

DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquête DUP : Thèmes									Résumé de l'observation/courrier/pétition						
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable		Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye					
R1/1			13/01/18			x				x															
R1/2			15/01/18					x																	Mme Besse-Saige très favorable au nouveau tracé qui va desservir la gare RER de Poissy en complément de la gare Perreire offrant aux usagers de + nombreux trajets en transports en commun. Le nouveau tracé du tram longeant les voies SNCF va venir alléger et ne pas perturber le trafic routier très dense de l'ancien tracé aujourd'hui très encombré Le nouveau tracé est bien plus optimum pour les usagers. Certes + cher mais pour 17,000 voyageurs au lieu de 10,500
R1/3			17/01/18					x																	signature illisible dépende de prestige totalement inutile qui a une fois de plus restreint le domaine de la forêt domaniale le réseau de bus est excellent mais il doit encore être amélioré : il manque la desservage (?) du quartier Alsace Lorraine qui est complètement oublié une ligne de bus rue d'Alsace s'impose alors que le tram est inutile et dispendieux
R1/4			17/01/18					x																	M. Eric Lamour Tout a fait contre le tracé entre la Grande Ceinture et le centre ville * protégeons au maximum la forêt de St Germain, si non comme disait un ingénieur des forêts la forêt de St Germain en Laye se transforme en un "parc forêt" au temps de Monsieur Péricard michel lors des réunions contre IA14 Protégeons la forêt de St Germain, cela n'a pas de prix, après il sera trop tard M. Michel Genesco - Attention aux estimations de trafic potentiel souvent très optimistes : il suffit de constater la fréquentation de St Germain gc à Noisy le Roi - Avec ce nouveau projet on s'affranchit de la logique initiale détachée visant à relier rapidement et par les infra existantes des pôles urbains importants et des villes nouvelles - Il s'agit en fait d'un tramway à caractère urbain ne desservant que Poissy et reliant les stations au RER A ; le caractère interurbain est donc marginalisé

COMMUNE DE SAINT-GERMAIN

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye										
										1	2	3	4	5	6	7	8	9		
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	
R1/5			22/01/18							x		x	x			x				<p>M. Lionel Favier 92 rue Perronet Neuilly-sur-Seine copie de la contribution dans le registre électronique n° 158</p> <p>Comme la gare de Saint Germain Grande Ceinture, la gare de Poissy Grande Ceinture se situe en limite extérieure de la ville, à l'opposé de la station principale. Une situation qui est notamment la conséquence de la fonction principale de la grande ceinture qui était de relier d'abord pour le fret les lignes radiales. Le tram-train apporte une nouvelle fonction à cette ligne, celle d'un maillage pour les voyageurs du réseau francilien. Des lors une mise en réseau avec les pôles multi-modaux existants et une desserte rapprochée des centres-villes qui n'ont rien à perdre mais tout à gagner de la rapide de passer en centre-ville que de passer en ligne droite en forêt où il n'y a pas de riverains..., mais vouloir aller vite en desservant le moins possible n'est pas une solution satisfaisante : pour prendre l'exemple de la ligne 1 du métro parisien, heureusement qu'à l'époque on a choisi de perdre un peu de temps pour faire un détour par la gare de Lyon plutôt que de filer en ligne droite par la rue du Faubourg Saint Antoine... L'actuelle D190 boulevard Gambetta – avenue du général Eisenhower a pris une fonction de transit lorsqu'en 1948 le pont a été reconstruit dans son axe en aval de celui qui l'a précédé : c'est devenu en quelque sorte la déviation du centre-ville mais avec une urbanisation hétéroclite. L'intégration du tram-train sur cet axe ne peut qu'améliorer son caractère urbain et aussi donner plus de consistance urbaine à la place de l'Europe, futur noyau de correspondance. Dans son état actuel, cette place sans unité architecturale est plutôt hostile au piéton par son caractère très routier, tout en ayant une apparence davantage de rond-point de périphérie que de place de centre-ville. Que ce soit à Saint Germain en Laye ou à Poissy, ce projet de tram-train accompagne le développement d'une importante ZAC : amener des transports fiables en même temps qu'un projet d'urbanisation se réalise est une bonne chose, mais dans les deux cas (Rouget de Lisie à Poissy, Islière 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, profi...) demeurent ferroviaires (c'est en effet tout l'avantage du tram-train que de partager la même infrastructure avec des trains). Je terminerai en citant à ce propos l'exemple parisien des Batignolles où, au pied de la prestigieuse tour du futur Palais de Justice, des voies de desserte fret ont été maintenues (matériaux de construction notamment) en étant ici recouvertes par une halle. Lionel Favier, membre association des usagers des transports AUT Ile de France</p>
R1/6			24/01/18					x												<p>Anonyme (signature illisible) A quoi bon perdre son temps pour donner un avis sur un projet insensé car nos élus n'ont rien à cirer de nos opinions - le tral 1 aurait dû être le maillon manquant entre le tram sud dont le terminus est Versailles Chantiers et le tram nord dont le terminus est Sartrouville pour constituer une grande boucle autour de Paris. Il n'en n'est rien , de virgule en virgule, de bretelle en cul de sac (Achères).....Je m'étonne du peu de réaction de la SNCF et de la RATP devant un projet aussi insensé, illustré par les 5 passages à niveau de la virgule Saint Germainoise que je qualifie de projet potentiellement criminel.....Ils ne seront matérialisés que par un simple feu rouge, alors inconscients de tous bords ne vous gênez pas et jouez les trompes la mort....</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye										
																			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
R1/7			02/02/18						x	x	x	x	x		x						<p>Résumé de l'observation/courrier/pétition</p> <p>groupe informel de personnes privées indépendantes Etude détaillée du dossier d'enquête (7 pages denses) résumé</p> <p>1 - examen analytique du dossier présenté à l'enquête publique - extraits des principales observations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il est très optimiste que le budget de 250 M€ sera tenu : même avec une marge d'erreur de 20 % la facture monterait à 300 M€ ; l'estimation initiale du coût de la phase 1 est pass'e de 220 à 300 M€ - le proje initial prend l'avantage en matière de consommation énergétique : le 25 kv alternatif a un rendement supérieur au 750 v continu - ce sont des enjeux locaux qu'on satisfait par la variante traversant Poissy - la phase 2 du T13 sera mise en service avec 7 ans de retard quel que soit le tracé retenu - la desserte du Technoparc n'est plus citée - l'insertion du tram boulevard Gambetta oblige les cyclistes à partager la chaussée avec les automobilistes <p>2 - interrogations de synthèse, contre-proposition et conclusions</p> <ul style="list-style-type: none"> - quels seront réellement les utilisateurs du T13 pour la variante urbains ? - le projet de variante urbaine répond-il à l'objectif de dessert interurbaine du département ? - énumération de facteurs permettant de choisir le meilleur projet : accessibilité, sécurité d'exploitation, indices sociaux économiques, impacts sur l'environnement, service rendu,... - en conclusion une analyse multi critères des rédacteurs donne l'avantage au projet initial <p>signature illisible</p> <p>Approbation de ce projet qui permet le nombre d'usagers possible</p> <p>Cette ligne trouvera tout son sens quand elle sera terminée et interconnectée ; il faut se projeter dans le futur ; oui pour l'ensemble</p> <p>M. Dominique Bessy</p> <p>1 - Il souhaite le prolongement de la ligne St CYR l'Ecole à Versailles Chantiers, sans changer de train. Les voies existent et ne sont utilisées que par les militaires et les trains de marchandises.</p> <p>2 - D'accord pour le tracé urbain</p>								
R1/8			05/02/18			x															<p>Nathalie Pouzyreff, députée des Yvelines, 6e circonscription, permanence parlementaire, 30 bis rue du Vieil Abrevoir, 78100 Saint-Germain-en-Laye</p> <p>* Soutien les demandes exprimés par les Achérois et le maire d'Achères concernant une seconde station de tram desservant le sud de la commune, soit dans le quartier du Chêne-Feuillu, soit dans le Technoparc, intéressant de nombreux utilisateurs potentiels, dont les élèves du lycée Charles de Gaulle. Ce tram est la seule infrastructure transversale de transport public ferroviaire capable d'assurer l'interconnexion des RERA, C et E, d'où l'importance d'une 2e station à Achères</p> <p>* Il est important d'enrichir l'intermodalité de ce tram dans une logique de proximité. C'est tout l'impact de cette infrastructure sur la mobilité locale qui sera conditionné par les efforts faits pour faciliter et développer l'intermodalité de rabattement par transports en commun et mobilités douces. Ceci nécessite aussi, à côté du maillage de ligne de bus et de pistes cyclables, des aménagements de parkings pour les motos, vélos et vélos à proximité de chaque station du Tram 13 express. Or les esquisses de solutions présentées lors de l'enquête d'utilité publique ne permettent pas de cerner les impacts du Tram 13 Express sur la mobilité dans la ville d'Achères. Les acteurs qui seront amenés à jouer un rôle essentiel dans l'offre d'intermodalité - la Communauté Urbaine GPS&O et Ile-de-France Mobilités- n'ont pas encore annoncé de projets précis en la matière, situation dommageable pour la crédibilité de l'ambition annoncée: promouvoir l'intermodalité comme un levier essentiel de la valorisation économique, écologique et sociale du Tram 13 Express.</p>								
R1/9			08/02/18			x															<p>COMMUNE DE POISSY</p> <p>Mme Tondeur</p> <p>Influence du projet tracé Phase 2 Achères Ville</p>								
R1/10			09/02/18				x			x											<p>COMMUNE DE POISSY</p> <p>Mme Tondeur</p> <p>Influence du projet tracé Phase 2 Achères Ville</p>								
R1/1			12/01/18							x											<p>COMMUNE DE POISSY</p> <p>Mme Tondeur</p> <p>Influence du projet tracé Phase 2 Achères Ville</p>								

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye										
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
R1/2			16/01/18			x			x											<p>Résumé de l'observation/courrier/pétition</p> <p>Mme Claris, 6 rue Adrienne Bolland, 78300 Poissy Conteste le tracé prévu rue Adrienne Bolland, étant la première maison de ce lotissement et subissant déjà les nuisances sonores des trains et RER. Ce tramway viendra ajouté des nuisances sonores et visuelles à l'état actuel, le tracé longeant cette maison et la butte actuelle protégeant du bruit des trains étant supprimée. Par ailleurs, les vibrations ressenties vont s'accroître, la SNCF prévoyant le passage de trains à grande vitesse (nouvelle ligne desservant la Normandie). Il serait plus pertinent de faire passer le tramway devant chez Peugeot et par le technoparc, intéressant ainsi davantage les personnes travaillant dans ces secteurs et les lycéens. Il n'y a donc aucun intérêt à faire passer le tramway rue A Bolland.</p> <p>Anonyme Ce projet me semble nécessaire pour le futur développement de Poissy (phase 2).</p> <p>M Warmion, bd Gambetta?, 78300 Poissy Inquiétude Bd Gambetta. Apparemment les camions seront autorisés à passer en plus des voitures et en plus du tram. Bruit important encore plus qu'avant? Durée des travaux par parcelle manque d'indication. Réglementation en matière de distance d'habitation. Risque de tremblement des maisons? Fragilisation</p> <p>M Kowiarzky Contre ce 2e tracé. Pour le tracé initial. Trop de nuisances avant, pendant et après les travaux. 37 000 personnes desservies? C'est ce qui est annoncé. Mais ne sont pas 37 000 utilisateurs! Il y aura toujours des voitures! Quand le bd de l'Europe aussi utile?</p> <p>Mme Kowiarzky Contre le tracé urbain et pour le tracé initial pour des raisons de sécurité Bd Gambetta (trop de moyens de circulation sur une voie trop réduite. Risque d'accidents puisque Zone 30). Trop de concentration autour de la gare actuelle alors que le trafic pourrait être distribué sur 2 gares. Coût du projet par rapport à l'initial. La notion d'express se perd avec 3 gares à Poissy au lieu d'une.</p> <p>MMme Nicot 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?</p> <p>JM Bailliet, clos St Exupéry, 78300 Poissy Habite le clos St Exupéry depuis 12 ans. A habité Carrières pendant 25 ans. Notre merlon va être détruit. Tous les arbres et les racines en bas. Inutile de nous dire qu'on en prend qu'une partie, tout va être détruit et nous n'aurons plus de mur antibruit vert que nous avions acheté et bâti. Pendant les travaux, inutile de prendre sa voiture pour traverser Poissy, déjà saturé normalement. Le matin, il y a la queue de Triel à Poissy. Le soir, idem dans l'autre sens. Revenons au tracé initial, c'est beaucoup plus sage.</p> <p>M Engel, 19 rue des Pavillons, 78300 Poissy Favorable au tracé initial qui gêne moins les circulations à Poissy</p> <p>Michel Christian Je crains que le raccordement à la ligne de Grande Ceinture tel qu'il est sur le plan nécessite une pente que le tram aura du mal à gravir dès que les conditions ne seront pas optimales. Le problème peut aussi se poser pour freiner dans la descente en cas d'incident. Dans l'enquête, je n'ai pas vu la déviation maximum de la voie. Ça va être l'enfer place de l'Europe.</p>
R1/3			19/01/18			x														
R1/4			20/01/18			x	x													
R1/5			20/01/18			x	x	x												
R1/6			20/01/18			x	x	x												
R1/7			20/01/18			x	x													
R1/8			20/01/18			x	x	x												
R1/9			20/01/18					x												
R1/10			23/01/18			x														

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquête DUP : Thèmes										Résumé de l'observation/courrier/pétition		
								1	2	3	4	5	6	7	8	9				
R1/11			23/01/18		x															Alain Kekrec Après avoir consulté et réfléchi aux différents points de vue, pesé les avantages et analysés les aspects négatifs, il me paraît évident que les avantages l'emportent de très loin sur les inconvénients. L'intérêt général à moyen et long terme me semble de toute évidence pour le tracé urbain.
R1/12			24/01/18		x						x									Gérard Jarro Pour le tracé urbain Phase 2 car il pourra desservir le centre ville de St Germain.
R1/13			24/01/18		x						x									Véronique Jarro Pour le projet urbain: passage en centre ville important.
R1/14			24/01/18			x														Anonyme Tram inutile
R1/15			25/01/18		x															Anonyme Un tram qui passe dans Poissy avec un seul arrêt station Gambetta est quand même stupide. Tant qu'à avoir des nuisances sonores et voir nos impôts augmenter, autant avoir 2 stations de tram (RER et Poissy Zac). Vive le tracé urbain!
R1/16			25/01/18		x															Anonyme Pour le tracé urbain!!
R1/17			26/01/18		x															M Ouid Amer, rue Manvise Bastier Pour le tracé urbain.
R1/18			26/01/18			x					x									J Claude Marc Le tram n°2 avec le tram n°apporte que des nuances: * bouchons supplémentaires sur le Bd Gambetta matin et soir * l'utilisation de la voie ferrée "grande ceinture Poissy Achères" est moins coûteuse et sera exécutée plus rapidement. Donc je vote pour le tracé n°1.
R1/19			26/01/18			x														Mme Marc Pour le tracé n°1
R1/20			27/01/18		x															Alain Sizambond J'ai été à la réunion publique pour voir le tracé et les inconvénients. Autrement pour le tracé urbain c'est très bien.
R1/21			27/01/18			x					x									Anthony Besse Achères 20000 habitants, Poissy 37000 . Achères 1 arrêt tout au nord, poissy 3 arrêts traversant la ville. St Germain a même droit à sa virgule. Dans le nouveau projet, l'accès Chêne Feuillu desservant le Technoparc est supprimé.Si une gare n'est pas nécessaire la ligne Paris-Normandie étant partie pour ne plus passer par là, un simple arrêt est nécessaire. 5 km soit, sur le plan, presque la moitié du tronçon 2 sans arrêt c'est une utopie qui va à l'encontre du bon sens. On nous parle de difficulté pour créer une gare, mais un arrêt, un quai et un accès qui permettrait de desservir le sud d'Achères et le Technoparc, ça ne peut pas être compliqué comparé aux émoluments de Poissy. On oublie dans ce projet 1000 lycéens, tout un parc d'activités qui pourrait être dynamisé et la moitié d'une ville, soit 10000 habitants. Les conclusions valables à moindre coût pour Poissy et St Germain doivent être les mêmes que pour Achères. Va t-on voir le train longer notre ville durant 5 kms sans arrêt et sans possibilité de pouvoir l'utiliser?.
R1/22			27/01/18			x					x									Roland Le Dantes Très bon tracé pour ce futur tram qui soulagera enfin la circulation qui devient infernale dans Poissy. Dommage qu'il n'y ait pas d'arrêt sur le Technoparc qui est à mi-parcours.

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
																				1	2
R1/23			27/01/18					?		x	x	x	x		x					Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Vincent Riauté, square Erard Prieur Le projet de tracé urbain propose d'aménager une station à 30m de chez moi. Ayant acheté ma maison en septembre 2017, je suis certain que le jour où je souhaiterais revendre, le prix de ma maison sera impacté négativement. En effet, le passage du tram juste devant chez moi engendrera des difficultés d'accès ainsi que le passage de piétons en plus grand nombre qu'avant et les genes seront quotidiennes. Aussi le projet urbain prévoit d'abattre tous les arbres qui se trouvent Bd Gambetta, ce qui occasionnera un vis-à-vis avec le bâtiment d'en face qui n'existe pas aujourd'hui. Enfin, le plan d'aménagement actuel de la station Gambetta prévoit un parking à vélos qui sur le plan actuel se situe à l'emplacement de mon portail. Prévoyez-vous de faire l'acquisition de ma maison? Prévoyez-vous un dédommagement pour toutes ces nuisances engendrées par cette station?
R1/24			27/01/18				x			x		x									Catherine Lamboley, Bd Victor Hugo Je ne comprends pas comment le trafic de voitures sera moindre avec le tram. Par ailleurs, un arrêt au Technoparc me semble indispensable.
R1/25			27/01/18				x			x	x	x									Delphine Tilliaux, av du maréchal Foch Le tram dans Poissy semble être une bonne idée. Mais plusieurs éléments semblent ne pas avoir été pris en compte: * la desserte du Technoparc et du lycée dont l'accès difficile amènerait élèves à aller sur St Germain * la gestion des flux de circulation de transit dans Poissy: comment envisager un "report de circulation" même léger sur l'avenue Foch déjà saturée? Comment vont transiter les nombreuses voitures qui traversent d'Ets en Ouest et Nord Sud dans Poissy avec les travaux et ensuite le tram? Pollution, nuisances sonores: quel avenir pour Poissy et ses habitants?
R1/26			27/01/18					x		x	x	x			x						Philippe Diverres, 13 av Maréchal Foch Le tram dans Poissy constitue une aberration. La circulation sera paralysée, des particuliers vont être expropriés, le commerce sera touché gravement et le stationnement deviendra quasi impossible. La forêt de St Germain sera à nouveau saccagée. Il faut garder le tracé initial et remettre en service la grande ceinture. Je suis étonné de la fréquence du mot "probabilité" dans le dossier d'information. On ne dépense pas l'argent des contribuables sur des bases aussi fragiles.
R1/27			27/01/18																		Xavier Groult, 117 av du Maréchal Foch remarques allant être déposées sur le registre en ligne
R1/28			27/01/18										x								Joseph Orsini Sens de circulation prévus (bus, autos, vélos) aux abords du RER, sur les rues M Berteaux, JC Mary, V Hugo, N Dame, Général de Gaulle, niveau Berteaux. Risque d'effets "entonnai".
R1/29			27/01/18					x		x			x	x	x						Michel Babeau Le projet de Tangentielle Ouest a pour but de relier entre elles les villes de Versailles Saint-Quentin à Sartrouville Cergy. La rapidité de ce trajet est un paramètre important de la réussite de ce projet. Il souffre dès le départ de problèmes: il ne va pas jusqu'à Versailles et il ne va pas jusqu'à Cergy, d'où 2 ruptures de charges. ? Par ailleurs, le choix d'un tram train limite la vitesse d'où un allongement du temps de parcours, ce qui sera un handicap ompte tenu du nombre d'arrêt. Il va de soi que la traversée de Poissy ne fait pas partie de l'esprit du projet. Il s'agit d'une desserte urbaine qui va considérablement ralentir le tram (30 km/h sur plusieurs kilomètres) et plusieurs arrêts urbains. Cette insertion urbaine, outre le coût exorbitant qu'elle fait subir au projet, est une catastrophe pour la ville de Poissy et pour ses habitants. La ville sera coupée en 2, bloquant probablement le pont sur la Seine d'embranchement problématiques et polluants, alors que le projet initial, en site propre, garantit un trajet rapide et écologique, laissant libre la municipalité de relier les points d'arrêt par un service de bus, inexistant aujourd'hui, ce qui rend problématique l'affirmation qu'elle est indispensable. On ne peut pas dire que la liaison via le centre ville de Poissy soit une nécessité. En résumé, une desserte interurbaine n'a pas vocation à faire face) l'intra urbain. Les économies à ne pas faire pourraient utilement être utilisées à créer une continuité Cergy-Versailles.

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes								Résumé de l'observation/courrier/pétition									
							Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers		Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye							
R1/30			27/01/18																					
R1/31			27/01/18										x											Yves Mantois pas de déposition Fabrice Desnoyelleset Sophie Gramé, 25 bd Gambetta Sens exacts de circulation et nombreuses voies (y compris pistes cyclables) sur le triangle Gambett aBd de la Paix et Robespierre. La gare Poissy RER n'est pas du tout paysagée comme celle de Poissy Gambetta: aucun arbre, aucune verdure: pourquoi? Le début du bd de la Paix (angle Gambetta) va-t-il être élargi? Y aura t-il un nouvel alignement concernant la propriété située au 25 bd Gambetta/13 bis? Y aura t-il une dépose minute à la gare de Poissy RER?
R1/32			27/01/18										x											Jean Alami, 103 rue du Général de Gaulle Repassera à nouveau mais est a priori pour le tracé initial qui nécessite moins de travaux et paraît plus simple à mettre en place. Entre Grande Ceinture et Gare RER, il "suffit" d'augmenter la fréquence du bus 52 (ou 51) ou rajouter une ligne navette de bus.
R1/33			29/01/18		x									x										J-Michel Fernandès Favorable au projet mais attire l'attention sur le danger au niveau du carrefour Frenad Lefèvre. La 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. Même s'il y a un feu rouge ou barrière la panne peut arriver. Comme l'accident avec le bus et le train à Millas. Il pourrait être envisagé de, soit faire une desserte après ce croisement, soit peut-être plus facile, faire passer la route en dessous (décaisser la route). Il est important de s'occuper de la sécurité avant le projet, pas après un accident. Peut-on relier Poissy à St Germain sans changer de tram à la gare Grande Ceinture? Continuer le train d'Achères à Versailles pour que le RER A et E soient accessibles à Versailles Chantier et son RERC?
R1/34			29/01/18		x										x									Christine et Pierre Haffner, Les clefs de la forêt Pour moi le projet initial avec une seule gare dans le quartier La Bruyère posera localement de gros problèmes de circulation et de stationnement. 3 gares desservant Poissy me semble préférable pour l'ensemble des Pisiacais.

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	8	9	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye		
																				Non exploitable	Resumé de l'observation/courrier/pétition	
R1/35			31/01/18					x		x		x	x									<p>Bertrand Toulouse, rue Pasteur</p> <p>Améliorer un projet de remise en service d'une desserte ferroviaire en changeant localement le tracé, a priori rien d'anormal. Surtout si les conditions, y compris politiques, semblent réunies pour y parvenir. Mais, pour autant, il ne faut pas donner le sentiment de "mettre la charrue avant les boeufs". En effet à mon sens, il serait bon de réaliser d'abord une vraie liaison entre les 2 pôles d'équilibre voulus et créés dans les années 60, lors du redécoupage de la région parisienne, à savoir, les 2 villes nouvelles de l'ouest parisien que sont St Quentin en Yvelines au Sud et Cergy Pointoise plus au nord. D'ailleurs cette liaison complète et autonome devrait déjà exister depuis au moins la mise en service du viaduc de St Germain Bel Air; or il n'en est rien, plus de 10 ans après! Et, à partir de cette liaison enfin aboutie- plutôt SNCF pour plus de rapidité- opérationnelle et de concensus, sorte de ligne maîtresse, voir les "débranchements" fonctionnels et surtout utiles et/ou des zones à forte population ou activités.</p> <p>En tout état de cause, le tram urbain à Poissy ne saurait, à lui seul (bien que ce soit un mode de transport "à la mode") résoudre tous les problèmes liés à la traversée de la ville, car surcharger encore le bd Gambetta de 2 voies ferrées centrales me laisse bien sceptique et bien dubitatif, voire me rend très inquiet. Car où passeront les voitures? La baisse supposée de 20% du trafic n'est pas acquise. Qu'en sera-t-il dans les faits, nul ne sait. Où passeront les poids lourds? les vélos, les piétons? Que deviendra le stationnement actuel des nombreux véhicules du Bd Gambetta? Quels seront les impacts réels sur les voies et axes adjacents? Y aura-t-il des déposes-minutes qui faut défaut actuellement? Et ce qui est paradoxal: le pôle entreprises/emplois du Technoparc n'est pas desservi, si ce n'est par une station à 1,2 km. Y aura-t-il des navettes électriques ou du moins non polluantes qui le desserviront? Et que deviendra la desserte actuelle par bus depuis la gare RER?</p> <p>Dès lors, il ne saurait y avoir, à mon sens, de tracé urbain sans une réalisation concomitante effective - et bien sûr efficace- de contournement, même partiel, de la cité de St Louis. De plus, attention à un matériel hybride qui risque fort de ne pas avoir le rendu attendu ou dans les deux, ce qui serait très regrettable pour l'investissement et pour l'usager (une machine à plusieurs usages, ce n'est pas forcément le "top").</p> <p>Enfin, j'ose espérer que le bon sens l'emportera aussi et que seulement la logique froide de calculs parfois insuffisamment étayés ou trop incertains, voire bien théorique.</p>
R2/1			01/02/18							x												<p>Bernard Trouillard, 37 avde la Maladrerie, 78 300 Poissy</p> <p>Concernant (l'interconnexion avec la gare SNCF-RER-Bus de Poissy: les informations actuelles font état d'un chemin piétonnier d'environ 350 à 400 m permettant de rejoindre le centre de la gare SNCF. Cette distance "pédestre" n'est pas de nature à favoriser l'interconnexion de personnes âgées qui plus est "à mobilité réduite". Cette distance estimée à 400 m risque de s'allonger considérablement dans le cas où les 2 gares routières (Nord et Sud) seront déplacées et regroupées rue du Pont Ancien en bordure des immeubles qui seront beaucoup impactés par un flux de circulation où les piétons ne trouveront pas leur place. En résumé: une véritable interconnexion ne peut s'envisager que par un arrêt physique du tram au plus près des trains, RER et bus.</p>
R2/2			01/02/18																			<p>x et G Moulin</p> <p>Reviendront déposer leur contribution à l'enquête publique au plus tard le 9 février 2018.</p>
R2/3			01/02/18					x		x		x	x									<p>Nathalie Ray Baudry, 14 rue du Pont Ancien, 78300 Poissy</p> <p>Pour le tracé initial, pas de tracé urbain.</p> <p>En tant que Pisciaise (proche du centre ville), je ne souhaite pas que Poissy accentue ce caractère de "desserte centrale" des liaisons Nord/Sud et Est/Ouest sur le département.</p> <p>Comment croire à une diminution du flux routier sur le pont de Poissy et donc sur le Bd Gambetta grâce au tram-train?</p> <p>Une circulation réduite à 30 km/h sur ce bd revient à plus de bouchons aux heures de pointe et plus de pollution pour les Pisciaçais.</p> <p>Le seul élément qui pourrait effectivement réduire la circulation sur ce bd serait la construction d'un pont vers Achères qui détournerait peut-être les poids lourds.</p> <p>Les "navettes" da,s Poissy fonctionnent bien, pourquoi ne pas les adapter pour relier les différentes stations de RER?</p> <p>Je ne parle pas de l'emprise supplémentaire sur la forêt de St Germain que le tracé urbain nécessite.</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
																				1	2
R2/4			01/02/18																		
R2/5			01/02/18					x		x	x	x	x		x						<p>Liliane Mèpoulède, 14 rue du Pont Ancien 78300 Poissy Pas d'écrit déposé.</p> <p>Jacqueline Goldenberg, 32 av Foch, 78 300 Poissy Pour le tracé initial. But du tram, relier les banlieux entre elles... Le tracé traversant Poissy: * rallonge le parcours * aucune information si travaux sur les plans de circulation. Pendant et après les travaux. * protection acoustique et saletés pendant les travaux pour les riverains * pas d'information sur la dépollution des zones concernées. * la traversée urbaine ne diminuera en rien la circulation des voies traversières/ Devaux-Robespierre et Foch-Robespierre. * 37 000 personnes sont supposées utiliser le tram: sur quelles bases objectives?</p>
R2/6			01/02/18			x				x	x	x	x								<p>Jeanne Dartois, 7 av B de Castille, 78300 Poissy Vient de rentrer de Mantes. Les transports, bus et tram sont extraordinaires de par la quantité, les trajets possibles pour tous les usagers, la ponctualité, le silence surtout our le tram. Je suis vraiment pour le tram à Poissy. Bien que n'étant pas directement concernée (pas sur le trajet urbain). Il faut penser à l'intérêt économique de la ville dans le futur. Au moins que les voitures puissent rester dans leur parking. Il faudra par contre construire des parkings pour les usagers venant du dehors. Vivement 2026.</p>
R2/7			01/02/18					x		x	x										<p>ML Peyrani, 24 rue A Bolland, Clos St Exupéry, 78300 Poissy Pour le tracé initial et contre le projet urbain. * les quartiers St Exupéry, la Bruyère, Clos d'Arcy, Robespierre seront encore plus coupés par le tracé urbain du centre des pompiers er du SMUR (SAMU) de Poissy. * Qui portera la responsabilité de l'efficacité des secours en cas d'échec de réanimation, en raison d'une arrivée trop tardive des secours sur les lieux, d'une situation d'urgence vitale survenant dans ces quartiers? * Aux heures de pointe, en ville notamment, et en cas d'encombrements (travaux bouchons au niveau des carrefours, mauvais stationnement de véhicules) sur le réseau routier, comment les secours pourront-ils franchir ces obstacles pendant et après les travaux? * Quel sera le gain de temps pour arriver sur les lieux d'une urgence vitale dans ces quartiers? * Les services cités (pompiers, SMUR) et Monsieur le Préfet ont-ils été consultés précisément sur le sujet?</p>
R2/8			01/02/18			x				x				x							<p>Conseil citoyen St Exupéry Poissy Pour le désenclavement du quartier. La plus grande majorité des habitants du quartier sont très favorables à une gare Tram 13 dans St Exupéry.</p>
R2/9			01/02/18			x				x				x							<p>Arielle Launay, 33 rue St Exupéry, 78300 Poissy A 100% pour le nouveau projet de tram 13 avec une gare à St Exupéry pour la mobilité et l'isolement du quartier.</p>
R2/10			01/02/18			x				x				x							<p>Mme Sakhrif Iffix, 81 rue St Sébastien, 78300 Poissy Le nouveau trajet du tram 13 sera une super avancée pour notre quartier. Cette gare est attendue depuis des années, on nous en avait déjà parlé il y a plus de 35 ans, et là le tram, c'est génial. Mes enfants et moi sommes à 100% pour le projet. En plus ce quartier est éloigné de tout et ce sera une bouffée d'air pour tous les habitants et la jeunesse pour sortir dans les 2 sens8</p>
R2/11			01/02/18			x				x				x							<p>Mme Gautier du quartier av de Pontoise Je suis satisfaite pour le tram 13 mais encore faut-il que cela désengorge réellement la ville. Il faut penser aux voitures qui voudront se garer à Poissy pour prendre le tram. Moi je suis favorable pour le tracé de la gare à St Exupéry.</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sur le site	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Résumé de l'observation/courrier/pétition								
																				1	2	3	4	5	6	7	8	9
R2/12			01/02/18										x								Philippe Laporte, av M Berteaux, 78300 Poissy Si le tram est sensé "alléger" le trafic routier Bd Gambetta cela signifie que le trafic arrivant de Carrières/Triel... stationnera quartier gare RER pour prendre le tram à Poissy... où vont-ils stationner?							
R2/13			01/02/18					x		x		x									Catherine Dallbry, 12 Bd Gambetta, 78300 Poissy Place de l'Europe. Suis très inquiète des nuisances du tram: bruit et vibrations plus le trafic des voitures et des camions de chaque côté du tram?!. Je ne suis pas convaincu par ce projet 2. Le 1 me semble plus approprié.							
R2/14			01/02/18					x		x		x									Corinne Delafosse, 38 ter av Maréchal Foch, 78300 Poissy En plus des voitures, camions, rajouter le tram... quelles nuisances sonores pour les riverains? Pourquoi? Il n'y aura aucun désengorgement de véhicules: quel nouveau trajet pour eux? Aucun camion ne reprendra le tram! les particuliers non lus. Avez-vous prévu des parkings en extérieur pour garer sa voiture et prendre le tram? pensez-vous sérieusement que les riverains de St Cyr l'école vont venir à Poissy? Et vice versa? Projet trop coûteux pour les contribuables. Investir dans des axes routiers serait plus malin. Désengorger le centre ville serait un plus pour la ville.							
R2/15			01/02/18					x		x		x									Rachel Driencourt, 28 Bd Gambetta, 78300 Poissy Un coût pharaonique pour un projet déraisonnable donc avis défavorable. Questions: * comment seront rendues les places de stationnement privatives pour les propriétés concernées par l'expropriation foncière? * quels sont les chiffres/études concernant les nuisances sonores/vibrations pour les maisons qui seront à moins de 10 m?							
R2/16			01/02/18	?						x		x									D. Marliène, Environnement SA Poissy Je m'interroge sur le coût très important de ce projet. Il est de 300 M€ pour 10,5 km, soit près de 30 M€/km. C'est le coût d'un très beau tramway, soit un des plus cher de France. Je m'interroge aussi sur la coupure que cela fera pour aller d'un côté à l'autre de Poissy (Est/Ouest). Enfin, ce projet présenté me semble pas tenir compte des habitants de Carrières/Poissy et de la problématique du pont et du trafic qui y circule. Il me semble que le trafic camions a été omis et surtout des difficultés pour les artisans qui ont obligés d'utiliser un véhicule utilitaire.							
R2/17			01/02/18						x	x		x									Mme Bauer Le projet coûte environ plus du double du tracé initial! Le projet sera en place opérationnel en 2027! Le projet oblige à exproprier un grand nombre d'habitants. La circulation en centre ville sera impactée négativement. L'intérêt des stations Poissy ZAC et RER n'est pas évident! Aller à pied de Gambetta au RER ne prend que 5 mn et aller à pied de Poissy ZAC au RER ne prend que 10 mn. Il suffit de créer des couloirs vertes et des parkings sécurisés pour les vélos et un grand nombre de personnes les emprunteront: cela allègera la circulation des voitures. Entre Poissy ZAC et le Technoparc il faudrait installer des murs antibruit pour remplacer le remblai de verdure: pas de place dans la largeur de la route. Créer une navette de Poissy Gambetta pour ceux qui ne veulent pas se rendre à pied à la gare. La station Achères Chêne Feuillu est inutile, il faudrait plutôt une station Technoparc. Le tracé initial utilise une trouée déjà existante dans la forêt: projet plus simple et plus économique! Projet trop flou qui ne tient pas compte de tous les paramètres.							
R2/18			02/02/18			x				x											M. Moulino Pour la phase 2. Excellente initiative. Oui à 100% pour la phase 2. Bravo.							

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
																				1	2
RZ/19			05/02/18					x		x			x	x	x	x					René Charles Aubin, 26 bd Gambetta Je m'oppose par ces quelques lignes au projet de Tram-train qui passe par Poissy aux motifs suivants: Une rentabilité du projet très aléatoire des tram longs qui vont paralyser la ville pendant de nombreuses années une surcharge complémentaire pour le RERA la non desserte du Technoparc enfin un cout exorbitant pour les collectivités et l'Etat, déjà surendettés.
RZ/20			05/02/18			x				x											Maud Lévêque Pour le tracé. Passage en centre ville de Poissy est une bonne chose pour les habitants
RZ/21			05/02/18					x		x		x									M Seguin, 15 rue Marlyse Bastié C'est un projet au coût faramineux qui semble ressortir de terre. Depuis 34 ans que je suis à Poissy, nous entendons parler de la réouverture de la ligne qui aurait été facile en l'électrifiant et en l'orientant vers Versailles, le trajet de Cergy \ Versailles ayant l'avantage de dupliquer une grande partie de la circulation , hantise des élus. La desserte entre les 2 gares de Poissy pouvant de faire par liaison bus, comme c'est le cas actuellement avec le 52 nouveaux horaires et trajet en accentuant la rotation en heures de pointe. Je ne pense pas qu'un tel investissement améliore tant que cela la vie desPisciacais. Il risque fort de détruire beaucoup de choses créées en ce moment (sur l'av Gambetta) si l'on en croit le largeur retenue pour passer tram, voitures, cyclistes. Et attention au carrefour Foch et Devaux, quid des riverains MACIF. L'argent manque cruellement, améliorons le quotidien, trop de projets sont en cours en Ile-de-France . Qui financera alors que la misère et le chômage s'accroissent? Donc non à ce projet de détour par Poissy. Oui à l'ancienne ligne à réhabiliter.
RZ/22			05/02/18			x				x			x								Boisselle Truffly, 6 impasse Gambetta La solution qui permet de desservir la gare RER de Poissy, la ZAC et le Technoparc est sans doute préférable. Par contre, que devient et qu'a t-on prévu pour le trafic automobile sur les bd Gambetta et Robespierre?
RZ/23			05/02/18																		CADEB (collectif d'associations pour la défense de l'environnement dans les boucles de la Seine/St Germain en Laye) Voir dépeuplement dans les courriers (courrier n°12)
RZ/24			05/02/18					x		x		x									E Moret, 150 rue A Bolland Est contre le projet "tracé urbain". Pense que nous aurons des nuisance supplémentaires avec le tram 13: bruit, trépidations, végétation supprimée et problème de stationnement pour les riverains de la rue A Bolland. En plus, dévaluation des maisons dont nous sommes propriétaires. Gérard Rivière Totalement en faveur du tram 13 express pour le trajet qui passe par la gare de Poissy centre ville et qui arrivera ensuite à la gare d'Achères Ville (une autre station à Achères est inutile et trop coûteuse. Ce tram 13 est indispensable pour relier les pôles de Versailles et Cergy-Pontoise, il y a pas actuellement de trajets transversaux, ni par voie ferrée, ni par route dans les Yvelines. Poissy est totalement emboutillée par les voitures et les temps de transport sont beaucoup trop longs. Si l'on veut préserver l'activité économique des Yvelines (département très important en France pour l'activité automobile), la réalisation de ce trajet par la gare Ville de Poissy est primordial. Je peux comprendre que quelques cas puissent être gérés par des nuisances ou des expropriations, mais il faut bien dire que dans ce cas précis, y'est l'intérêt général de tous qui prime.

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquête DUP : Thèmes									Résumé de l'observation/courrier/pétition	
										1	2	3	4	5	6	7	8	9		
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	
R2/25			05/02/18						x	x	x	x	x	x		x				<p>M Bodereau, 32 av A Bolland, Clos St Exupéry, 78300 Poissy</p> <p>Domicilié au Clos St Exupéry, j'attire votre attention sur la gêne que va occasionner le futur Tram 13. Le talus actuel serait en partie empiété (quid des arbres qui servent actuellement de protection phonique) par le tram à son pied. De ce fait, le tram serait au pied de ce talus et a seulement 10 m des pavillons les plus proches (inacceptable pour les propriétaires!). Quid des places de parking supprimées le long du talus qui seraient en partie restituées à plusieurs centaines de mètres...</p> <p>Le calcul des futurs utilisateurs paraît surévalué, et ma crainte serait de dépenser de très fortes sommes d'argent, qui pourraient malheureusement être sous utilisées.</p> <p>Le projet n°1 semble plus accessible financièrement, il suffirait de faire une navette (bus électrique) entre Magenta et la gare, ainsi le projet de traversée des Yvelines du Sud vers le Nord le plus rapidement possible serait respecté.</p> <p>La future gare à l'entrée de St Exupéry semble perdue, et ne bénéficiera qu'à une partie du quartier St Exupéry, et à une partie du quartier Rouget de Lisie- encore ici bon nombre d'habitants perdront en distance pour se rendre) un arrêt, pour prendre un transport en commun.</p> <p>Bien évidemment, une gare desservant le Technoparc serait la bienvenue afin de satisfaire des milliers d'étudiants et salariés qui doivent se rendre au Technoparc.</p> <p>J'espère que le bon sens et le besoin de ménager les finances publiques l'emporteront.</p>
R2/26			05/02/18					x		x	x	x	x	x	x					<p>Jean Alami, 103 rue du Général de Gaulle</p> <p>Je suis pour maintenir le tracé initial à Poissy Grande ceinture jusqu'à Achères Ville. Je suis opposé au trajet urbain car cela engendrera des travaux bien trop importants et coûteux pour de faibles avantages supposés.</p> <p>Beaucoup de nuisances et complications et beaucoup de regard également pour l'achèvement de la ligne entre St Germain Grande Cinture et Achères Ville. Dans la plaquette grand public, beaucoup d'avantages et d'enjeux mis en avant ne sont pas à mettre au crédit de ce tracé urbain mais généralement concernent le tram 13 dans son ensemble entre St Cyr et Achères.</p> <p>Plutôt que de choisir la complication, rien n'empêche de renforcer la desserte par bus 51/52 (voire navettes +), quitte à prévoir un aménagement tout au plus pour réserver une voie A-R aux bus.</p> <p>Je ne comprends pas la soit-disante démonstration de réduction de la circulation automobile - peut-être en nombre, mis sûrement pas en nuisances de pollution du fait des goulots d'étranglement. De plus, cette bonne partie des voitures venant de la rocade de la forêt de St Germain risquent d'emprunter le Bd F Lefebvre à l'entrée de Poissy.</p> <p>Quant aux pistes cyclables, les aménagements peuvent se faire indépendamment du tram 13.</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye		
																			1	2	3
R2/27			06/02/18	x		x?				x		x		x							<p>Résumé de l'observation/courrier/pétition</p> <p>P-E Renard, Vice président des Amis de la Forêt de St Germain et de Marly, aivs conjoint avec Yvelines Environnement</p> <p>L'association aux côtés de la municipalité de Saint-Germain a obtenu le succès que l'on connaît avec la réalisation d'une A14 préservant l'existant la forêt de St Germain. Elle souhaite le même résultat quant à la liaison tram-train entre Cergy et St Quentin en Yvelines dont la réalisation ne tarde que de trop. Depuis 2003, elle demande avec constance et insistance le statut de protection pour cette forêt et celle de Marly. Elle compte reconquérir une partie du territoire perdu en 1911 au titre de l'utilité publique qui a servi à l'épandage des eaux usées de la ville de Paris ce qui "devait enrichir les terres agricoles" et qui désormais sont ininterditées de cultures en raison de leur pollution.</p> <p>Sachant que la voie ferrée "Grande ceinture" avait vocation de desservir la 2e ligne de forts défendants Paris et d'assurer leur ravitaillement, on pouvait admettre que celle-ci traverse les forêts au titre de la Défense Nationale. Depuis la création des villes nouvelles, l'objectif consiste à desservir les pôles démographiques denses. De ce fait, la liaison entre St-Germain / Grande Ceinture et Achères Ville passant par Poissy et le Technoparc sans revenir dans la forêt devrait répondre à cette logique.</p> <p>MAIS nous sommes maintenant devant un choix entre une mauvaise solution et un moins bon projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> * le tracé initial, totalement en forêt, mais empruntant une plateforme en partie nouvelle, détruisant 6 ha de forêt dont la détermination aurait des raisons techniques qui pour nous sont non recevables quand on voit la réalisation de la "virgule" conduit à une diminution de fréquence de 50% des rames qui circuleront entre St Germaine GC et Achères Ville. * le tracé soumis à la nouvelle enquête qui serait la seule solution pour desservir le centre de Poissy mais qui ne relie par le Technoparc. Cette solution détruit un peu plus la forêt mais laisse une portion de voies sans trafic et de ce fait cette portion ne sera plus une barrières entre l'ensemble des parcelles 101, 102, 103 et la totalité de la forêt. <p>Nous laissons donc en débat la justification financière de ce décrochement urbain au regard des technologies naissantes, sachant que cette solution peut présenter un avantage, ce qui n'est pas le cas du nuisible et coûteux appendice allant au centre de St Germain.</p> <p>Quelque soit le choix, l'Association des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly demande que la compensation foncière soit réalisée en continuité Nord de la forêt sur une partie des terrains libérés par le SIAAP. Ces terrains (400 ha) ont été arrachés à la forêt pour servir à l'épandage des eaux usées de Paris en vertu d'une décision d'utilité publique et en assurant aux agriculteurs d'Achères qu'ils pourraient ainsi engraisser leurs champs. La même puissance publique a interdit les cultures maraichères sur ces terrains pollués. Au titre du principe "pollueur-payeur", il convient d'obtenir de la Ville de Paris de céder ces terrains acquis gratuitement à France Domaine pour affectation à l'ONF, tandis qu'IdF Mobilités consacrerait la somme économisée à financer la plantation par l'ONF. Nous sommes las de voir depuis des décennies que les compensations foncières des emprises faites sur la forêt de St Germain soient effectuées au moyen d'achats de bois existants (Sourduin, Sainte Apolline ou ceux de la Duchesse).</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	8	9	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye		Résumé de l'observation/courrier/pétition
																				Non exploitable	Exploitable	
R3/1			06/02/18			x						x										MAIS nous sommes maintenant devant un choix entre une mauvaise solution et un moins bon projet: * le tracé initial, totalement en forêt, mais empruntant une plateforme en partie nouvelle, détruisant 6 ha de forêt dont la détermination aurait des raisons techniques qui pour nous sont non recevables quand on voit la réalisation de la "virgule" conduit à une diminution de fréquence de 50% des rames qui circuleront entre St Germaine GC et Achères Ville. * le tracé soumis à la nouvelle enquête qui serait la seule solution pour desservir le centre de Poissy mais qui ne relie par le Technoparc. Cette solution détruit un peu plus la forêt mais laisse une portion de voies sans trafic et de ce fait cette portion ne sera plus une barrière entre l'ensemble des parcelles 101, 102, 103 et la totalité de la forêt. Nous laissons donc en débat la justification financière de ce décrochement urbain au regard des technologies naissantes, sachant que cette solution peut présenter un avantage, ce qui n'est pas le cas du nuisible et coûteux appendice allant au centre de St Germain. Quelque soit le choix, l'Association des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly demande que la compensation foncière soit réalisée en continuité Nord de la forêt sur une partie des terrains libérés par le SIAAP. Ces terrains (400 ha) ont été arrachés à la forêt pour servir à l'épandage des eaux usées de Paris en vertu d'une décision d'utilité publique et en assurant aux agriculteurs d'Achères qu'ils pourraient ainsi engraisser leurs champs. La même puissance publique a interdit les cultures maraîchères sur ces terrains pollués. Au titre du principe "pollueur-payeur", il convient d'obtenir de la Ville de Paris de céder ces terrains acquis gratuitement à France Domaine pour affectation à l'ONF, tandis qu'IdF Mobilités consacrerait la somme économisée à financer la plantation par l'ONF. Nous sommes las de voir depuis des décennies que les compensations foncières des emprises faites sur la forêt de St Germain soient effectuées au moyen d'achats de bois existants (Sourdun, Sainte Apolline ou ceux de la Duchesse).
R3/2			06/02/18			x						x										Florence leteney Pauder, résidence l'Arbre, rue de la Bruyère Pour le tram 13 urbain et contre le tracé initial pour des raisons de circulation et de nuisances sonores
R3/3			06/02/18			x						x										Monique Pauder, 200 rue de la Bruyère Je choisis le tracé urbain pour préserver les nuisances sonores et lae surplus de circulation.
R3/4			06/02/18			x					x	x	x	x	x	x						Marcel Pauder,, 200 rue de la Bruyère Je choisis le tracé urbain. Respecter notre quartier qui est bien encombré (bruit, circulation et immeubles). N Myon, 6 rue des Capucines J'ai toujours opté pour le projet du Tram train- tram 13 pour le tracé de la GC réaménagée. Déjà cela ne coûtera que moitié prix, selon les devis... De plus, les voyageurs qui l'emprunteront pour aller de Versailles à Cergy (sa fonction initiale) préféreront certainement le trajet le plus direct, plutôt que de passer par Poissy, à petite vitesse! Par ailleurs, quand le descends le bd Gambetta, je ne vois pas les popriétés à expropriéer, maos largement le double pour obtenir la largeur des voies de circulation. Et je suis surtout outrée que jamais vous n'ayez pensé à l'arrêt au Technoparc, vu le nombre de personnes qui y vont pour travailler, plus les scolaires du lycée C de Gaulle, l'école d'infirmières... alors que vous privilégiez l'arrêt Poissy ZAC Rouget de l'Isle (les personnes peuvent faire qqs centaines de mètres à pieds de plus...). Bien sûr, il y a les busde rabattement.... encore de la circulation en plus de la perte de temps pour le changement tram/REER et bus de rabattement... vous aimez compliquer la vie des gens! Et je ne parle pas des problèmes urbains que nous allons subir pendant les 5 ans de chantier prévues (nous en avons eu un aperçu ces derniers jours dans les rues de Poissy, suite à la déviation de la circulation à cause de la montée des eauxde la Seine et l'inondation sous le pont ferroviaire (D190)). Et après aussi car cela ne soulagera pas non plus le trafic des poids lourds, bien au contraire: il faudrait plutôt prévoir le désengorgement du trafic actuel que le tram-train, flatteur d'égo de notre maire (je suis déçue à son sujet). Par contre, où passeront tous ces poids lourds pour éviter le bd Gambetta? D'autres interventions parlent déjà de ces problèmes.

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
																				1	2
R3/5			07/02/18							x	x	x	x	x	x	x					<p>Anonyme</p> <p>Le projet TGO phase 2 tel que présenté dans l'enquête complémentaire en mars 2016 semblait séduisant. Après 2 années d'études, l'information en Mairie de Poissy du 11 janvier, bien que recadrant le débat sur le tracé urbain, n'empêche pas les réticences et les oppositions de ressortir.</p> <p>Le tracé urbain par ses avantages - urbains - présentés :</p> <ul style="list-style-type: none"> * d'une part dégrade les objectifs de desserte de banlieue) banlieue et de liaison des Yvelines Nord-Sud pour répondre favoriser les besoins de déplacement (saturation des transports), les offres de logement, le développement économique; * et d'autre part, présente de maigres avantages urbains () pour de gros inconvénients (II). <p>Contre le projet urbain</p> <p>II: maigres avantages urbains : le projet est basé sur un chiffre très surévalué de "37000 personnes ou emplois desservis", alors que Poissy compte 38 000 habitants! De nombreux quartiers ne sont pas desservis : près du stade L Lagrange, St Exupéry-le-Mouchoir (qui verra passer les trams) et le Technoparc, ce malgré la gare ZAC, tout le haut de Poissy, à partir du parc Weissonnier et du cimetière, Beauregard, le stadeM cerdan, la Maladrerie, le lycée Le Corbusier, l'hôpital, le futur quartier M Clerc.</p> <p>pour les trajets intra murs, la solution citée en réunion de bus de rabattement n'apporte rien aux Pisciacais de gare tram à quartier et ne supprime pas les liaisons bus quartier-quartier.</p> <p>Par ailleurs, si la plage horaire annoncée est intéressante, la fréquence tram d'1/2h en journée est faible. L'avantage tourisme cité en réunion est pratiquement nul sur Poissy: la Collégiale, le musée du jouet, l'Abbaye proches, mais surtout la Villa Savoye ne sont pas desservis! Peu de familles de St Germaine, Versailles utiliseront le tram me wenc jusqu'à la gare seulement pour voir la Villa Savoye.</p> <p>Pour les trajets N-S, un seul chiffre est annoncé 17000 voyageurs entre St Germain GC et Achères ville RER: comment ce chiffre a-t-il pu passer de 10500 à 17000 avec 2 stations supplémentaires, 5 mn de plus, pas de desserte du Technoparc avec le lycée C de gaulle, la CNAV, is entreprises, ceci pour un même trajet: 5 mn (mini?) x2/pour17000 personnes= 1,35 semaines de travail perdue chaque jour, chiffre certainement bien plus élevé que 10 mnx2/jour x petit nombre d usagers Poissy GC- Poissy gare. Que cache le dossier de 200 pages cité en réunion? Pourquoi les flux ne sont-ils pas exposés?</p> <p>Toutes les villes du parcours ayant leur radiale vers Paris et leurs solutions de desserte locale reliée à la liaison N-S, les usagers de cette tangentielle sont principalement intéressés par les liaisons de ville à ville N-S et certainement en petit nombre par une liaison vers l'Ouest, Rouen... ou les villes de région parisienne sur la ligne RERA. L'hypothèse de réduction de la circulation est donc optimiste, alors que le levier le plus important est celui du flux camions/A104; de même il faudrait traiter en priorité les flux Nord Triel-Carrière-Poissy gare. Ceci ne peut être traité qu'en concertation avec toutes les communes alentour et GPSEO.</p> <p>III les gros inconvénients: des études et conceptions supplémentaires (insertions en ville, gares), des concertations, des recours, des arbitrages, des délais d'expropriation... au total 8 ans ou plus de retard d'une solution opérationnelle. Le surcoût de 114 M€ - presque autant que le projet initial, surcoût réduit par une réévaluation 2017, mais sans les surcoûts imprévus de cette solution 2 plus complexe, et sans les travaux laissés à la ville (réseau d'assainissement.</p> <p>Expropriation des riverains: 4 sont cités pour le bd Gambetta, alors que 11 pavillons semblent concernés! + 11 à Saint Exupéry... Et les voies de circulation occupent tout l'espace Bd Gambetta, à ras des autres pavillons et immeubles.</p> <p>Les nuisances des travaux pendant 5 ou 6 ans, alors que dans le projet initial, les nuisances=0. Une circulation aggravée, bloquée à certaines heures (cf impact des inondations sur le "périphérique" rue des capucines, rues de Beauregard et de la Tournelle) et pollution associée.</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye									
										1	2	3	4	5	6	7	8	9	
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Résumé de l'observation/courrier/pétition
R3/6			08/02/18					x											<p>Nuisances en fonctionnement: la circulation ne sera pas fluidifiée, vu l'usage réduit du tram (l), les croisements de voies tram/véhicules et le mélange dur une file étroite de véhicules - vélos, avec une insécurité accrue pour les cyclistes.</p> <p>Le bruit ; bruit du tram-train au roulage (Nantes, Tours...) malgré les assurances de la SNCF, "dong" bruyant, crissement dans les virages (en particulier sous le pont Gambetta dont l'insertion pose un pb selon la SNCF (ex de Besançon).</p> <p>III: propositions/suggestion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - séparer les transports longue distance des transports locaux avec des points de raccordement utiles, - revenir au tracé initial avec un raccordement SNCF vers Cergy, une desserte arrière le Technoparc, bassin d'emplois/développement éco, * de préférence au raccordement SNCF ligne J, avec une simple station (distributeur de billets, dépose-minute et arrêt bus) peu consommatrice de forêt (** plutôt que le RER A) <p>* Le raccordement ligne J est à planifier (implantation, échéance) selon le flux mesuré du Sud vers l'Ouest, un arrêt supplémentaire se justifiant alors et ne pénalisant en temps que le flux délesté, de passagers vers le Nord (id vers le Sud)</p> <p>** les villes du parcours étant reliées sur Paris, dont Achères et Poissy par le RERA, qui reste joignable à Poissy pour l'Ouest depuis la are Poissy GC. Les bus de rabattement seront ainsi des bus de liaisons depuis le technoparc (et vers comme aujourd'hui): technoparc.gare ou station ligne J/RER A Achères/RERA Poissy pour des flux Nord Sud/Ouest réduits et des liaisons locales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménager des pistes cyclables dans Poissy indépendamment de ce projet tram. - Nos politiques Région, GPSEO, Val de Seine, Communautés... communes avec IdF Mobilités devraient pouvoir s'accorder sur le principe du point suivant: avec le reste de l'investissement, mettre en place une boucle sur poissy (1 seule voie mobilisée, étroite type Orbyval, pas de navette AR pour la fréquence) desservant Gare, lycée Le Corbusier, Villa Savoye, quartier M-Clerc, Hôpital, Stade, Mamadrerie et descente de la Tournellen av des Ursulines... Desserte bus pour l'Est du Bd Gambetta <p>Rq: ds cet esprit, la virgule de St Germain devrait être un transport en site propre raccordé à la gare St Germain GC.</p> <p>Das le cadre d'un autre projet, pourquoi ne pas imaginer un tram light Triel/Carrière/Poissy gare, éventuellement Poissy GC. Liaison avec le projet passerelle?</p> <p>Lors de l'enquête com^mémentaire en mars 2016, une majorité pour le tracé urbain était annoncée sur le web; en descendant dans les contributions on pouvait constater des contributions "pour" très courtes (style: bravo M.X...; "beau projet, je suis pour") multipliées 4 fois ou plus! J'espère que la commission d'enquête ne sera pas dupe si le procédé était réutilisé et avisera sur le fond.</p>
R3/7			08/02/18			x													<p>Anonyme Pour le respect du tracé urbain initial sans passer par Poissy</p> <p>Isabel Pallares J'ai opté pour le tracé du tram 13, l'initial je le trouve inintéressant et inutile</p>

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquête DUP : Thèmes										
										1	2	3	4	5	6	7	8	9	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	
R3/8			08/02/18							x	x	x	x	x						Résumé de l'observation/courrier/pétition
																				Anonyme Je trouve le projet intéressant en tant que réseau transversal. J'ai toujours pensé qu'avoir supprimé la grande ceinture était une grave erreur d'aménagement. Toutefois, en tant que pisciacaïse, je trouve vraiment très inquiétant *la traversée de Poissy par la grande avenue rue Gambetta déjà totalement saturée en heure de pointe! Que va devenir la circulation déjà insupportable de traversée de Poissy. Comment peut-on parler de circulation "apaisée"? C'est démagogique et absurde au demeurant. * La ligne telle qu'elle est conçue ne présente que peu d'intérêt pour Poissy en tant que tel eu égard aux coûts et travaux à venir qui seront à notre charge. Qui depuis Poissy va à St Cyr l'école? certainement pas les centaines de voitures qui traversent Poissy à ce jour. Compte tenu des inconvénients que les pisciacaïses devraient avoir à supporter, le minimum aurait été de nous permettre un raccordement rapide avec Versailles, actuellement difficile d'accès depuis Poissy aux heures de pointe et qui interesserait beaucoup plus de pisciacaïses! En conclusion: - des réserves très importantes sur la zone trente entre l'av Gambetta et l'avenue du Maréchal Foch - nous souhaitons un raccordement rapide avec Versailles qui serait le seul intérêt de travaux d'une telle ampleur.
R3/9			08/02/18			x				x	x									Anonyme Tram 13 avec arrêt Maryse Bastié Gare Eole et Rouget-St Ex. Voilà une éventualité tout à fait salvatrice pour notre ville. La durée des travaux représentera un véritable préjudice pour la ville mais une large communication sous forme de panneaux routiers de grande taille pourra dissuader les automobilistes traversants de passer par Poissy. Par ailleurs, afin de véritablement réduire ce flux, il apparaît judicieux de relancer de façon incisive ce fameux bouclage de la Francilienne, seule solution pour, à long terme, diminuer significativement la circulation automobile dans notre cité. Si le tronçon est à péage, donc privé, la construction de l'autoroute pourrait être réalisée dans des délais assez similaires avec un tracé direct en souterrain. On éviterait toutes les palabres connues précédemment.
R3/10			08/02/18					x		x										Anonyme Je suis contre le tracé urbain qui risque d'augmenter fortement la circulation et les embouteillages.
R3/11			09/02/18			x														Loïc, Voisin, 34 rue P et M Curie Je suis pour le tracé dans sa globalité
R3/12			09/02/18					x		x	x	x	x	x	x					JP Coquelin, 6 bd V Hugo Remarquable documentation pour un projet (tracé urbain) sans beaucoup d'intérêt pour les Pisciacais; Ne supprimera pas le trafic routier sur la RD190; La convergence des moyens de transport vers la gare va augmenter la concentration et la paralysie du trafic dans un large périmètre autour de la gare. Doublement du coût/ tracé initial; Augmentation de la durée du parcours; Travaux Bd Gambetta très pénalisants et augmentation de la durée de mise en service du projet; défiguration de la ville avec les caténaires; Difficulté pour traverser le bd Gambetta, la ville sera coupée en deux. Le projet initial avait l'avantage de réutiliser une structure existante à revalider; En conclusion, je suis contre le tracé urbain et pour le tracé initial.
R3/13			09/02/18																	Koffi Bertin Gbamele, 125 rue St Sébastien J'approuve et je soutiens le Tram 13 phase 2. Cette initiative valorise la ville de Poissy et par conséquent réjouit le Pisciacais que je suis.

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquête DUP : Thèmes									Résumé de l'observation/courrier/pétition	
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable		Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye
R3/14			09/02/18					x		x	x	x								Bernadette Dieudonné Le tracé initial reprend des structures déjà existantes , celle de la Grande ceinture. Il était attendu depuis longtemps= réalisation plus rapide, budget moins élevé. Le tracé urbain part d'une idée intéressante mais un peu utopique, irréalisable. En tant que tel, il n'empêchera pas l'utilisation de la voiture, tout au moins en ville. Question importante: où vont passer les bus? Où vont passer les poids lourds? Ne pourrait-il pas y avoir un transport plus léger entre Eole et le trajet de Grande Ceinture (une sorte de navette entre les 2 gares, une ligne de tram)? Il est important de désengorger les gares parisiennes et les 2 tracés devraient y participer. Pourquoi ne pas faire la jonction à Achères? En résumé, si j'avais le choix (mais l'a t-on vraiment? tout est déjà décidé en haut lieu), je préférerais le tracé initial. Il y a des habitants de Poissy qui approuvent le tracé urbain et je les comprends, mais beaucoup qui le refusent et qui ne le feront pas savoir par l'enquête.
R3/15			09/02/18							x	x									Bernard Morin Citoyen pisciacais depuis 1959 Le tram 13 pour Poissy, c'est non! Car il ne résoudra pas le cancer de la circulation "de transit" qui nous mine. Ce ne sont pas les habitants de St Exupéry ni de Beauregard qui passent leur journée à traverser Poissy dans les 2 sens. D'autre part, les moyens de transport à l'intérieur de Poissy sont très performants et suffisants, les dessertes viennent quand même d'être renforcées depuis novembre 2017. La ligne Conflans, Achères, Poissy, St Germain est aussi très bien desservie et répond suffisamment aux attentes de transport pour St Germain. L'encombrement de Poissy (dont les décideurs politiques) se servent pour faire valoir leur projet de tram 13 n'aura aucune solution avec le Tram 13. Seule la déviation de contournement de Poissy du projet d'il y a 40 ans (en parallèle de la route Vieille de Poissy) et derrière les résidences des Clos de la Forêt pour se jeter plaine de Chambourcy, est le bon remède. Le projet d'étude publique doit être réactif et cela doit le faire et se concrétiser sans "arrière pensée", car c'est d'intérêt général pour Poissy et qu'elle redevienne une ville agréable à vivre.
R3/16			09/02/18					x			x	x		x	x					O Théraud, rue de la Justice Le tracé urbain n'apportera rien de probant par rapport au tracé initial, en particulier par rapport à un système de navettes (électrique par exemple). Cela serait surtout une source de nuisance et des fonds publics fort mal employés. Il faut abandonner le tracé urbain et revenir au tracé initial. Ce tracé urbain ne mérite sûrement pas la déclaration d'utilité publique.

Enquête publique complémentaire unique portant sur le projet de tram 13 Express 2e phase

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	8	9	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
																				Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Non exploitable
R3/17			09/02/18					x		x	x	x	x	x		x					<p>Mme Vaissière, 23 rue Charles Maréchal</p> <p>Pourquoi supprimer le rond-point de la place de l'Europe? Que nous avons payé de nos impôts!... Pour faire passer des trams dans l'axe Poissy-Gambetta - GC... à la place de nos jolis bus...</p> <p>Poissy divisé en 2 par le bd Gambetta avec ses 4 carrefours - bd de la Pais bd Devaux, rue Charles Maréchal et av du Méréchal Foch.</p> <p>* Pour le tracé initial, sinon, bd Gambetta il faudra prévoir des emplacements pour les livraisons, pour les déménagements, pour les handicapés et les personnes qui ne peuvent rentrer leur voiture dans leur jardin.</p> <p>* Pour le tracé initial, sinon sous l'aspect financier, travaux sous-estimés: travaux préliminaires (électricité, gaz, eau, assainissement...): aucun chiffre n'a été avancé. Gros surcoût financier à prévoir depuis le lancement des devis de travaux. Exécution des travaux et la livraison ... pour 2030.</p> <p>* Pour le tracé initial, sinon, un désastre écologique, avec la pollution et les micro particules et d'autres répercussions. Dans la forêt, la suppression de plus de 250 arbres est prévue. il est prévu que le tram raserait l'école Péguy: inadmissible.</p> <p>Ce qu'il faut savoir c'est qu'il y a de nombreuses carrières souterraines dans la zone.</p> <p>* Pour le tracé initial, avec un réseau de bus électriques ou navettes avec des cadences réfléchies selon la fréquentation des usagers dans la journée, desserviraient en étoile Poissy et les environs. Projet simple, rapide, moins coûteux pour éviter que Poissy ne devienne une ville de passage.</p> <p>Espérons que le bon sens l'emportera et... nos finances en seront allégées.</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	8	9	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
																				Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Non exploitable
R3/18			09/02/18					x		x	x	x	x	x	x	x					<p>Nadine Aubin, 26 bs Gambetta</p> <p>Opposition au tracé urbain tram 13 express 2e phase. Pisciacaise depuis maintenant 33 ans, je me permets de vous adresser par la présente mes arguments contre le projet de tracé urbain du tram 13 Express, alors que le tracé initial est bien plus pertinent pour l'intérêt public (moins de nuisances sonores, plus écologique et enfin moins dangereux).</p> <p>* absence d'intérêt du tracé urbain: tracé urbain suffisant: pourquoi ne pas utiliser les infrastructures déjà existantes et qui contournent Poissy? C'est pourtant la solution qui a été choisie pour St Germain en Laye. La non utilisation de l'ancienne ligne Grande Ceinture est regrettable alors qu'elle est disponible pour un coût d'aménagement plus réduit et par ailleurs plus écologique car utilisant une implantation déjà existante, sans prélever de l'espace sur la forêt.</p> <p>La réalisation du tracé urbain se fera au plus tôt en 2026 alors que les délais sont bien plus courts et moins onéreux avec le tracé initial qui contourne Poissy. Des temps de travaux plus longs qui vont aggraver les problèmes de circulation dans Poissy (environs de la place de l'Europe et bd Gambetta déjà saturés le matin) pendant plusieurs années!!!</p> <p>Le tracé urbain va couper la ville en 2 et ne dessert ni le centre ville avec sa Mairie, son marché, son cinéma, ni les quartiers Béthemont-La Bidonnière, La Coudraie, Beauregard-Racine, Migneaux, Clos d'Arcy, Hôpital...</p> <p>Le STIF prétend qu'il y aura 37000 habitants desservis (lesquels?), 20% de circulation en moins: sur quelles données objectives reposent ces hypothèses? La non desserte de la zone d'activité du technoparc par ce tracé urbain</p> <p>Une rentabilité du projet tracé urbain très aléatoire avec un coût très supérieur au tracé initial alors que nos collectivités locales et régionales, ainsi que l'Etat, sont déjà trop endettés.</p> <p>* Circulation difficile à Poissy: quelles sont les solutions prévues pour la circulation automobile dans Poissy et notamment bd Gambetta, place de l'Europe (trafic en augmentation en provenance de Carrières sous Poissy) pendant les travaux, b) quand le tram sera opérationnel. Quel sera l'avantage pour tous ceux qui aujourd'hui se rendent à St Germain en Laye en bus? Avec le tracé urbain, ils devront changer de tram à St Germain GC.</p> <p>* Impact sur le réseau ferroviaire des pisciacais : comment va être géré ce surplus de population sur le RERA et la ligne SNCF!! Nous sommes déjà trop nombreux à utiliser ces transports qui sont trop souvent supprimés entre Paris et Poissy. une charge supplémentaire pour le RERA déjà engorgé, aggravée encore par la réduction prévue du nombre de trains sur cette ligne.</p> <p>* Sécurité des pisciacais: situé à côté des écoles maternelles et primaires de St Exupéry et du collège Jaurès, ce tracé urbain est accidentogène car non seulement il y aura à ce carrefour bd Devaux-bd Gambetta des automobilistes, des cyclistes, des piétons, mais surtout un train. Pourquoi ne pas envisager la mise en place de navettes électriques entre Poissy GC et Poissy RER pour la traversée de Poissy?</p> <p>* Nuisances sonores des pisciacais riverains: Les habitants proches du tracé urbain auront à subir les nuisances des travaux. On ne nous dit rien sur les protections acoustiques prévues (bruit, vibrations).</p> <p>* Désertification du centre-ville de Poissy: Poissy va encore éroder des places de stationnement qui sont nécessaires au commerce local déjà moribond. Poissy n'est pas un carrefour!</p> <p>* Impacts environnementaux: et tous ces impacts négatifs sur la forêt de St Germain (abattage d'arbre centenaires!!!) Cette forêt n'est-elle pas classée?</p>
R3/19			09/02/18					x													<p>MMme Hesse, 3 rue Pasteur</p> <p>Pisciacais depuis 3 générations, je trouve déplorable de saccager la ville de cette façon. En détruisant des maisons anciennes et neuves, en enlevant du stationnement. Dans mon enfance, la ligne de la grande ceinture était agréable car on arrivait à Poissy par le haut ou par le bas, c'était bien</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye									Résumé de l'observation/courrier/pétition		
										1	2	3	4	5	6	7	8	9			
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable			
R3/20			09/02/18		x		x			x			x			x					M Allouchiche, conseiller municipal Bien sûr, je suis pour le confort des Pisciacais, bien sûr, je suis pour le développement économique de la ville, bien sûr, je suis pour la revitalisation du commerce du centre ville. Mais pas à n'importe quel prix et dans ce projet, je n'y vois pas l'intérêt général. Je suis pour le tracé initial. Là on créé un besoin et non on satisfait une demande.
R3/21			09/02/18				x			x	x					x					Agnès Guignat, av Meissonnier Le principe du tram-train est très intéressant mais dans le cas du tram 13 proposé, il me semble que le surcoût est une faiblesse défavorable, de même que les délais de réalisation qui seront forcément allongés. Le bd Gambetta qui est emprunté par les voitures qui vont de Carrières/Poissy, Triel, Andrézy à St Germain, le Pecq, etc... est très chargé actuellement à certaines heures, et ces voitures là continueront à l'emprunter même si un tram train est construit. Il y a un risque de bouchons si la largeur de la voie réservée aux voitures est diminuée. Est-ce qu'une liaison par petits bus-navettes d'une gare à l'autre, puis vers la gare d'Achères-Ville ne seraient pas plus faciles à mettre en oeuvre? Donc le tracé initial me paraît rationnel.
R3/22			09/02/18			x				x			x			x					X. quartier de la Bruyère Nous sommes favorables au tracé urbain qui permettra de desservir plus de pisciacais et modernisera la ville.
R3/23			09/02/18						x	x	x	x	x	x		x					Yvette Massy, Résidence C Monet Je suis contre le tracé urbain. Ce tracé oblige à des expropriations. Où iront les occupants? Ou il empiète sur les jardins des maisons, d'où une dévalorisation des biens et la voie publique au raz des habitations Ce tracé n'est pas directement accessible depuis la gare principale de Poissy: donc quel intérêt? Un très bon service de cars dessert les différents quartiers de Poissy. Le bd Gambetta est déjà très encombré aux heures de pointe, de même que les artères principales. Ce tracé conduit à la périphérie de St Germain, comme le tracé initial. Un très bon service de cars relie Poissy à St Germain. De plus ce tracé est très coûteux. Les chiffres qui appraissent dans le tableau comparatifs entre les 2 variantes (dossier d'infos) sont des probabilités: seront-ils la réalité de demain? même si des programmes de constructions sont prévus. Je suis favorable au tracé initial: Le tracé initial est rationnel, il utilise les voies existantes et rempli sa mission, relier dans l'avenir St Cyr tout en passant par la périphérie de St Germain. Ce tracé n'empiète pas sur des habitations. Le tracé initial est moins coûteux. La station Achères-Chêne Feuillu peut être intéressante, de même qu'un passage par le Technoparc.

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
																				1	2
R3/24			09/02/18			X				X		X	X	X		X					<p>Conseil de Développement Economique et Social de Poissy</p> <p>Déposition de 4 pages</p> <p>... engouement des pouvoirs publics pour ce mode de transport. Depuis 20 ans, de nombreuses villes se sont équipées (8 en Ile-de-France): ce mode de transport permet d'offrir aux populations un moyen supplémentaire de déplacement plus fiable et plus écologique que les lignes de bus traditionnelles, de relier les quartiers résidentiels, les pôles d'activités et les coeurs de ville entre eux en étant beaucoup moins agressif pour le tissu urbain existant que des lignes de rails enterrées (métro ou RER). Ainsi le tracé urbain proposé par IdF Mobilités nous paraît être le plus en adéquation avec l'origine même de l'utilité des tram que le tracé initial car il servira une population plus importante et offrira un meilleur service aux pisciacaïs de par son passage dans plusieurs quartiers et son interconnexion avec la gare de Poissy.</p> <p>* Le coût de réalisation: le tracé urbain présente un surcoût de 114,5 M€ par rapport au tracé initial (250,5 M€ pour 136 M€ tracé initial réévalué) (hors gare Achères Chêne Feuillu). Mais le tracé urbain desservira 37 000 personnes, soit un coût de 6 770 €/usager potentiel, alors que le tracé initial touchera 7000 personnes, soit un coût de 19 429 €/usager. Le rapport de rentabilité du tracé urbain est plus intéressant pour la population, d'autant qu'avec 3 gares sur Poissy, la population sera mieux desservie ainsi.</p> <p>* Le temps de parcours: allongement de 5 mn. Mais il faut relativiser car Poissy étant situé au milieu du parcours de la phase 2, on ne parle que de 2 à 2,5 mn en plus pour les Pisciacaïs pour rejoindre les gares d'Achères ou de St Germain. Le trajet entre Achères et St Germain reste très intéressant, puisqu'il sera de 36 mn contre 60 actuellement, le tram étant plus fiable en termes de délais que des modes de transport successifs.</p> <p>* Interconnexion avec la gare de Poissy : seul le tracé urbain propose cette possibilité, permettant de rejoindre la gare en 4 mn par un mode plus fiable que des bus et pour les voisins de St Germain et d'Achères daoir une nouvelle possibilité de rejoindre les pôles d'activité comme Paris et La Défense grâce à l'arrivée du RER E à Poissy.</p> <p>* Impacts et nuisances: plus important dans le tracé urbain que celui initial qui n'en comportait presque aucune, hormis pour le quartier de La Bruyère, avec la rénovation de l'ancienne gare et la suppression du parking la jouxtant, accentuant la problématique majeure de manque de stationnement pour ce quartier très dense.</p> <p>Les nuisances du tracé urbain:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur le bâti: nécessité d'acquérir 4 propriétés le long du bd Gambetta et 11 maisons rue A Boland. Espère que les compensations devront être à la hauteur du préjudice subi. - sur l'environnement: acquisition de 1,7 ha supplémentaire de boisement situé dans la forêt de St Germain pour le tracé urbain, pr au tracé initial. IdF Mobilité s'engage à compenser par la replantation de parcelles forestières. Souhait que ce reboisement se fasse sur le territoire de la forêt domaniale de St Germain et non sur des parcelles plus éloignées dans les Yvelines. <p>Parallèlement tracé urbain aura des impacts positifs sur l'environnement car la circulation routière va diminuer après sa mise en service, entraînant une diminution corrélée de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore. Permet aussi le développement des circulations douces.</p> <p>Ainsi, le CODES apporte son soutien au tracé urbain qui présente une véritable opportunité pour la vie de Poissy et les Pisciacaïs en termes d'offre de transport en commun, d'embellissement du cadre de vie, de développement durable, de lien social, de développement économique et d'utilité publique.</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial				Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye							
									Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
R3/25			09/02/18			x				x	x	x	x		x					Résumé de l'observation/courrier/pétition
																				Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Poissy Considérant les nombreux avantages que présentent ce nouveau tracé pour les usagers des transports et la population notamment : • En terme de développement urbain puisque ce nouveau tracé permettra d'offrir à la population trois stations et non une seule. Il desservira la gare, le nouveau quartier Rouget de Lisle qui doit accueillir 2 000 logements, le quartier Saint-Exupéry qui, entre la forêt et les voies SNCF, est peu accessible aujourd'hui • En terme de déplacement doux, le projet prévoit le réaménagement intégral des espaces publics des rues empruntées par le Tram 13 express avec des trottoirs élargis. et des itinéraires cyclables. Les stations seront équipées de parkings à vélo et le matériel roulant et les stations seront parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite • En terme de santé publique grâce au report des usagers de la voiture particulière vers le projet Tram 13 express et la limitation de vitesse à 30 km/h sur une partie du parcours. • En terme de fréquentation la nouvelle branche entre la gare de Grande Ceinture de Saint- Germain-en-Laye et Achères Ville RER est estimée à 2 400 voyageurs par heure de pointe, soit une augmentation de plus de 60% par rapport au tracé initial. Considérant la durée de trajet entre Saint-Germain-en-Laye et Achères qui ne sera augmentée que de cinq minutes par rapport au tracé initial, Le Conseil, vu le rapport, après en avoir délibéré, décide, Artic le 1 : de donner un avis très favorable au tracé urbain du Tram 13 express qui représente une véritable opportunité pour la ville de Poissy et les villes avoisinantes d'améliorer la desserte des transports en communs et les reports modaux, d'apaiser la circulation et à terme d'améliorer la qualité de l'espace public sur le périmètre du projet.
COMMUNE D'ACHERES																				
R1/1			18/01/18				x								x					Thierry ROBIN 85, avenue de Conflans ACHERES Trouve que le passage par le centre de POISSY améliore l'attractivité de POISSY, assure une meilleure desserte de la gare et améliore aussi l'interconnexion entre les différents mode de transport (bus, RER, Eole et donc T13). Par compte le coût de cette réalisation est fortement augmenté et le passage par le centre de Poissy va retarder sa réalisation. M. ROBIN souhaite qu'un arrêt supplémentaire soit introduit pour mieux desservir les Achérois qui habitent sur le sud de la ville. Autre proposition : chercher à décaler l'arrêt ZAC vers le technopole pour le rapprocher du lycée du technoparc.
R1/2			18/01/18				x			x					x					Michel GUILLEMIN 65, rue Paul Vaillant Couturier ACHERES Il se pose la question de la revalorisation des coûts du tracé initial. - Il est étonné de la portion en voie simple sur 800 m au niveau de l'emplacement du chêne feuillu. - Quelle est la l'emprise au sol du Tram ? - Comment se fait le changement de voie en gare d'ACHERES ? - Demande un schéma de tracé du Tram au niveau du pont de la gare d'ACHERES. - Il s'interroge sur la différence de niveau entre le Tram et le RER. - Il s'interroge sur le plan de mobilités - mettre en place (Horaires des bus etc ...) - Pourquoi pas une simple "halte" au chêne feuillu sans faire un vrai gare. Souhaite savoir si le dossier sur la version initiale est encore disponible sur internet.
R1/3			18/01/18							x	x				x					M. et Mme PINARDY 3.Allée G. Brassens ACHERES Ils sont contre la gare du Chêne feuillu, (qui d'ailleurs n'est plus envisagée dans le projet urbain). Ils posent aussi la question sur la voie unique. Ils subissent des nuisances car ils se trouvent en périphérie. Ils constatent qu'il manque des infrastructures tels que parking, accès bus. Ils souhaitent l'implantation d'un mur anti-bruit car ils subissent déjà des nuisances.
R1/4			18/01/18												x					M. + Mme GIBLET 10. Allée des Droits de l'Homme ACHERES Ils veulent une gare ou, au minimum, un arrêt au chêne feuillu. Ils ne sont pas satisfaits de l'horaire des derniers passages de bus. Ils sont très choqués que l'on ait pu prévoir une portion de voie unique.

Enquête DUP : Thèmes

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Pour avec une station complète	Contre	complémentaire au tracé initial	Enquête DUP : Thèmes										Résumé de l'observation/courrier/pétition	
										1	2	3	4	5	6	7	8	9	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye		
										Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable			
R1/5			24/01/18			x															Anonyme Le parcours de Poissy Saint-Germain-en-Laye -Poissy-Achères ville me convient
R1/6			02/02/18																		Anonyme A t-on prévu des tram-train amphibies pour traverser Poissy
R1/7			02/02/18										x								P Guidée obs manuscrite et dactylographiée 1 - Il doute de la fiabilité des estimations de coûts avancées pour ce nouveau tracé car le tracé initial est passé en 4 ans de 103 à 136 M€ 2 - quelle est la distance entre la station Poissy RER du Tram version urbaine et la gare SNCF ? Il semble chercher à démontrer que les conditions de dessertes sont les mêmes dans les deux tracés. La version dactylographiée présente un modèle de navettes suisses électriques par batterie (Genève).
R1/8			02/02/18			x ?					x										Mme Mondy 23 rue J. Kosma ACHÈRES Elle s'inquiète des défrichements prévus qui vont la priver de la protection phonique qu'elle a actuellement. Elle constate que certains quartiers sont non desservis donc elle demande un arrêt vers chène feuillu ou le déplacement de POISSY ZAC
R1/9			05/02/18		x		x			x	x	x	x								courrier de Monsieur le Maire d'Achères Cf courrier reçu au siège de l'enquête et déposé ci-dessous
R1/10			08/02/18							x			x								E. Beaudichon Résidence de L'Orée du Bois Ne se prononce pas réellement, même s'il trouve la présentation bien faite. Il suggère un glissement de l'arrêt ZAC pour mieux desservir le sud d'Achères et le Technoparc. Il souhaite que les aménagements complémentaires (voie douce, passerelle) ne soient pas à la charge des communes, mais des investisseurs.
R1/11			09/02/18								x							x			M. Thierry Robin L'arrêt à lagare de Poissy sera il en zone inondable ? La TGO devait desservir Achères en 2015 ; en quelle année aurons nous la chance de voir arriver le T13
R1/12			09/02/18							x											M. Luigi Alexandre Mondy Quel est l'intérêt de ce nouveau tracé qui va compliquer sur la gare d Poissy, qui a un coût plus élevé et rallonge le temps de trajet Ourquoi ne plus avoir d'arrêt sur Chène Feuillu De plus nuisance sonore du tramway dans la partie forêt au dessus des maisons ; on déracine les arbres ; pourquoi pas de protection acoustique
R1/13			09/02/18									x									M. Romain Morin Le tracé urbain paraît plus coûteux et risque d'engendrer des nuisances dans la ville pendant plusieurs années alors même que le trafic routier est plus que chaotique aux heures de pointe Ce tracé allongera de plus de 10 minutes le trajet jusqu'à Achères RER Un arrêt dans le zone Chène Chenu Technoparc est plus que nécessaire Veiller aux nuisances sonores le long du Chène feuillu