

Un service partiel Poissy Gambetta – Achères-Ville RER pour exploiter la section urbaine en cas de perturbation du tronc commun ou de la zone de transition de Poissy sud ;



Exploitation partielle de la mission Saint Cyr RER - Achères Ville entre Poissy Gambetta et Achères Ville RER (deux positions d’ADV envisagées)

Un service partiel Poissy RER – Saint-Cyr RER ou Saint-Germain GC pour assurer une exploitation en cas de perturbation de la place de l’Europe, permettant ainsi d’assurer la connexion à la gare de Poissy RER (RER A, futur RER E).



Commentaires de la commission d'enquête

Selon la commission d'enquête, la réponse apportée est claire et permet de comprendre les données et prises en compte et solutions mises en œuvre au niveau des études pour permettre d'apporter une robustesse à la future ligne.

Question :

2. *Quelles évolutions peuvent être apportées aux horaires envisagés, en réponse, notamment, à l'observation de M Thaler (obs. 35 du registre électronique) : « ...La fréquentation prévisionnelle du tracé urbain est estimée à 17 000 voyageurs avec un tram de 250 personnes debout toutes les 10mn aux heures de pointes, 30 mn en heures creuses de 6h à minuit soit 18H. Pour écouler ces 17 000 voyageurs il faut 8H de circulation en heures de pointe et 10H en heures creuses. Le coût du projet initial est passé de 103 M en 2014 à 136 M en 2017 ; le tracé urbain va vraisemblablement voir son coût être aussi multiplié, avec la même augmentation de 30% tous les 3 ans on va être proche des 500 M en 2026, tout ça pour un tram toutes les 10 mn uniquement ? Le fonctionnement est prévu jusqu'à minuit en semaine mais uniquement 22H le week end, aucune corrélation ni avec les horaires de cinéma, ni avec les derniers RER qui arrivent bien plus tard. ... »*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

En préambule, concernant le calcul effectué ci-dessus, il convient de rappeler que les fréquences annoncées sont par sens de circulation. Ainsi, le nombre d’heures calculé, ci-dessus, est à diviser par deux.

Par ailleurs, il n’est pas envisagé d’avoir une augmentation de coût significative d’ici 2026. L’évaluation réalisée dans le cadre de l’enquête publique complémentaire est jugée robuste en raison de l’utilisation de retours d’expérience des coûts des Tram 11, express phase 1, T12 express phase 1 et Tram 13 express Phase 1. Par ailleurs, sur la partie urbaine, Île-de-France Mobilités dispose d’un retour d’expérience conséquent par son suivi des opérations franciliennes d’extension du réseau de tramway, et notamment son rôle de maître d’ouvrage du prolongement du T4 actuellement en phase travaux.

Les fréquences et l’amplitude ont été déterminées suite aux études de trafics voyageurs menées durant le Schéma de Principe. L’amplitude est donc programmée ainsi et correspond à celle du Tram 13 express phase 1. Lors de l’ouverture de la ligne, cette amplitude pourra être revue et modifiée si le besoin s’en fait sentir. La fréquence répond également aux études de trafic mais tient compte également du tronç commun aux deux phases entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain GC. L’heure de pointe, la plus dimensionnante prévoit une rame toutes les 10 minutes sur chaque branche et donc 5 minutes sur le tronç commun. Au vu des croisements à Saint-Germain GC et au terminus de Saint-Cyr, il ne sera pas possible d’augmenter cette fréquence.

Au regard de la modification du tracé et de l’insertion en milieu urbain, la fréquence, notamment en heure creuse, et l’amplitude pourront être requestionnées dans les phases ultérieures en lien avec les prévisions de fréquentation.

Commentaires de la commission d’enquête

La commission d’enquête prend note des éléments impactant la fréquence de la ligne. Elle rejoint toutefois les préoccupations du public et appelle la Maîtrise d’Ouvrage à revoir à la mise en service certains paramètres d’exploitation de la ligne si le besoin s’en fait sentir, en particulier aux heures creuses et le week-end.

Question :

3. *Peut-il également faire part de ses réflexions en matière de tarification et de simplification de l'offre tarifaire hors abonnements (zonage, billets combinés, etc.) ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Depuis 2014, les forfaits toutes zones ont été mis en œuvre (en septembre 2015), de ce fait le problème lié au fait que le ligne traverse deux zones devient très marginal. De plus, les personnes qui ne circuleraient que sur cette ligne, ont la possibilité d'acheter un forfait pour les seules zones 4-5 (les forfaits une zone n'existent pas).

Le Programme de Modernisation de la Billettique, issu de la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 février 2013, explicite la volonté d'Île-de-France Mobilités de coordonner la création d'offres de services billettiques et de principes tarifaires plus flexibles et plus performants en lien avec le renouvellement des équipements billettiques dans les gares et espaces en Ile de France.

C'est pour mettre en œuvre ces orientations au travers d'une trajectoire de nouveaux services billettiques que naît en novembre 2015 le Programme de Modernisation de la Billettique en Ile de France. Mené par Île-de-France Mobilités, ce programme est conduit avec la participation des transporteurs et de Comutitres.

Dans le cadre de la modernisation de la billettique, il est prévu que, d'ici trois à cinq ans, les titres au voyage utilisables sur le réseau ferré de banlieue seront disponibles sur support télébillettique ou sur téléphone, à cette occasion une évolution de la tarification de ces titres est envisageable.

A plus long terme, il est envisagé le déploiement du porte-monnaie transport, la suppression du billet magnétique et l'acceptation de la carte bancaire sur tous les valideurs du réseau francilien.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête note la réponse apportée mais la considère partielle, car s'adressant à des détenteurs de forfaits. Or la question porte plus spécifiquement sur les voyageurs n'en disposant pas et devant acheter des billets à l'unité. Le report modal n'y est pas vraiment encouragé, la possibilité d'utiliser un même ticket pour un trajet n'étant pas possible dans tous les cas de figures. Or la praticité et le coût d'utilisation font partie des facteurs incitatifs importants pour garantir un report modal effectif.

Question :

4. *Dans un objectif de simplification de la gestion des circulations, il a été décidé a priori d'exploiter les sections 1 et 1+2 du Tram 13 Express par des rames les parcourant de bout en bout et alternées sur le tronçon commun. Si le besoin en est exprimé par les usagers et si l'examen de l'exploitation initiale de la ligne en apporte la justification, peut-on envisager une évolution de cette configuration avec l'introduction de circulations ne couvrant qu'une partie de l'ensemble de la ligne ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Dans le cas des heures creuses avec une fréquence de 30 minutes sur chaque branche, nous pourrions rajouter des missions Saint-Cyr / Achères supplémentaires moyennant une étude d'exploitation dans le but de vérifier les croisements de Saint-Germain GC et de Saint-Cyr.

Dans le cas des heures de pointe avec une fréquence de 10 minutes, il ne serait pas possible de rajouter des missions Saint-Cyr / Achères supplémentaires.

S'il s'agit de rajouter des missions Saint-Germain GC / Achères supplémentaires, il faudrait en vérifier la faisabilité par une étude d'exploitation, notamment au niveau des croisements routiers et sur les tronçons de voie unique. Il serait certainement nécessaire de créer une voie supplémentaire sous réserve de faisabilité au niveau de Saint-Germain GC avec quai commun ou nouveau et les appareils de voie et signalisation complémentaires. Il serait également nécessaire de prévoir un nombre de rames supplémentaires pour assurer ces nouvelles missions. Il convient de préciser que la faisabilité de ces aménagements n'est pas avérée et n'a pas été approfondie

À la suite de la mise en service commerciale de la ligne, l'offre de service pourra être réévaluée pour permettre une amélioration de la qualité de service et pour répondre de manière optimale au besoin des usagers. Ces adaptations de l'offre resteront cadrées par les capacités techniques de l'infrastructure présentées auparavant.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que la réponse apportée est satisfaisante au stade actuel de mise en service de la ligne (phases 1 et 2) et entend les conditions liées à une réévaluation de la fréquence de circulation des rames.

Toutefois, la question devra être examinée à nouveau à l'horizon d'un prolongement vers Cergy.

Le fret

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Omniprésent dans l'enquête publique relative à la phase 1 de la TGO, ce sous-thème a été un peu abordé dans le cadre de l'enquête initiale sur la phase 2 et posée ici par quelques personnes, dont un représentant de l'association AUT Ile-de-France (M Favier, obs. 158 du registre électronique) « ...mais dans les deux cas (Rouget de Lisle à Poissy, lisière Péreire à Saint Germain en Laye), cela se fait malheureusement au détriment du fret ferroviaire par disparition d'une gare fret (à Saint Germain GC, il y a encore quelques années, des trains entiers de boisson - en équivalence cela fait beaucoup de poids-lourds en plus sur les routes - desservaient un négociant qui a dû se réinstaller dans le sud-est parisien...). Le fret lui aussi accompagne les mouvements de la vie quotidienne d'une métropole et sa logistique ne peut être négligée au profit du seul transport routier dont la position dominante devient ainsi excessive, ce qui se traduit par de plus en plus de problèmes de qualité de vie voire de sécurité. Il est nécessaire de préserver l'avenir en maintenant la possibilité sur la ligne exploitée en tram-train (hors sections en voirie, ce qui nécessite de préserver en bon état le tronçon par la forêt et la gare GC) d'y faire circuler des rames ferroviaires, en veillant à ce que les caractéristiques techniques (gabarit, profil...) demeurent ferroviaires (c'est en effet tout l'avantage du tram-train que de partager la même infrastructure avec des trains). »

Le transport fret fait également partie des objectifs du Plan de Déplacements d'Ile-de-France (PUDIF). La commission d'enquête s'interroge ainsi également sur une évolutivité possible en faveur du fret sur les portions ferroviaires du tracé, appelant ainsi à ne pas obérer une circulation de rame sur la Grande ceinture, y compris si le tracé urbain est finalement retenu.

Questions :

Le maintien de la possibilité de faire transiter du fret sur la ligne TGO, comme cela avait été demandé par la DRIEA lors de l'enquête initiale et rappelé ici par M Favier, est-il possible, confirmé ?

Quelles mesures conservatoires peuvent être prises à ce jour pour répondre positivement à cette possibilité ?

Quelles sont les raisons qui pourraient justifier à l'avenir la nécessité de rouvrir un jour la TGO au trafic de fret ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

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

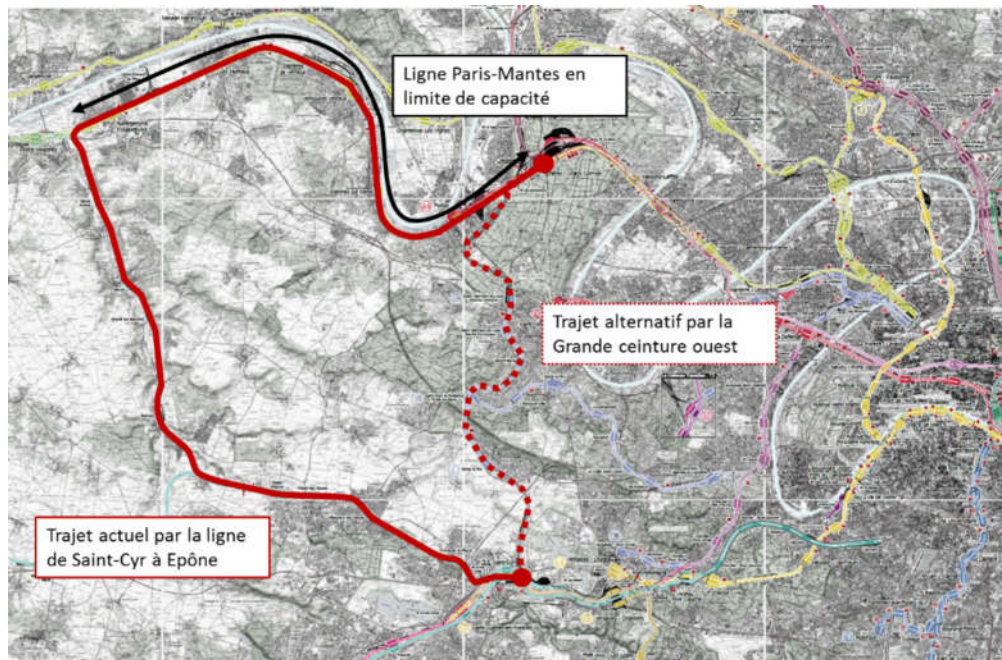
Conformément à la demande de l'Etat (DRIEA, DGITM), formulée notamment par courrier du Directeur Régional et Interdépartemental de Equipement et de l'Aménagement à SNCF Réseau en 2011, des mesures conservatoires ont d'ores-et-déjà été intégrées aux deux phases du projet de Tram 13 express afin de préserver la possibilité de faire circuler des trains lourds (frets mais aussi trains voyageurs classiques) sur la Grande ceinture ouest. Ces mesures conservatoires comprennent :

- la limitation de la déclivité maximale du profil en long de la voie à 1,5%,
- la vérification du dégagement du gabarit dit GB1 permettant le passage de convois fret standards,
- la réalisation d'une plateforme apte à supporter une charge de 22,5 tonnes/essieu,

- la mise en œuvre d'une alimentation électrique 25 kV sur toute partie du RFN réutilisée par le projet.

Ces mesures conservatoires seules ne permettent pas d'assurer en sécurité la circulation commerciale de trains lourds sur la Grande ceinture ouest. Elles constituent un compromis visant à limiter les coûts à supporter par le projet de Tram 13 express tout en garantissant, si le besoin de rouvrir cette ligne à des trains lourds était confirmé, qu'il ne soit pas nécessaire de réaliser des travaux de reprise des caractéristiques principales de la ligne, travaux nécessairement majeurs qui plus est sur une ligne exploitée pour la circulation du Tram 13 express.

La Grande ceinture ouest, faisant partie de la Grande ceinture de Paris, est historiquement un vecteur stratégique pour assurer des liaisons en rocade qu'elles soient internes à la métropole francilienne ou interrégionales. Néanmoins, l'existence d'un autre axe à proximité, la ligne de Saint-Cyr-l'Ecole à Achères-Ambassadeurs via Épône-Mézières, remplissant une fonction approchante et possédant une capacité suffisante pour assurer le passage des quelques centaines de trains fret par an intéressés par une liaison Versailles-Achères (1 100 trains en 2018) a conduit à fermer progressivement cette section de ligne au trafic commercial entre la seconde guerre mondiale et le début des années 1990.



Aujourd'hui, dans un contexte d'augmentation progressive du besoin de déplacement en rocade et du nombre de circulations voyageurs sur l'axe Paris-Mantes (mise en service du prolongement à l'Ouest du RER E prévue en 2024, incertitude sur le calendrier de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui pourra permettre de dérouter les trains normands), il est possible que la ligne de Saint-Cyr-l'Ecole à Achères-Ambassadeurs via Épône-Mézières ne permette plus, à terme, d'assurer l'intégralité des liaisons ferroviaires entre la ligne de Paris à Chartres et la ligne de Paris à Mantes. Conserver l'aptitude de la Grande ceinture ouest à accueillir d'autres trains que les tram-trains permet donc de préserver une réserve de capacité sur ces liaisons stratégiques.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission considère qu'effectivement le maintien des circulations de trains de fret est un objectif essentiel, tout particulièrement en région Ile-de-France, et conforme au SDRIF et PDUIF et note que cette possibilité est bien maintenue au niveau de la grande ceinture.

Synthèse du thème 5 : l'offre de service

tracé urbain

- Les impacts sur les transports en commun sont de deux natures :
 - au niveau régional, le tram 13 a vocation, dans un premier temps, à assurer la correspondance avec les lignes de transport radiales et ultérieurement de finaliser la liaison entre Cergy et Saint-Quentin-en-Yvelines. Le tracé urbain permet des interconnexions en gare de Poissy RER avec la branche de Poissy du RER A et le RER E.
 - au niveau local, entre Saint-Germain-en-Laye et Achères, le tracé urbain présente l'intérêt de desservir une population beaucoup plus importante que le tracé initial ; coordonné avec un réseau de bus remanié, il facilitera le « rabattement » vers la gare Poissy RER, pour les pisciacais mais aussi pour des usagers situés au nord des voies SNCF ou sur l'autre rive de la Seine.
- Les impacts sur le transport fret : la commission considère le maintien des circulations de trains de fret est un objectif essentiel, tout particulièrement en région Ile-de-France, et conforme au SDRIF et PDUIF et note que cette possibilité est bien maintenue au niveau de la Grande Ceinture.
- La commission d'enquête note que l'interconnexion du Tram 13 express avec les réseaux de bus au niveau de la gare de Poissy RER sera plus longue dans le cadre du scénario « maximaliste ». Elle rappelle également la nécessité de bien étudier les cheminements piétons aux abords de la place de l'Europe.
- La commission d'enquête prend note des éléments impactant la fréquence de la ligne. Elle rejoint toutefois les préoccupations du public et appelle la Maîtrise d'Ouvrage à revoir à la mise en service certains paramètres d'exploitation de la ligne si le besoin s'en fait sentir, en particulier aux heures creuses et le week-end.

tracé initial

- L'intermodalité est un point faible de ce tracé initial ayant précisément conduit à lancer des études complémentaires avec un tracé permettant d'apporter des réponses élargies. En effet, l'interconnexion avec le RER E n'est pas garantie à l'ouverture de la ligne, sa réalisation, dépendant du choix de tracé pour la ligne Paris Normande (LNPN). Celle avec le RER A de la branche de Poissy n'est également pas assurée. Une alternative de desserte par la gare Poissy GC ou plus largement jusqu'à Achères est, certes moins onéreuse, mais pour une capacité de voyageurs transportés inférieure et une desserte de bassin d'emplois et d'activités moindre ;
- La commission d'enquête a interrogé la Maîtrise d'Ouvrage pour étudier des solutions de trajet avec des navettes électriques, fonctionnant depuis la station Saint-Germain Grande Ceinture pour permettre d'éviter ainsi la réalisation d'un tram dans la partie urbaine de Poissy. Les réponses complètes apportées par la Maîtrise d'Ouvrage permettent de comprendre les limites importantes d'une telle solution pour un trajet n'assurant pas une desserte réelle de pôles d'emplois et d'habitants. Les solutions alternatives proposées par certains contributeurs, de bouclage plus large jusqu'au Technopole et quartiers Sud d'Achères, apparaissent également difficiles dans leur mise

en œuvre, tant au niveau du profil des rues concernées que de la réglementation et appelant la mise en place d'itinéraires cyclables. Les impacts sur la circulation seraient également bien plus importants. La commission d'enquête considère dès lors que l'analyse comparée des différentes alternatives de trajet par navette électrique, autonome ou non, permet de conclure à une solution inadaptée au contexte urbain et sur un linéaire important. Si le coût de telles solutions apparaît moindre par rapport à celui du tracé urbain du T13 Express, les impacts en matière d'insertion urbaine (foncier et environnemental) étant plus importants, pour une capacité bien moindre, une rupture de charge fortement limitante et l'impossibilité de desservir en l'état le Technoparc et les quartiers Sud d'Achères ;

- La fréquence et la régularité de la ligne devraient également pouvoir, à terme être réévaluées pour permettre de répondre aux besoins des usagers ;
- Le fonctionnement fret de la ligne reste possible dans la version du tracé initial.

Thème 6 : Sécurité/sureté

Ces thèmes ont été peu abordés par le public. Ces questions apparaissant toutefois utiles à la compréhension générale du fonctionnement, elles sont ainsi posées par la commission d'enquête.

Sureté dans les rames et dans les stations

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

La sureté dans les rames et aux stations n'a pas été soulevée, sauf, verbalement, par quelques usagers occasionnels de la station d'Achères-Grand-Cormier. Voir aussi la contribution de Mme Gallet (n° 100). Il est vrai que pour les usagers il n'y a pas de différence dans l'appréciation de la sureté qu'il s'agisse d'un tram ou d'un bus, suivant que la station se situe en zone urbaine ou isolée, comme Poissy ZAC.

Questions :

- 1. Dans les stations, en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sureté des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes ?*
- 2. Même question en ce qui concerne les usagers à l'intérieur des rames.*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question:

- 1. Dans les stations, en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sureté des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage:

Chaque quai de station sera équipé de caméras de vidéosurveillance et d'un bouton d'appel reliés directement au Poste de régulation de la ligne et au Poste central de police ferroviaire occupés par du personnel 24h/24 et 7j/7. Ces quais seront également éclairés durant l'exploitation.

Les stations seront également insérées en préservant les cônes de visibilité pour permettre une bonne vision périphérique depuis et vers la station.

Question:

- 2. Même question en ce qui concerne les usagers à l'intérieur des rames.*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage:

De la même façon, les rames seront équipées de caméras de vidéosurveillance et d'un bouton d'appel reliés au conducteur qui pourra intervenir ou faire intervenir aussitôt les services utiles selon la situation.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note de ces réponses.

Les dispositions proposées par la Maîtrise d'Ouvrage sont celles mises en œuvre sur les réseaux de trams existants en Région parisienne et n'appellent pas d'observation particulière.

Une attention particulière devrait toutefois être apportée aux stations isolées (en particulier Poissy ZAC), qui devrait comporter des dispositions de nature à rassurer les usagers, principalement en horaires nocturnes.

Sécurité liée à l'exploitation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

En revanche, la sécurité d'exploitation a fait l'objet de commentaires :

- parcours assurant correspondance entre la station Poissy RER et les quais de la gare de Poissy : observation, notamment, de l'association « Vivons notre Ville » (°223),
- cohabitation des piétons et des cyclistes avec le tram et la circulation automobile sur le Boulevard Gambetta, notamment dans sa partie la plus étroite : anonymes (n°300, n° 359) ; mais M. Pedeau (n° 93) estime que me passage en zone 30 sera un facteur de sécurité ;
- le tram va entraîner une coupure entre l'est et l'ouest de la ville (M. Dadranel, n° 501) ; comment sera sécurisée la traversée des voies par les piétons, et notamment celle des enfants ;
- même remarque concernant la sécurité des enfants se rendant à l'école Charles Péguy par le pont sous la voie ferrée, sans visibilité sur les voies du tram : Mme Sanchez (n° 241), Mme Driancourt (n° 890)
- ou encore celle de M Cousin , obs. 117, registre électronique : *« Avec le tracé urbain, le décrochement en courbe et en rampe de 6%, au ras de l'école Péguy ne sera pas sans nuisances évidentes pour les écoliers, qu'ils soient en classe ou dans la cour, comment seront-ils protégés ? Par ailleurs la traversée au niveau de la chaussée du boulevard Fernand Lefebvre ne sera pas sans danger. Deux rames vont se croiser toutes les 10 minutes, masquées par le pont existant ; elles vont couper la circulation aux voitures et aux piétons dont de nombreux collégiens et lycéens descendant du quartier vers les établissements du centre-ville, comment seront-ils assurés de traverser en sécurité ? »*
- *Au sujet de ce carrefour, M Fernandes (obs. Poissy R1/33) « attire l'attention sur le danger au niveau du carrefour Fernand Lefèvre. Le tram va arriver sur ce croisement et les voitures qui arriveront du centre ville vers la forêt n'auront aucune visibilité sur une arrivée du tram. »*

Questions :

1. *Description du parcours de correspondance entre la station Poissy RER du T 13 et les quais RER et EOLE dans le cadre de l'aménagement du futur Pôle gare.*
2. *Dans la partie la plus étroite du boulevard Gambetta, comment sera la protection des piétons et des cyclistes vis-à-vis de la circulation automobile et des voies du tram.*
3. *Quelles sont les dispositions prises (matériel, signalisation,...) pour assurer la sécurité de la traversée des voies du tram (principalement Boulevard Gambetta et Avenue de Versailles) à partir des axes perpendiculaires :*
 - *pour les véhicules motorisés ?*
 - *pour les modes doux (piétons, cyclistes...)?*
4. *Même question pour les accès (notamment des enfants) au groupe scolaire Charles Péguy à partir de l'avenue Fernand Lefebvre et les caractéristiques de la voie du tram à cet endroit (rampe...).*
5. *Même question pour les riverains de la rue Adrienne Bolland, plus particulièrement des résidents des maisons conservées de la résidence Saint-Germain.*

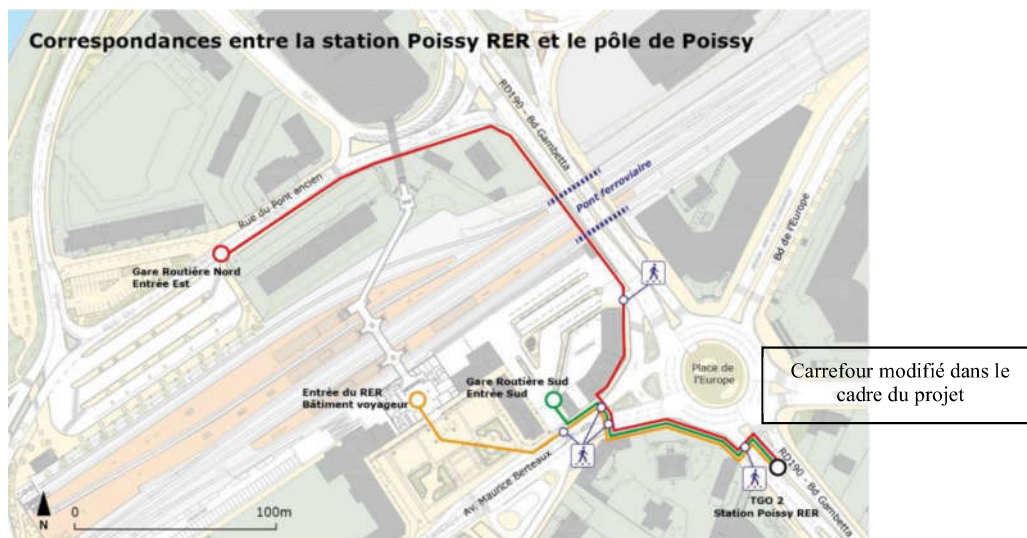
Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Description du parcours de correspondance entre la station Poissy RER du T 13 et les quais RER et EOLE dans le cadre de l'aménagement du futur Pôle gare.*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

Le parcours de correspondance débute à la sortie du tram-train au niveau de la station Tram 13 Poissy RER. Une traversée piétonne sécurisée permettra de rejoindre la rive ouest du Boulevard Gambetta et d’emprunter des espaces publics élargis. Puis, une traversée sécurisée de l’avenue Maurice Berteaux permettra de rejoindre le bâtiment voyageur de la Gare de Poissy.



Correspondances entre la station Poissy RER et le pôle de Poissy

Il convient de noter que le temps de vert accordé aux traversées piétonnes sera amélioré. 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 3 (46 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.

Commentaires de la commission d’enquête

La commission d’enquête prend note de cette réponse.

Le parcours de correspondance entre la station Poissy RER et les quais de la gare sera sécurisé notamment par une amélioration du « temps de vert » ; l’augmentation de la durée des feux sera de nature à ralentir la circulation automobile, mais elle ne protégera pas ceux des piétons qui, par nécessité ou par habitude, courent pour réduire le temps de correspondance.

Il n’est pas exclu qu’aux heures de pointe la présence d’un agent de sécurité de la voie publique se révèle nécessaire

Question :

2. *Dans la partie la plus étroite du boulevard Gambetta, comment sera la protection des piétons et des cyclistes vis-à-vis de la circulation automobile et des voies du tram.*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

Dans la partie la plus étroite du boulevard Gambetta, une zone 30 est prévue pour permettre une bonne cohabitation entre les cyclistes et la circulation routière. Ce principe d’aménagement, retenu en raison des emprises réduites, permet de limiter les acquisitions foncières en optimisant la largeur des aménagements du tramway. Ces aménagements sont classiquement réalisés sur des opérations de tramway et offrent de bons retours d’expérience, notamment en matière de sécurité. En effet, la vitesse apaisée, régulée par le biais d’aménagements spécifiques (revêtements spécifiques, panneaux de signalisation, dispositifs d’incitation au ralentissement,..) limite le risque d’accident. Cette proposition a fait l’objet d’une concertation avec les gestionnaires de voirie, les collectivités locales mais également avec les acteurs associatifs.

Concernant la protection des piétons, leur circulation s’effectuera sur des trottoirs aménagés et accessibles. Par ailleurs, les traversées piétonnes seront sécurisées par le biais de dispositifs de signalisation et avec l’implantation d’îlots-refuge.

Commentaires de la commission d’enquête

La commission d’enquête considère que, boulevard Gambetta : pour les cyclistes, la solution de mettre l’ensemble de la voie en zone 30 est un pis-aller, s’agissant d’une route à grande circulation ayant vocation à le rester.

Elle estime qu’il serait souhaitable de rechercher un itinéraire cyclable complémentaire permettant d’éviter la zone 30, entre la gare de Poissy et quartier La Bruyère- Francis Lefèbvre.

Question :

3. *Quelles sont les dispositions prises (matériel, signalisation,...) pour assurer la sécurité de la traversée des voies du tram (principalement Boulevard Gambetta et Avenue de Versailles) à partir des axes perpendiculaires :*
 - *pour les véhicules motorisés ?*
 - *pour les modes doux (piétons, cyclistes...)?*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

Plusieurs dispositifs seront mis en œuvre afin d’assurer la sécurité de l’ensemble des usagers.

Il convient tout d’abord de préciser que l’élaboration du projet, notamment sur le tronçon urbain, suit un processus de validation cadré en matière de sécurité. Ainsi, plusieurs dossiers sont établis aux différentes étapes de l’opération et conditionnent sa réalisation : le Dossier de Définition de Sécurité établi au stade des études préliminaires, un Dossier Préliminaire de Sécurité au stade des études détaillées (à venir) et un Dossier de Sécurité en amont de la mise en service. Ces dossiers font l’objet d’une analyse détaillée par les services de l’Etat et un expert en matière de sécurité des aménagements

de tramway, un OQA (Organisme Qualifié Agréé), qui vérifie la conformité du projet. Pour obtenir l'autorisation de mise en service commerciale, le projet doit s'être conformé à l'ensemble des exigences en matière de sécurité. Notamment, le CEREMA, un établissement public référent auprès des collectivités territoriales, réalise une veille des pratiques et des retours d'expérience en termes d'aménagement de tramway. Ces retours d'expérience sont pris en compte par les maîtres d'ouvrage dans la réalisation des opérations ultérieures.

Concernant les traversées des voies du tram, pour les modes doux et les véhicules, elles seront sécurisées et gérées par de la signalisation lumineuse : carrefours à feux tricolores, implantation de feux rouge clignotants (R24),... Le principe exact d'équipement en signalisation sera établi en phase d'études détaillées, pour l'élaboration du DPS (Dossier Préliminaire de Sécurité).

Par ailleurs, la phase dite de « marche à blanc », circulation du tramway pendant plusieurs mois avant la mise en service sans passagers, permettra une bonne familiarisation des riverains avec le tramway. Notamment, les signaux de type R24, implantés en complément de la signalisation lumineuse classique, restent parfois méconnus du public. En l'absence de tramway, ce signal est éteint. A l'approche du tramway, le signal devient rouge clignotant, imposant l'arrêt absolu. Ce signal n'est pas implanté au-droit des traversées piétonnes, il est alors remplacé par un signal piéton rouge clignotant (R25).



Figure 1 : Feux R24 et R25 (EDEIS et CEREMA)

En complément, des feux tricolores seront également installés aux intersections des voiries routières.

Commentaires de la commission d'enquête

Pas d'observation : le système de gestion par signalisation lumineuse est en service sur d'autres lignes de tramway en Ile-de-France.

Question :

4. *Même question pour les accès (notamment des enfants) au groupe scolaire Charles Péguy à partir de l'avenue Fernand Lefebvre et les caractéristiques de la voie du tram à cet endroit (rampe...).*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant les accès au groupe scolaire Charles Péguy, il convient tout d'abord de préciser que la conception du carrefour sera précisé en phase d'études détaillées en intégrant les contraintes de co-visibilité en sortie de rampe pour le tramway.

En ce point du tracé, la vitesse d'exploitation sera réduite pour assurer la sécurité de l'ensemble des usagers. Une piste de sécurisation du carrefour qui sera étudiée est la mise en zone 30 du périmètre. Elle permettrait notamment d'apaiser la circulation au droit de l'école Charles Péguy. En raison des

contraintes exceptionnelles de visibilité, une solution de barriérage du carrefour à l'approche d'un tramway pourra être mise en œuvre dans les phases ultérieures, tout en respectant le principe d'une insertion qualitative dans le secteur.



Exemple d'intersection barriérée à Lyon

Enfin, il convient de préciser que des opérations de pédagogie auprès des enfants peuvent être menées. Par exemple, SNCF Mobilités et Île-de-France Mobilités réalisent sur ses projets des opérations de sensibilisation et de pédagogie à l'arrivée d'un tram ou d'un train dans les écoles pendant les phases d'études détaillées et les travaux, comme sur le projet de prolongement du T4 à Clichy-sous-Bois et à Montfermeil. Elles permettent de familiariser les plus jeunes à l'arrivée de ce nouveau mode de transport en leur expliquant les comportements à adopter à proximité. Les accidents impliquant des piétons restent très rares sur une ligne de tramway et sont principalement dûs à un manque de vigilance.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête se satisfait de la réponse apportée par la Maîtrise d'Ouvrage.

Pour l'accès au groupe scolaire Charles Péguy, la mise en place d'une barrière combinée à des feux fermant, au passage d'un tram, l'accès au carrefour sans visibilité pour les véhicules venant du Boulevard Fernand Lefebvre coté nord est une bonne solution à retenir.

Naturellement elle ne dispensera pas de la présence d'un agent de sécurité de la ville pour contrôler les déplacements des piétons, et particulièrement des jeunes enfants, aux heures scolaires.

Question :

5. *Même question pour les riverains de la rue Adrienne Bolland, plus particulièrement des résidents des maisons conservées de la résidence Saint-Germain.*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

Dans le secteur de la rue Adrienne Bolland, il est prévu d’implanter une bordure plantée entre la voirie et le tram-train. Ainsi, le tramway sera implanté en latéral, à l’écart des circulations des autres usagers.



Intention d'aménagement, rue Adrienne Bolland

A l’instar des autres points du tracé, des interventions pédagogiques pourront être réalisées en amont de la mise en service.

Commentaires de la commission d’enquête

La commission d’enquête considère que, rue Adrienne Bolland, au clos Saint-Germain, dans une ambiance moins urbaine, il n’y a pas de raison pour que le tram circule à vitesse réduite ; la séparation par une bordure plantée pourrait se révéler insuffisante, notamment pour de jeunes enfants. Cette dernière devrait être complétée par une clôture légère, servant de support à des végétaux à feuillage persistant qui pourraient contribuer, même si cela n’est pas mesurable, à la protection acoustique des maisons conservées.

Synthèse du thème 3 : sécurité, sureté

tracé urbain

La sureté dans les stations et dans les rames est assurée par des mesures déjà mises en pratique sur des lignes de tram existantes.

Le tracé urbain, par définition, emprunte des voies publiques : il présente des points sensibles : école Charles Péguy, RD 190 en insertion latérale, correspondance place de l'Europe, clos Saint-Germain... La commission d'enquête prend note que tous ces points particuliers ont été examinés par la Maîtrise d'Ouvrage, avant de faire l'objet de dossiers spécifiques soumis à l'analyse d'organismes de contrôle spécialisés.

tracé initial

En matière de sureté dans les stations et dans les rames, les deux tracés sont équivalents.

Le tracé initial, entre le golf de Saint-Germain et Chêne feuillu, n'est jamais en contact avec des voies publiques et ne pose aucun problème en matière de sécurité.