

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		
R1/14			09/02/18				x						x			x				<p>Résumé de l'observation/courrier/pétition</p> <p>M. Sifha Ngoun résumé de la contribution :</p> <p>situation à Achères : la ville manque d'infrastructure au niveau transports en commun : Achères-Ville éloignée du centre ville et surchargée aux heures de pointe, Achères Grand Cormier éloignée de la ville sans desserte bus et dangereuse le soir trois lignes de bus seulement plus de 0 % de logements sociaux le commerce est en centre ville et dans la plupart des quartiers le technoparc regroupe un viier d'entreprises dynamiques proches du sud de la ville il y a le lycée Charles de Gaulle au technoparc il y a l'usine Peugeot en face du technoparc et proche du sud de la ville Pour toutes ces raisons je souhaite l'arrivée d'une gare au sud de la ville d'Achères pour faciliter le vie des gens et favoriser le développement économique du technoparc et des entreprises environnantes</p>
COURRIERS PARVENUS AU SIEGE DE L'ENQUÊTE A POISSY																				
1			20/01/18		x				x	x		x	x			x				<p>Mme Tchéryène Mairet, conseillère municipale Dépôt le 20 janvier 2018 d'une note datée du 13 janvier (15 pages) : - opacité démocratique et décisionnelle : le tracé urbain n'est pas l'émanation d'un travail concerté et collectif ; dès lors, le niveau d'implication de la population est inexistant ; chaque étude complémentaire n'est qu'un jalon d'une progression implacable et solitaire - des élus du Conseil régional dans le flou - les élus de la communauté urbaine GPS&O n'ont jamais délibéré sur le tram 13, n'ont vu passer aucune étude, n'ont voté aucun soutien, n'ont pas voté le moindre euro - un tracé urbain destructeur : école Péguy - rue Fernand LeFebvre - circulation sur la D 190 - rue la Bruyère - goulot d'étranglement boulevard Gambetta embouteillages au rond-point de l'Europe - mise en sens unique du boulevard Robespierre - torture du tracé rue Adrienne Bolland - plébiscite du tracé initial : une réhabilitation insolente de bon sens et de pragmatisme - sans surprise sur les coûts - zero impact sur la circulation - la gare chêne feuillu cumule beaucoup d'atouts - la gare TGO à 800 m. de la gare RER - propositions d'optimisation du tracé initial : un arrêt pour desservir technoparc et Achères sud - arrêt rue de la Marne - arrêt rus Simonet</p>
2			20/01/18					x			x	x								<p>M. et Mme Boissau 12 Bd Robespierre Poissy lettre du 14 janvier 2018 à la Présidente de la commission d'enquête, reçue le 20 janvier (3 pages) ; résumé : - le projet initial est plus réaliste - il est possible de faire circuler sur le trajet urbain des autobus ou des trolleybus - impact sur la circulation dans Poissy et le stationnement - problème de déviation de la ville des flux Pontoise-Orgeval et Saint-Germain-Triel - la mise en zone 30 du boulevard Gambetta n'est pas réaliste - la stagnation du trafic va augmenter la pollution - stationnement sur le boulevard Gambetta - quelle est la finalité de cette liaison Achères - Saint-Cyr-l'Ecole via Poissy ? - améliorer les transports en commun ne doit pas se faire au détriment et en pénalisant le transport routier</p>

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	
3			20/01/18	x				x		x	x	x	x			x				<p>M. Claude Hosten pour l'association APFI-TGO</p> <p>lettre du 16 janvier 2018 à la Présidente de la commission d'enquête reçue le 20 janvier pour lui commuiquer le texte son intervention lors de la réunion publique du 11 janvier (6 pages) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le centre ville (mairie, marché, cinéma) l'hôpital, le technoparc les quartiers de béthémont-la Bidonnière, la Cpudraie, beauregard, migneaux, clos d'Arcy ne seront pas desservi par le tram-train : le tracé coupe le ville en deux i traverse la ville sans raiment la desservir - le tram express sera beaucoup moins express avec ce détour - le tracé urbain augmentera sensiblement les embouteillages ; comment rgler les problèmes de circulation aux carrefours Fernand Lefebvrtz/La Bruyère...Foch/Gambetta...et au carrefour Devaux/Gambetta - les nouveaux habitants d Carrières sous Poissy n'ont pas d'autre choix que d'emprunter le pont qqi débouche pace de l'Europe - la possibilité de relier la station Gambetta à la station RER A avec des navetes électriques n'a pas été étudiée
4			23/01/18					x		x	x									<p>Famille Royet, 172 rue Adrienne Bolland, 78300 Poissy</p> <p>Contre le nouveau tracé urbain.</p> <p>Conséquences humaines (expropriations)</p> <p>Conséquences écologiques (arbres d'alignement et forêt impactés.</p> <p>Conséquences sur la santé: ambiance sonore avec la destruction du merlon</p> <p>Pollution visuelle: rue A Bolland</p> <p>Stratégie de délestage sur Poissy</p> <p>Budget qui explose</p> <p>Circulation automobile dans Poissy sous-estimée</p>
5			29/01/18		x	x				x	x	x	x		x					<p>Conseil départemental des Yvelines</p> <p>Contribution de sept pages, résumé :</p> <p>Le département expose ses motivations pour le soutien au tracé urbain.</p> <p>- Ce tracé est à la hauteur des enjeux de développement du pôle de POISSY et des communes environnantes : ce projet est un "structurant support au développement économique et résidentiel d'un secteur en pleine mutation" (la "boucle de la Seine").</p> <p>Les chiffres de l'étude montrent que "la rentabilité socio-économique est sensiblement plus avantageuse ... son taux interne passerait de 5,8% à 7,7%"</p> <p>- Un tracé permettant de renforcer le maillage du réseau de transport : par : "une correspondance garantie avec le RER E" en gare de Poissy qui devrait permettre d'améliorer "l'intermodalité grâce à des correspondances efficaces en gare de Poissy.</p> <p>- Un cadre de vie revalorisé grâce au tracé urbain : renouvellement des espaces publics, circulation apaisée : grâce en partie à des "projets dont la maîtrise d'ouvrage est portée par le Département des Yvelines" comme : liaison RD 30- RD 190 (pont d'Achères) ; requalification de la RD 190 entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, avec l'intégration d'un TCSP dans la partie urbaine ; le prolongement du Bd de l'Europe à Poissy.</p>

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			
6			29/01/18			x				x	x	x	x	x		x						Citalios, aménageur du quartier Rouget de Lisle Soutien au tracé alternatif, désigné en décembre 2015 comme aménageur du quartier Rouget de Lisle. Construction d'un premier ensemble avec une Résidence Jeunes Actifs et 360 logements, dont 60 logements sociaux dans le cadre de la reconstitution de l'offre de logements du Projet de Rénovation Urbaine de la Coudraie. Chantier démarré depuis le mois d'avril 2017 et les premiers habitants sont attendus début 2019. La suite du projet d'éco quartier comprend la reconversion des friches industrielles et ferroviaires intégrées au périmètre de la ZAC, contribuant ainsi à la création d'environ 2000 logements autour d'un grand parc de 1,6 ha, intégrant des bureaux, locaux d'activités et commerces de proximité, équipements publics dont un nouveau groupe scolaire et une crèche privée.. La réalisation de cette opération d'aménagement s'échelonne jusqu'en 2035, sur la durée de la concession d'aménagement, par phases successives. Dès le début de la mission, Citalios s'est engagé auprès des Elus et des services de la Ville pour la mise en oeuvre du Tram 13 Express phase 2 et du tracé urbain alternatif, en contribuant aux études préliminaires en 2016 avec la ville de Poissy, le Conseil Départemental des Yvelines et la Communauté Urbaine GPS&O. Ceci pour permettre la bonne coordination des projets d'aménagements entre le tram 13 Express, le quartier Rouget de Lisle et le prolongement du bd de l'Europe. Cette coordination va se prolonger tout au long des chantiers à venir. Formidable opportunité pour les Pisciaisais, avec un chantier, qui s'accompagnera nécessairement de nuisances, mais qui ont bien été identifiées dans le dossier d'enquête et pourront donc être maîtrisées au mieux par le MO.
7			30/01/18			x				x		x	x		x							PSG Résumé du courrier de 2 pages. Le Paris St Germain va implanter son nouveau centre d'entraînement et son académie de football sur les Hauts de Poissy au lieu-dit "Les Terrasses de Poncey", sur un site de près de 74 ha, destiné à accueillir notamment les entraînements de son équipe professionnelle masculine de football, de son équipe professionnelle de handball, et de son club de judo ainsi que la formation et la préformation des joueurs du PSG. Ce projet comporte notamment un stade de 5000 places, des espaces d'hébergement et de scolarité à destination des joueurs et des jeunes de la formation, ainsi que des espaces commerciaux. Primordial que, tant les joueurs que le public puissent accéder de façon rapide, simple et sécurisée au campus. Ce site est desservi par une ligne de bus qui a pour terminus la gare de Poissy. Ainsi le tram 13 viendra compléter l'offre de transport des lignes J, du RER A et bientôt du RER. Ainsi une station du futur Tram 13 accessible à pied très rapidement depuis le site est extrêmement importante pour le PSG qu'isoutient donc le tracé urbain.
8			31/01/18			x						x	x		x							Office du tourisme de Poissy Mission de service public de l'office du tourisme auprès de la commune de Poissy, mais aussi auprès de GPS&O et des futurs besoins touristiques dans ces territoires. Le tracé urbain est ainsi préféré, permettant la fréquentation simplifiée des pôles d'activités touristique et économique du territoire par les visiteurs étrangers. Cette desserte n'était pas assurée par le tracé initial.

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 surêté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	
9			31/01/18					x				x	x	x						<p>Martine Lavigne, 18 rue Charles Maréchal, 78300 Poissy</p> <p>Habite Poissy depuis 35 ans et est directement concernée par le choix du tracé. En dehors de toute considération personnelle, est partisane du tracé direct initial, le tracé urbain offrant peu d'intérêt pour les habitants. En effet, la plupart des quartiers ne sont pas concernés par cette desserte dont le principal intérêt est de relier Poissy Gambetta (GC) et Poissy RER, distants d'environ 1km. Or cette liaison pourrait facilement être obtenue avec des bus ou des navettes dédiées. Habite le centre ville, situé à mi chemin entre Poissy Gambetta et Poissy RER. Donc qq soit le tracé retenu, les habitants du centre ville n'utiliseront pas le tram pour se rendre ç la station de RER s'ils veulent aller à Paris ou à La Defense. Et s'ils veulent aller à Versailles, ils marcheront jusqu'à Poissy Gambetta. Ainsi, il apparaît plus opportun de conserver le tracé initial, rapide te moins coûteux et moins problématique. Si toutefois le tracé urbain devait être retenu, sa maison, voisine de celle du 20, rue C Maréchal devant être détruite pour élargir le bd Gambetta, serait aussi concernée car elle deviendrait riveraine du bd Gambetta. Entraînant inconvénients et préjudice. La maison allant être détruite la protégée du bruit de circulation du bd, cet axe devenant encore plus bruyant. En effet, le bd reste à double sens; avec un accès maintenu pour les poids lourds plus le tram! Par ailleurs le mur mitoyen, peu élevé, ne va pas la protéger contre les intrusions. Les risques liés à l'insécurité et les intrusions vont augmenter. En outre, cette maison est expropriée aux seules fins de récupérer qqs mètres carrés le long du bd. Mais la majeure partie de cette propriété ne sera pas utile au passage du tram. Dans ces conditions, quelle sera l'utilisation de cette surface disponible et non nécessaire au tram? Quelles mesures le MO compte t-il prendre pour atténuer les conséquences négatives du tracé urbain sur son bien? En tout état de cause, cette proximité du bd Gambetta aura une incidence négative sur la valeur de sa propriété et elle souhaite savoir comment sera évalué le préjudice pécuniaire et qui l'indemniserà.</p>

Enquête DUP : Thèmes

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		
										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	
10	01/02/18								x	x	x	x	x	x	x	x				
<p>Résumé de l'observation/courrier/pétition</p> <p>MMme Lagrange 34 Bd Devaux</p> <p>Courrier de 7 pages, illustré, présentat les caractéristiques dimensionnelles du tracé urbain et examinant les différents tronçons. * les caractéristiques dimensionnelles de l'emprise du tracé urbain (abordé dans la documentation fournie par la mairie): 1 trottoir latéral: 2x1,2m=2,4m + 2x1 voie mixte auto-vélo 2x3m=6m + 1 voie de Tram sans terre plein central car pas d'arrêt 2x3m=6m + 1 bande de stationnement dans le sens place de l'Europe vers St Germain-en-Laye 1x2,5m+2,5m : emprise totale 16,9m. * tronçon 1: station Gambetta- avenue Maréchal Foch: La largeur totale disponible semble suffisante si on coupe les arbres. Le carrefour Gambetta-av Maréchal Foch est souvent bloqué avec son feu de signalisation sur plusieurs des 4 accès et donc obstruction des voies du tram 13 et allongement du temps de fermeture (feu rouge voitures) dans les 2 sens pour laisser passer le tram. D'après les documents d'étude, le tracé urbain "décroché" de la voie de la Grande Ceinture au niveau du pont sur l'avenue de Versailles pour se positionner en partie centrale 5m plus bas. Questions: où sera implantée la nouvelle gare Station Gambetta puisque le tracé urbain ne va pas jusqu'à l'ancienne gare existante? et où sera implanté le parking pour accueillir les personnes venant prendre le Tram 13 à la station Gambetta? * tronçon 2: av Maréchal Foch- Bd Devaux: largeur disponible insuffisante, sauf à exproprier et à détruire peut-être 6 bâtiments. Le carrefour Gambetta, avec son feu de signalisation est souvent bloqué sur les 4 accès (répercussion du blocage du carrefour Devaux-Général de Gaulle-Monoprix: obstruction des voies du tram 13, allongement du temps de fermeture (feu rouge voiture) dans les 2 sens pour laisser passer le tram.: blocage du bd Devaux jusqu'au carrefour Devaux Robespierre au moins. Or le bd Devaux est très fréquenté (au moins 10 fois/jours) par les ambulances deservant l'Hôpital de Poissy: une réduction de la fluidité du trafic serait sans doute dramatique. * tronçon 3: Largeur disponible semble suffisante, en coupant les arbres et en supprimant la contre-allée. La place de l'Europe, avec ses feux de signalisation, est souvent bloquée sur les 4 accès, en répercussion du rétrécissement à l'entrée du bd Robespierre et du blocage au feu de signalisation du carrefour Bd Robespierre-Bd de la Paix: obstruction des voies du tram 13 et allongement du temps de fermeture (feu rouge voitures) dans les 2 sens pour laisser passer le tram. * tronçon 4: depuis la Place de l'Europe jusqu'au quartier St Exupéry: dans la 1èe partie entre les 2 bâtiments PSA, il y a la largeur nécessaire, la circulation n'étant que dans un seul sens, essentiellement dédiée à l'accès au pkg PSA. La station Garre RER peut rouver sa place entre les 2 bâtiments. Après les bâtiments PSA, on arrive dans la friche industrielle et il n'y a plus de circulation auto. L'espace peut être utilisé en fonction des besoins. Tronçon 5: traversée du quartier St Ex, rue A Bolland: l'emprise pour la circulation peut être réduite mais la réduction est éventuellement compensée par la partie pour implanter des protections acoustiques. Nécessité d'exproprier une douzaine de maisons: pbs humains, coûts, délais dus aux inevitables recours juridiques. * Ainsi, l'argument de la réduction du trafic auto grâce au tram 13 est erroné par il n'est pas constitué par les riverains voisins du tracé urbain proposé. Et comme il n'y aura pas d'arrêt entre les stations Gambetta et Poissy-RER, les habitants continueront à aller à pied, soit à la nouvelle station Gambetta, soit à la gare RER. En revanche, ceux qui viennent des zones non desservies (Orgeval, Chambourct, Carrières sous Poissy...), continueront à venir à Poissy pour prendre la ligne et pour stationner dans des parkings insuffisamment dimensionnés (cf RER de St Germain). Quel est l'importance du trafic auto généré par les employés de PSA ayant un pkg au pôle tertiaire ou à l'usine? En quoi le tram 13 va-t-il réduire cette part? Quelque soit le tracé d'ailleurs. Et le trafic des poids lourds en transit ou alimentant l'usine PSA ne sera pas réduit par le tram, qq soit son tracé. * alternative opérationnelle : mettre en service une station à Achères Chêne Feuillu, avec correspondance entre le RER-ligne A (et donc son futur</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		
										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
11			02/02/18					x		x	x	x	x							<p>prolongement) et le tram 13 = desserte du Technoparc non prévue par le trajet urbain et nécessité de construire un pkg proche de cette nouvelle station.</p> <p>Mais il y a la de la place disponible en forêt.</p> <p>Ainsi le tracé urbain n'offre pas de réels avantages par rapport au tracé initial mais en revanche impactera gravement le trafic autos/camions, tant en période de travaux que d'exploitation. Car la réduction de cette circulation est une spéculation non-fondée sur une analyse effective des origines-destinations des flux actuels et de leur évolution associée à la mise en service du tram. Et ces problèmes de fluidité vont ainsi se répercuter sur la circulation du tram. ET la récente paralysie de Poissy avec les inondations permet d'en mesurer l'ampleur.</p> <p>L'augmentation de la population desservie est également pure spéculation.</p> <p>Les coûts multipliés par 2, les délais imprévisibles d'expropriation et d'acquisition des parcelles; la durée et la difficulté technique des travaux dans un tissu urbain dense font que ce tracé urbain est une erreur.</p> <p>A l'inverse, le tracé initial utilisant la voie de l'ancienne Grande Ceinturen représente une meilleure solution, techniquement plus simple, financièrement plus avantageuse, opérationnelle et permettant une mise en service plus rapide. Enfin, elle permettra de desservir le Technoparc pour autant que le STIF accepte de créer/rénover une station a Chêne Feuillu.</p> <p>Marie José Hosten, 16 rue Charles Maréchal</p> <p>Courrier de 3 pages, avec annexe de 4 pages présentant l'argumentaire de la contribution de "Vivons notre Ville" et 2 pages d'annexe sur un nouveau matériel roulant électrique "Aptis", d'Alstom et NTL.</p> <p>Totalement en accord avec les arguments développés par "Vivons notre ville" et donc pour le tracé initial, sans être adhérente à l'association.</p> <p>Il est essentiel de relier toutefois Poissy Gambetta à Poissy RER, mais par des navettes électriques (voir l'annexe 2), avec le parcours suivant: départ de Poissy GC, passage rue de La Bruyère, rue F Lefebvre, rue du Gd Marché, av du Cep (avec arrêt possible au centre ville) puis M Berteau (arrêt poissy RER). Retour via le bd Gambetta et l'avenue de Versailles. Trajet pour effectuer le parcours aller ou retour est d'environ 4 minutes. Le temps nécessaire pour emprunter la navette serait compris par celui perdu pour marcher de l'arrêt du tram à la station RER (230 m) dans le tracé urbain. Ces navettes pourraient facilement bénéficier de voies dédiées et ne présentent pas les inconvénients du tracé urbain.</p> <p>Le comparatif des délais de réalisation n'a pas été sérieusement traité: si cette enquête complémentaire n'avait pas eu lieu, la mise en service de cette phase aurait été fin 2019. Lors de la réunion du 7 décembre 2017 organisée par IdF Mobilités et réunissant plusieurs associations, il a été affirmé que les délais étaient sensiblement les mêmes. Or on est en droit d'en douter, car dans le tracé initial l'utilisation des infrastructures existantes comparées aux obstacles techniques, juridiques du tracé urbain.</p> <p>La notion d'intérêt général: dissymétrie des moyens mis en oeuvre par les partisans du tracé urbain, avec grand renfort de importants moyens de communication, à opposer à une forte position au tracé mais sans moyens particuliers pour l'exprimer autrement que dans le cadre de cette enquête complémentaire.</p>

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	10		11	12			
12			05/02/18	x				x		x	x	x	x		x										<p>CADEB (Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de la Seine/St Germain-en-Laye</p> <p>Suite de l'avis donné sur la concertation publique du 7 mars au 8 avril 2016. CADEB regroupe plus d'une 20e d'associations de protection de l'environnement dans les boucles de la Seine St Germain en Laye et alentours. Agrément préfectoral départemental et membre de FNE Yvelines et de FNE IDF, elle-même rattachée à FNE. Membre également de l'association des usagers des transports (AUT, FNAUT).</p> <p>Avis favorable émis lors de l'enquête initiale à l'été 2014.</p> <p>Examen du tracé urbain, outre le surcoût important qui sera à la charge de l'Etat, la Région et du département. Par ailleurs: la CADEB constate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - que le passage dans la zone urbaine dense devrait rendre la desserte plus attractive à de nombreux habitants, notamment par le raccordement au RERA et E à Poissy, mais demande une étude des flux et d'adaptation du trafic routier, la création d'une ligne de TC étant l'occasion de revoir la place de la voiture - L'axe Tirel Poissy et carrières sous Poissy doit donner lieu à une étude particulière - La liaison A104 n'est pas actée dans le projet - Le déboisement est plus important que ds le projet initial - le tracé engendrera des expropriations dans les zones de contraintes et qui à défaut la voie unique ne permettra pas un trafic suffisamment fluide <p>considère que la TGO n'est pas faite principalement pour desservir Poissy intra muros mais pour améliorer les trajets entre les villes de l'Ouest parisien et ainsi préconise de ne créer d'une station sur Poissy</p> <p>constate que le projet initial permet la réutilisation du RFN jusqu'à Achères Chêne Feuillu et réduit ainsi les coûts.</p> <p>Ainsi le collectif, tout en reconnaissant l'intérêt d'un raccordement direct au RER A à Poissy proposé dans cette variante, préconise de réaliser le projet selon le tracé initial, pour des raisons de coûts, de contraintes techniques, de réalisation et d'exploitation et de moindre impact sur le milieu naturel, de conformité aux objectifs de liaison interurbaine.</p> <p>Le collectif demande par ailleurs, de ne pas bloquer la phase 1 du projet entre St Cyr l'école et St Germain en Laye et rappelle son opposition à la virgule. Regrette par ailleurs l'absence de décision et de financement pour la phase 2 de la Tangentielle Nord (T11).</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 tracé	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye		
																			1	2	3
13			06/02/18		x	x				x		x	x	x		x					<p>Résumé de l'observation/courrier/pétition</p> <p>Avis de la Communauté urbaine GPS&O</p> <p>* concernant la desserte: celle-ci apparaît plus complète dans la variante tracé urbain, avec de multiples avantages: - desserte de la gare SNCF de Poissy avec 2 lignes structurantes (A et E) et 28 lignes de bus dont des lignes interurbaines desservant des pôles majeurs d'IdF (Cergy, Versailles, St Germain-en-laye - desserte des pôles industriels et tertiaire de PSA - désenclavement du quartier St Expéry, classé Politique de la ville, avec la station Zac, la desserte de bus étant difficile en raison de la congestion du trafic rue St Sébastien et bd Robespierre prise en compte des projets de développement (ZAC Rouget de Lisle (2000 logements; soit environ 5000 personnes en plus avec les stations RER et ZAC amélioration possible de la desserte du Technoparc dont l'entrée est à 1,7 km de la station ZAC. Des aménagements pour modes doux et piétons permettraient de rejoindre cette zone d'emplois importante en 11-17 mn à pied et 4 à 7 minutes en vélo. Ainsi 30 000 habitants et emplois supplémentaires seraient desservis par la variante tracé urbain (37 000 versus 7 000). Les différents déplacements possibles seraient ainsi: - ceux depuis Achères et les communes résidentielles du Sud des Yvelines desservies par le tram 13 vers les zones d'emplois importantes et en croissance de Poissy - les liaisons internes à Poissy, notamment St Expéry-Gare et La Bruyère - Gare - les déplacements des Pisciacais vers les zones d'emplois de Versailles et St Quentin-en-Yvelines. * concernant l'insertion urbaine: la variante urbaine est l'occasion d'un traitement qualitatif des axes empruntés, en particulier le Bd Gambetta qui sera réaménagé de façade à façade. L'amélioration des espaces publics permettrait d'atténuer l'effet de coupure que constitue actuellement la RD 190. En outre les aménagements pour les piétons et les cycles sont prévus tout au long de l'itinéraire, améliorant le maillage du réseau de modes doux de la ville. La Communauté urbaine GPS&O soutient ainsi le tracé urbain.</p>
14			06/02/18						x	x	x	x	x	x	x						<p>Anthony Besse, 19 rue des Etats Généraux 78 260 Achères</p> <p>Plusieurs contributions déjà déposées sur le registre électronique. Note la disparition de la station Achères Chêne Feuillu. Rappelle les temps de parcours en voiture très important pour traverser Poissy depuis Achères, temps allant être encore allongés pendant les travaux prévus sur 5 ans entre 2021 et 2026. Le projet a quasiment doublé son coût ... pour favoriser la ville de Poissy... pour un tram qualifié d'express. Achères n'est desservi que par une gare concentrant toutes les lignes, sur laquelle va encore se greffer le tram. Or celle-ci est située tout au nord, à 4 kilomètres du Technoparc qui dispose d'un lycée, d'entreprises, d'hôtels et l'arrêt de la ZAC de Poissy située à 2,5 km du Technoparc, il y aurait donc un no tram's land de 6,5km environ entre la gare d'Achères ville et l'arrêt de la ZAC Poissy. A part prendre la voiture avec les problèmes de parking qui en résultent ou le vélo avec la même contrainte, plus le temps de trajet, impossible à pied de pouvoir profiter du tram à venir. Par ailleurs, le projet passe de 100M€ à 250M€ pour traverser Poissy, augmentant le temps de parcours, ralentissant les travaux, créant des problèmes de circulation considérables durant les aménagements ... tout ça seulement pour permettre à Poissy d'être dotée de plusieurs arrêts séparés de 500 à 700 mètres. Comment peut-on accepter que la ville d'Achères ne soit desservie que par 1 arrêt situé à l'extrémité nord et qu'un TRAM dont l'utilité est de prendre des passagers, puisse parcourir 6,5 kilomètres sans arrêt, alors que la ville voisine sera largement desservie? C'est un non-sens qui prive un lycée, des entreprises locales et plusieurs quartiers comptant de nombreux actifs, de pouvoir profiter d'un moyen de locomotion moderne, fréquent, non polluant, et qui passe pourtant juste à côté de chez eux. Sans demander la construction d'une gare, pourquoi ne pas de suite valider un simple arrêt au chêne feuillu qui permettrait au moins à des personnes de pouvoir profiter de cet aménagement en toute sécurité et sans augmenter les dépenses du projet, surtout après les 150M€ rajoutés pour la seule ville de Poissy. Un accès au Technoparc par la forêt devra être créé afin de desservir cette zone.</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				
	15		05/02.18						x	x	x	x	x	x	x							
	16		05/02.18								x											
	17		06/02/18		x										x							

Résumé de l'observation/courrier/pétition

Jean Michaud, 48 rue Georges Bourgoïn, 78260 Achères
 Pour le projet initial, dont les avantages en termes économiques, de caendrier et environnementaux apparaissent évidents. Sans oublier une gare au sud de la ville d'Achères, pour desservir ce territoire et le Technoparc

Mme Bouvet, 44 bd Gambetta, 78 300 Poissy
 2 questions concernant le tracé urbain:
 * Bruit lié au projet de construction du tram urbain pour les riverains du bd Gambetta côté pair:
 Dans l'étude d'impact (p 171) et conclusions : le bruit du tram sera couvert par le bruit ambiant et donc aucune protection acoustique b'est nécessaire. Or la route, pour les riverains côté pair va se rapprocher de 3 m (expropriation) + 1m de réduction de la largeur du trottoir: ainsi l'étude d'impact ne prend pas en considération le rapprochement de 4 m de la source principale de bruit pour les riverains. Donc, outre des expropriations, ces riverains vont avoir aussi à subir l'augmentation des nuisances sonores, des vibrations et de la pollution. Et dans l'étude d'impact (p179 à 181) l'ambiance sonore prééstante considérée comme modérée atteint les 70 dB. la source sonore se rapprochant, l'ambiance ne peut que se dégrader. C'est d'autant plus incohérent que, pour des mesures similaires, il est prévu des protections acoustiques rue A Bolland! Des protections acoustiques bd Gambetta doivent ainsi être prévues
 * suppression des places de pkg bd Gambetta:
 Selon l'étude d'impact, toutes les places de pkg sur le bd Gambetta à partir du croisement avec le Bd Deveaux et en direction de la forêt seront supprimées. Il est indiqué que qqs emplacements pourront être éventuellement récupérés sur l'emprise de l'ancienne station Oil France. Or, contrairement à ce qui est indiqué, il n'y a pas que des commerces possédant un pkg privé. Il y a aussi des bureaux des médecins et surtout des habitants Si o est situé au milieu de cette zone où les places sont supprimées, il n'y aura plus de possibilité ni de se garer, ni de recevoir des visiteurs. Habitant le quartier depuis une 15e d'années, nous constatons que la 50e de places est occupée quasiment à 100%. C'est essentiel pour la vie locale du quartier. De plus, comment feront les habitants ou visiteurs à mobilité réduite?

Franck Baue, membre fondateur de l'association AFPI-TGO, 17, rue Charles Michel, 78300 Poissy
 Attire l'attention sur l'évaluation financière du projet: ce nouveau tracé présente un surcoût sur le tracé initial d'environ 114M€, soit une augmentation de près de 85% par rapport au projet initial. Dans le même temps, toujours selon les chiffres de ce rapport, l'utilisation régulière de la ligne passerait de 32900 utilisateurs dans le tracé initial à 38500 dans le tracé urbain, soit une augmentation de 17%. Certes, sur le tronçon entre St Germain et Achères, une augmentation de 60% est prévue et un temps de trajet entre ces 2 points qui augmente lui de 40%. Le temps de parcours global augmenterait plus de près de 20%, induisant un attrait réduit pour un certain nombre d'utilisateurs, d'où un solde de 5600 utilisateurs réguliers en plus sur la ligne. Ainsi, au regard de l'investissement supplémentaire consenti, il en ressort donc que chaque utilisateur gagné par rapport au tracé initial nécessite un investissement supplémentaire de 20357 € (114 M€/5600). Si le tracé initial présente un bilan économique négatif, il apparaît extrêmement étonnant que le nouveau tracé puisse être de ce point de vue supérieur eu égard aux chiffres mentionnés ci-dessus. Cette rentabilité n'inclue pas les investissements supplémentaires sur le développement d'infrastructures routières alternatives directement liées au choix du tracé urbain (pour désengorger la place de l'Europe et la RD 190. Par ailleurs, les travaux d'assainissement ne sont pas non plus chiffrés et imposent de revoir la rentabilité interne présentée. Par ailleurs, la valorisation faite du report modal ne tient sans doute pas compte du fait que d'ici 10 ans et au-delà, les niveaux d'émission de gaz et particules des véhicules à moteur auront considérablement baissés, de même que l'essor des réseaux de télécommunications aura une incidence sur la diminution des déplacements professionnels. L'expérience du premier tronçon de cette ligne tend par ailleurs à montrer que les hypothèses de trafic retenues à l'origine par le STIF sont loin d'être conformes à la réalité et rien ne saurait prouver que son extension permette de remédier à ce fait.

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	
18			07/02/18		x		x			x	x	x	x	x		x			
<p>Résumé de l'observation/courrier/pétition</p> <p>Avis Ville d'Achères dans le cadre de l'enquête publique complémentaire. Suite aux conclusions de l'enquête publique de 2014 et aux enseignements tirés de la concertation menée en 2016 sur un tracé alternatif permettant une correspondance avec la ligne E du RER prolongée en gare de Poissy, la ville d'Achères tient à apporter son soutien au principe de ce tracé alternatif en milieu urbain. Ce tracé à la vertu de la proximité : il permet en premier lieu aux Achérois de se rendre aisément dans le centre de Poissy, important centre-ville, mais aussi territoire d'implantation de nombreux emplois. A plus large échelle, il offre également aux Achérois la possibilité de rejoindre rapidement une gare Eole, et de bénéficier de tous les atouts de cette ligne structurante pour le devenir des Yvelines, puisqu'elle contribuera à désengorger le RER A. Il est en revanche regrettable que les délais de réalisation ainsi que le coût des travaux suite à ce tracé modifié soient aussi élevés. La ville d'Achères sera également attentive aux désagréments attendus durant la phase travaux: ceux-ci seront nombreux, tant autour de la gare d'Achères que dans le centre-ville de Poissy. A ce titre, il conviendrait que des études plus complètes soient menées sur les conséquences de la phase travaux, notamment en matière socio-économique : les progrès d'après-demain attendus tant de la part du Tram 13 Express que d'EOLE ne doivent pas être les régressions de demain. Les habitants de nos villes ne le comprendraient pas. La ville d'Achères, concernant la ligne Tram 13 Express, réaffirme son attachement à la réalisation d'une station de tram dans le quartier du Chêne Feuillu dès la mise en service de la ligne Tram 13. Cette station est commandée par l'intérêt des habitants de ce quartier éloigné géographiquement tant de la gare d'Achères Ville que de la future station Poissy ZAC. Cette station doit permettre de pallier à l'arrivée éventuelle d'une gare de correspondance actuellement conditionnée à l'hypothétique et tardif passage de la ligne Paris Normandie (LNP). D'autre part, la ville d'Achères demande que les maîtres d'ouvrage se prononcent clairement et fassent cesser toute ambiguïté : sur l'ensemble des cartes illustrant la future ligne (en tracé initial comme en tracé alternatif) figure une station nommée Achères-Chêne Feuillu. Sur les documents contenus dans le dossier d'enquête publique, notamment le page 2 du dossier d'information, la carte comporte même une légende, conjuguée à l'indicatif : "dans le cadre du tracé initial, la station Achères - Chêne Feuillu est envisagée à plus long terme, sous réserve de réalisation de la LNP". Or, lors de la réunion publique organisée le 11 janvier dernier à Poissy, les maîtres d'ouvrage ont balayé d'un revers de main la future station, déclarant qu'elle n'a jamais été qu'une simple option. Pourquoi dès lors ne pas afficher clairement le fait que la décision concernant cette station est déjà prise ? A défaut, et même si elle le regrette, si ce refus venait à être confirmé, la ville d'Achères demande à Ile-de-France Mobilités de mettre en place un renforcement des solutions alternatives au transport ferré: liaisons bus en site propre vers Poissy, navettes autonomes, valorisation et développement des liaisons douces entre le quartier du Chêne Feuillu, le Technoparc (actuel et agrandi) et la Gare ZAC Rouget de l'Isle. - Autre alternative: le déplacement de celle-ci de plusieurs centaines de mètres pour la positionner en face du Technoparc et relier celui-ci par un souterrain ou une passerelle; ces 2 options permettraient ainsi aux habitants du Sud d'Achères et aux acteurs économiques du technoparc de rejoindre plus facilement cette gare.</p>																			

Enquête DUP : Thèmes		Résumé de l'observation/courrier/pétition																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9									
Observation	19	08/02/18																Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	
Observation	20	08/02/18																	
Observation	21	05/02/18																	

Enquête DUP : Thèmes

1	2	3	4	5	6	7	8	9	Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye	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		<p>si réduite, les stations d'Achères, Poissy et St Germain seront parmi les moins bien desservies de France en journée, ce qui découragera les usagers d'utiliser ce tram. L'alternative sera d'augmenter la fréquence des trams sur les branches pour qu'elles répondent à une demande légitime des usagers, au prix de coûts d'exploitation bien peu rentables car les rames ajoutées seront bien peu remplies sur le tronçon central entre Saint Germain Grande Ceinture et Saint Cyr.</p> <p>Par ailleurs, il est très dommage que les centre-villes de Poissy et de Saint Germain en Laye ne bénéficient pas d'un lien direct ferré. Au-delà de l'intérêt évident pour les Pisciaccis et les Saint-Germainois de bénéficier d'un lien rapide (10 à 12 minutes au lieu de 20 à 28 minutes par bus, et de 15 à 40 minutes en voiture) et bien plus capacitaire avec la grande ville voisine, relier les gares RER de Poissy et de Saint Germain en Laye aurait plusieurs autres intérêts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permettre des trajets banlieue - banlieue plus rapides entre les communes de l'agglomération Grand Paris Seine et Oise (reliées à Poissy par la ligne J actuelle et le futur RER E) et Saint Germain en Laye, en empruntant le tram express entre Poissy et Saint Germain RER. - Permettre des trajets banlieue - banlieue plus rapides entre Cergy, Neuville et Conflans Sainte Honorine, (reliées à Achères par le RER A) et Saint Germain en Laye, en empruntant le tram express entre Achères et Saint Germain RER. - Permettre des trajets banlieue - banlieue plus rapides entre Rueil, Le Vesinet, Chatou, Croissy (reliées à Saint Germain en Laye par le RER A) et Poissy (siège de PSA) et Achères, en empruntant le tram express entre Saint Germain RER et Poissy/Achères. - Offrir des itinéraires bis lorsqu'une des branches du RER A est perturbée voire interrompue. Notamment permettre aux Pisciaccis travailler à La Défense ou à Paris de passer par Saint Germain en itinéraire bis pour aller ou rentrer du travail. Ainsi, le vendredi 25 janvier, l'interruption des branches Cergy et Poissy du RER A entre 18 et 19h30 a conduit de très nombreux Pisciaccis à passer par Saint Germain en Laye, ils ont dû laisser passer des bus bondés pour rejoindre Poissy. Idem le mardi 5 février lors de la coupure des RER A et ligne J à Maisons Laffitte entre 15h et 17h30, juste avant les chutes de neige. <p>Le trajet Poissy RER - Saint Germain RER par une correspondance à la station St Germain GC n'est pas pertinent : le temps d'attente en correspondance pourra s'élever à 30 minutes !</p> <p>Pour que ce nouveau tracé soit pleinement utile et ne conduise pas à un projet mal ficelé ou économiquement non pertinent en termes de charges d'exploitation, nous demandons que soit étudié la mise en place d'infrastructures permettant de créer une troisième mission sur le tram T13 express, reliant Achères à Saint Germain en Laye RER. Deux aménagements peuvent être envisagés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création d'une liaison directe entre chacune des branches, à proximité du camp des loges. Cette solution offre un trajet rapide entre Poissy et Saint Germain RER, - la création d'une ou deux voies de retournement à St Germain GC pour que les missions Poissy - St Germain RER y fassent demi-tour et repartent vers leur destination. Moins coûteuse, cette solution allongerait le temps de parcours entre Poissy et St Germain RER de quelques minutes. <p>De la sorte, le futur tram express T13 rendrait véritablement service à l'ouest parisien en proposant</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	Résumé de l'observation/courrier/pétition										
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	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
23					x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x											

• un Saint Germain - Saint Cyr toutes les 20 min en pointe, toutes les 30 min en journée
 • un Saint Germain - Achères toutes les 10 min en pointe, toutes les 15 min en journée
 • un Achères - Saint Cyr toutes les 20 min en pointe, toutes les 30 min en journée
 Ainsi :
 - les stations entre St Cyr et St Germain GC seraient desservies toutes les 10 minutes en heure de pointe (contre toutes les 5 minutes dans le projet proposé) et toutes les 15 minutes en heure creuse ;
 - les stations entre Poissy Gambetta et Achères seraient desservies en moyenne toutes les 7 minutes en heure de pointe (contre toutes les 10 minutes dans le projet proposé) et en moyenne toutes les 10 minutes en heure creuse (contre toutes les 30 minutes dans le projet proposé) ;
 - les stations Camp des Loges et St Germain RER seraient desservies en moyenne toutes les 7 minutes en heure de pointe (contre toutes les 10 minutes dans le projet proposé) et en moyenne toutes les 10 minutes en heure creuse (contre toutes les 30 minutes dans le projet proposé).
 L'une des lignes de bus entre Poissy RER et St Germain RER devra être maintenue, pour préserver la des- sette de certains quartiers.
 Enfin, nous rappelons notre fort attachement à la réalisation du prolongement du tram express T11 entre Sartrouville (seconde ville des Yvelines), Argenteuil (première ville du Val d'Oise) et Epinay sur Seine, qui devrait bénéficier à 60000 usagers par jour. Ce projet sera notamment très utile aux usagers des gares de Poissy, d'Achères et de tout le nord des Yvelines, qui bénéficieront d'un lien rapide avec la banlieue nord de Paris, où de nombreux bureaux ont été ou vont être construits.

Arnaud Péricard, maire de Saint-Germain-en-Laye
 Le projet de TGO est l'un des maillons du Grands Paris qui va créer une véritable liaison Nord-Sud en transport en commun. Le prolongement de la Grande Ceinture, en réutilisant les voies existantes, reliera la TGO au réseau lourd (RER, ligne L, U et N) dans son tracé initial et RER E dans son tracé urbain.
 La phase 1 actuellement en cours de travaux permettra de relier d'ici 2020 St Germain RERA à St Cyr l'Ecole RERC. La phase 2 vise à prolonger d'ici 2026 la phase 1 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères RERA. Ce projet permettra ainsi de répondre aux besoins de déplacements très importants au sein du territoire des Yvelines, de relier plusieurs pôles d'emploi et d'habitat et de desservir plusieurs projets urbains structurants.
 A l'occasion de cette enquête complémentaire unique plusieurs points essentiels pour la ville sont à noter:
 St Germain accueille des sièges d'entreprises internationales ainsi que sz nombreux lycées et établissements d'enseignement supérieur. Ce projet est un enjeu crucial pour les desservir. ET la réalisation de cette ligne dans le calendrier prévu (phase 1 en 2020 et phase 2 en 2016) est primordial pour l'attractivité économique de la commune, comme de l'ensemble du bassin de vie concerné.
 Ce tracé urbain sera également l'occasion d'offrir aux habitants un moyen d'échanger entre les centres ville de Poissy et de St Germain.
 Les résultats de l'enquête initiale avaient permis de trouver des solutions pour préserver le patrimoine forestier et le bon fonctionnement du golf. Cependant l'impact supplémentaire du tracé urbain sur la forêt portant les conséquences totales de déboisement de cette phase 2 à près de 7ha, doit faire l'objet d'une compensation équivalente voire supérieure à celle obtenue en phase 1. Les états généraux de la forêt, initiés en novembre 2017, soulignent k'état inquietant de la forêt et il est donc indispensable que les opérations de compensation se fassent dans la forêt de St Germain en Laye et soient significatives pour démontrer l'implication forte de la Région Ile-de-France dans la sauvegarde du bien commun francilien.
 Par ailleurs, le maire note la disparition, avec le tracé urbain, de la station Chêne Feuillu située sur le territoire de St-Germain-en-Laye et dont la pertinence n'est plus démontrée avec le maillage au RERE à Poissy RER.

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	
24			09/02.18		X	X				X			X	X		X				Contribution de la ville de Carrières-sous-Poissy Prévu au CPER 2015-2020, le projet de TGO/Tram 13 express a pour objectifs principaux de développer les transports en commun sur un axe Nord-Sud du département pour répondre aux besoins de déplacements en rocade et d'améliorer les correspondances. Dans le cadre du développement urbain majeur de la commune à l'horizon 2028, le Tram 13 express est un projet aux enjeux majeurs pour Carrières-sous-Poissy et ses habitants. Près de 10 000 habitants nouveaux sont attendus d'ici 2028. Facilitation des mobilités et contribution à la dynamique économique et à l'amélioration de la qualité de vie et bonne intégration de modes diversifiés de déplacement dans l'environnement. Itinéraires cyclables, stationnements à vélos... En cohérence avec les aménagements structurants déjà programmés sur la ville, tel la requalification de la RD190, la construction du pont d'Achèrs, celle d'une passerelle en circulation douce au-dessus de la Seine et reliant Carrières-sous-Poissy. Le prolongement de ces ouvrages à fortes mobilités vers le Tram 13 Express est essentiel et offre une ouverture supplémentaire vers d'autres territoires en transports en commun.
25			09/02.18	X		X				X										Association PAC Entreprises Réuni une trentaine d'entreprises familiales de Poissy et des environs, représentant un millier d'entreprises demandant le maintien d'une gare à Achères Chêne Feuillu pour desservir les entreprises et usagers du Technoparc. Ce courrier fait suite à une forte mobilisation en 2016 avec une pétition de plus de 530 signatures qui a été transmise à la présidente du STIF. Ne se satisfait pas de la réponse apportée aujourd'hui de rapprocher l'arrêt "poissy ZAC" du Technoparc.
111	25	0	136	8	10	46	11	43	12	86	31	58	82	69	5	59	1	2	0	

Enquête DUP : Thèmes

	Enquête DUP : Thèmes									Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Pour le tracé urbain	Pour avec une station complète	Contre le tracé urbain	Contre avec une station	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	3	4	5	6	7	8	9																							
1																														<p>IM Capel, 3 rue des mésanges, 78300 POISSY</p> <p>Partisan du projet initial et croit qu'il serait judicieux que les Pisciacais puissent s'exprimer réellement sur ce choix qui va impacter leur cadre de vie. Pour cette expression citoyenne il suggère d'organiser un vote, et non pas une consultation, ce qui permettrait à chacun de donner sa préférence sur les tracés possibles. Estime que cette consultation n'est pas adaptée au contexte et que peu de personne donneront un avis dans ce cadre, avec un résultat final biaisé, ne correspondant pas à l'attente de la population, mais à un lobby politique fort. Estime qu'avec le tracé initial il existe des moyens alternatifs pour desservir le centre de Poissy, ne serait ce que l'utilisation de bus électriques, moins onéreux pour la collectivité et qui génèreraient moins de nuisances. Souhaite également savoir comment a été calculé le chiffre de 37000 pour la population et emplois desservis avec le tracé urbain...La différence de tracé est faible, et il ne comprend pas cet écart de 30000 entre les deux tracés.</p>		
2																														<p>Mme Claire Mevel 7 allée de la maison rouge 44000 Nantes</p> <p>Un beau projet, qui a du sens dans la continuité avec la phase 1</p>		
3																														<p>Mme Virginie Morvan</p> <p>Depuis 2006 environ, les conditions de transport sur les lignes A et L branche Cergy sont en dégradation constante. La refonte horaire n'a pas amélioré grand chose et depuis cette refonte il est quasiment impossible de trouver une place assise partit d'Achères Ville en heure de pointe, idem pour le retour le soir. Il est maintenant fréquent de voyager dans des wagons saturés comme lorsqu'il y a une grève.</p> <p>Lorsque une interruption de trafic arrive de faon inopinée, aucun bus de substitution n'est mis en place sur la branche Cergy, c'est pourquoi une desserte d'Achères Grand Cormier est indispensable : cela permettrait aux Achérois de rattraper la branche Poissy lorsque le trafic est interrompu, il semblerait que les intérêts des Achérois ne soient jamais défendus.</p>		
4																														<p>Mme Bétille ancien passage à niveau 11 78300 Poissy</p> <p>Impactée par le tracé initial : habite sur ce tracé à la sortie de Poissy.</p> <p>Je suis contre le tracé initial qui impactera notre vie en terme de : nuisances sonores, tremblement de la maison (constatés lors de passage de trains de travaux l'année dernière, plusieurs nuits et jours : les chiens aboyaient et personne ne dormait du fait du bruit, et même les lits tremblaient), et impact sur la construction (fissures), réfection des clôtures à prévoir, expulsion possible du fait des travaux car nous sommes trop proches de la voie</p> <p>En pourpaler pour acheter ce logement à la SNCF depuis 3 ans, mais ne peux rien faire tant que la décision pour la tangentielle n'est pas prise</p> <p>Favorable au tracé urbain, qui constitue une aubaine pour la ville de Poissy, en terme de desserte pour ses habitants et la connexion avec d'autres villes.</p>		
5																														<p>M. Michel 17 avenue du cep 78300 Poissy</p> <p>Un trajet qui va faciliter la vie de nombreuses personnes mais qui en laissera d'autres insatisfaites cela évitera beaucoup de mouvements de véhicules dans Poissy</p>		

Enquête DUP : Thèmes

	Enquête DUP : Thèmes										Résumé de l'observation/courrier/pétition	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
Observation portée sur le registre électronique	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 mises en compatibilité St Germain-en-Laye		
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												

Enquête DUP : Thèmes												Thèmes																																			
Observation portée sur le registre électronique						Observation portée sur l'adresse électronique						Pétition		Date		Association		Politique		Pour le tracé urbain		Pour avec une station complète		Contre le tracé urbain		Contre avec une station		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	
Observation portée sur le registre électronique						Observation portée sur l'adresse électronique						Pétition		Date		Association		Politique		Pour le tracé urbain		Pour avec une station complète		Contre le tracé urbain		Contre avec une station		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	
1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19											
Résumé de l'observation/courrier/pétition												Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye																																			
14												x																																			
M. Garczynski 45 rue de Villiers 78300 Poissy Il souhaite vivement que ce tracé soit retenu, la multiplication des arrêts dans la ville est un gage de mobilité.												Mme Mahé 45 rue de Villiers 78300 Poissy Elle souhaite vivement que ce tracé soit retenu, la multiplication des arrêts dans la ville facilitera les déplacements en touchant plus d'usagers. L'implantation d'itinéraires cyclables qui accompagnent le projet est un élément très bon																																			
15										x																																					
M. Rui Carvalho 1 allée Emile Zola 78570 Andrésy Il est fortement contre le tracé urbain et très partisan du tracé initial. Les raisons : le coût du nouveau tracé est deux fois plus élevé, la durée de réalisation, puis le temps de parcours entre les villes desservies et St Germain seront												Mme Corinne MARILLEAU 95 rue de Saint Germain 78260 Achères Elle souhaite une gare au chêne feuillu. Elle signale que la gare des Grands Cormiers est sous-utilisée																																			
16										x				x																																	
17																																															
M. Eric TEYSSIER, 9 ter Boulevard Devaux, 78000 Poissy Pour le nouveau trajet du tram dans la ville de Poissy malgré tous les inconvénients qui sont mis en avant et pour certains fondés (gènes occasionnées durant des travaux pollution, circulation, pertes de revenus pour les commerçants...) mais c'est aussi une chance que nous ne devons pas laisser passer pour les futures générations et l'essor économique de Poissy.												M. MARCIONNI, 78000 Poissy Etait très perplexe sur cette version du tracé urbain, car était resté au tracé initial qui lui semblait le seul possible. Habitant le quartier de la gare RER de Poissy, il doit aller sur St Quentin en Yvelines pour son travail presque chaque jour. Regrettait de voir passer le projet si loin de chez lui, alors qu'il lui aurait été très utile, en lui évitant les encombrements ou un parcours RER+TRAIN très long et incertain Il voit sur les documents que cette version urbaine a été très soigneusement étudiée, même dans les parties difficiles que sont le passage près de Péguy et la partie étroite de l'avenue Gambetta L'impact immobilier est faible, et le service est très supérieur au tracé historique. De même pour les nombreuses personnes qui arrivent chaque jour pour travailler à Poissy qui font le contraire de son parcours. Cela ne réduira sans doute pas la circulation, mais offrira une solution de transport propre et fiable, sans stress. La partie centrale de Gambetta est aujourd'hui un far-west, désordonné et laid. L'embellissement est considérable. Est donc devenu très partisan de ce tracé urbain, mené très respectueusement. Oui à ce tracé qui a le mérite d'anticiper l'avenir.																																			
18												x																																			
19												x																																			

Enquête DUP : Thèmes

	Enquête DUP : Thèmes										Résumé de l'observation/courrier/pétition
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Observation portée sur le registre électronique	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	
20	x				x						<p>M De Ciagny, 75015 Paris Connaît bien Poissy et le Technoparc et approuve ce projet qui rendra encore plus attractive la Ville, et même le Technoparc, bien que la desserte apportée soit encore un peu lointaine depuis la station ZAC St Ex. Elle permettra de relier au mieux Achères et Cergy d'un côté, St Germain et St Quentin de l'autre. Malgré tout un arrêt très simple au Technoparc aurait pu être conservé, sans aucune monumentalité de traitement, et serait aussi utile pour certains quartiers d'Achères. Juste après le franchissement des voies SnCF, côté Technoparc en haut du talus, un quai unique, vers le niveau naturel du sol, puisque le quai serait au sommet d'un talus, un sentier vers le Technoparc, une rampe PMR sans ascenseur, aucun parking, très peu de déboisement. Et on est bien plus proche du Technoparc que dans l'ancienne version. Pourquoi toujours avoir à choisir entre une usine à gaz hors de prix ou rien du tout ? Le tram permet de faire simple, un simple quai pour une voie unique. Pour autant, la version urbaine proposée est un très grand progrès et l'utilité en terme d'emplois est précieuse. Favorable au tracé</p>
21	x				x						<p>M Benoît AUGUIN, 86ter rue Georges Bourgoin, 78260 Achères Entreprise située dans le sud d'Achères, à 3 Km de la gare RER. La création de l'arrêt Chêne Feuillu est essentielle pour la croissance, tant pour le recrutement de personnes n'ayant pas le permis que pour offrir un accès simplifié pour des clients venant parfois de l'étranger.</p>
22	x			x	x						<p>Mme PIETAN, 10, rue Pablo Picasso, 78 260 Achères Habitante d'Achères depuis l'enfance, il est dommage d'avoir abandonné l'arrêt du chêne feuillu. Pourquoi tant d'arrêt sur Poissy et qu'un seul de plus à la gare d'Achères ville sur Achères. Pour le tracé initial qui permettra à plus de personne d'utiliser ce tram et de désengorger un peu le trafic sur la ligne A et L déjà très perturbé.</p>
23	x				x						<p>M Joseph DINIZ, 8, allée Charlie Parker, 78260 Achères Entreprise Diniz Consultant RH-Experts. Même avis que l'avis n° 20 : niveau tracé urbain par Poissy avec un arrêt au Technoparc / Achères Chêne Feuillu</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Enquêtes mises en compatibilité St Germain-en-Laye													
							1	2	3	4	5	6	7	8	9					
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Pour le tracé urbain	Pour avec une station compléme	Contre le tracé urbain	Contre avec une station complémentaire	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	
24				11/01/18				x			x	x	x		x		x			
25				11/01/18					x		x	x	x				x			

Résumé de l'observation/courrier/pétition

M Tony BESSE, 18 rue des Etats Généraux, 78260 Achères

Habitant du secteur du chêne feuillu à Achères, il doit prendre sa voiture pour aller travailler sur Saint Quentin en Yvelines, seule solution pour y aller rapidement, mais contraignant, couteux et polluant car le bus express double son temps de trajet. Ne comprend pas pourquoi la gare de Chêne feuillu a été soudain "supprimée" du projet à venir. Qu'une gare ne soit pas présente, il veut bien l'accepter, il n'y a pas besoin de tant d'investissement. Mais Achères n'est desservi que par une gare concentrant toutes les lignes, sur laquelle va encore se greffer le tram. Or celle-ci est située tout au nord, à 4 kilomètres du Technoparc qui dispose d'un lycée, d'entreprises, d'hôtels et l'arrêt suivant serait la ZAC de Poissy située à 2,5 km du Technoparc, il y aurait donc un no tram's land de 6,5Km environ entre la gare d'Achères ville et l'arrêt de la ZAC Poissy. A part prendre la voiture avec les problèmes de parking qui en résultent ou le vélo avec la même contrainte, plus le temps de trajet, impossible à pied de pouvoir profiter du tram à venir. Par ailleurs, le projet passe de 100M€ à 250M€ pour traverser Poissy, augmentant le temps de parcours, ralentissant les travaux, créant des problèmes de circulation considérables durant les aménagements... tout ça seulement pour permettre à Poissy d'être dotée de plusieurs arrêts séparés de 500 à 700 mètres. Comment peut-on accepter que la ville d'Achères ne soit desservie que par 1 arrêt situé à l'extrémité nord et qu'un TRAM dont l'utilité est de prendre des passagers, puisse parcourir 6,5 kilomètres sans arrêt, alors que la ville voisine sera largement desservie? C'est un non-sens qui prive un lycée, des entreprises locales et plusieurs quartiers comptant de nombreux actifs, de pouvoir profiter d'un moyen de locomotion moderne, fréquent, non polluant, et qui passe pourtant juste à côté de chez eux. Sans demander la construction d'une gare, pourquoi ne pas de suite valider un simple arrêt au chêne feuillu qui permettrait au moins à des personnes de pouvoir profiter de cet aménagement en toute sécurité et sans augmenter les dépenses du projet, surtout après les 150M€ rajoutés pour la seule ville de Poissy. Je viens de Montpellier qui est équipée de nombreux TRAM. Les arrêts sont tous les 500 mètres en moyenne, ce ne sont pas des gares mais des arrêts. Tout le monde peut profiter de ces moyens de transport très pratiques, comment peut-on imaginer presque 7Km sans arrêt et de traverser une ville sans la desservir? Ca va à l'encontre de toute logique.

M LOUET, 52, rue Adrienne Bolland, 78300 Poissy

Aux premières loges étant au bord de la Rue Adrienne Bolland je ne veux pas que le merlon disparaisse pour plusieurs raisons. D'une part il nous protège des bruits et vibrations malgré tout déjà importants que nous subissons avec les voies de chemins de fer, de plus ce merlon abrite une importante faune et flore et sa destruction entraînerait aussi une dégradation écologique de notre quartier. Le passage du Tram dans cette rue est inadéquat et nous dévaluerait nos biens que nous avons durement payés 20 ans de notre vie. Ce serait une vraie catastrophe écologique et financière pour tous les résidents de ce lotissement. Je ne veux pas que le Clos St Exupéry soit bradé et sacrifié pour une ville qui continuera à rouler en voiture. De plus je ne vois pas l'utilité publique de ces trois arrêts supplémentaires. Les travaux sur cette portion de la ville vont entraîner une paralysie de toute la partie St Ex au Centre ville pendant des mois. Il est déjà chaque jour très difficile de sortir du quartier Saint Ex avec les nouveaux feux tricolores et tout le trafic automobile entre Achères et Poissy. De plus ces travaux pour ces trois arrêts vont entraîner des frais énormes. Le plus avantageux pour moi est le tracé initial de 2014 qui pourra desservir TECHNOPARC qui en a bien besoin. Ce projet sera bien moins coûteux car utilisant les voies déjà existantes et pourra se prolonger de la Bruyère à la gare de RER par des navettes électriques plus écologiques.

		Enquête DUP : Thèmes									Résumé de l'observation/courrier/pétition											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9												
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Pour le tracé urbain	Pour avec une station complète	Contre le tracé urbain	Contre avec une station	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	
26				11/01/18			x					x										Anonyme Il est tout à fait pertinent de proposer un nouveau tracé desservant la gare PER de Poissy.
	27			11/01/18				x				x	x			x		x				M Christophe LOIZON Désapprouve totalement le projet. Si la communauté trouvait miraculeusement un financement additionnel de 147,5 millions € au projet de trajet initial (250.5 – 103.0) sans le faire au détriment du contribuable impuissant, alors il recommande d'oublier le projet de tracé urbain via Poissy, pour le remplacer par des voies routières de communication par tunnel pour traverser la commune de Saint-Germain-en-Laye. Ceci est jugé convaincant pour répondre à l'objectif énoncé de faciliter les conditions de déplacement, tout comme l'environnement saccagé consécutivement à la phase-1 de du projet.
28				11/01/18						x		x										Anonyme considère que le tracé initialement prévu répond parfaitement aux besoins de la ville d'Achères et qu'il est donc à privilégier. De plus, il représente un moindre coût et serait plus rapidement opérationnel. Je souhaite donc qu'un arrêt au chêne feuillu soit maintenu.
	29			11/01/18				x				x						x				M Francis Relouzat Achérois satisfait de la construction de cette ligne mais ne comprends pas le déséquilibre entre Achères et Poissy. Il ya quelques années, la réutilisation des voies existantes de la grande ceinture du projet initial devait réduire le cout du proje.Or pour Poissy on construit de nouvelles voies en plein centre ville, doublant le montant du projet... Par ailleurs, une gare au technoparc serait un bon concensus entre Poissy et Achères,permettant de desservir ces entreprises, un lycée, un quartier de plus de 400 pavillons. En outre, il n'y a aucune concertation avec un autre grand projet qui va modifier les transports qui est celui de l'A104 qui refait surface avec la 2X2 voies du pont d'Achères. La ligne 5 sera surement supprimé ce qui pénaliserait les Achérois.
30				11/01/18			x					x										M PERAY, 78300 Poissy La VERSION URBAINE proposée est un très grand progrès et l'utilité en terme d'emplois est précieuse que ce soit pour pour les habitants de Poissy ou les autres qui sont sur la ligne. Par exemple de Mareil Marly, on va pouvoir aller faire ses courses ou travailler à Poissy sans prendre de voiture ou de bus rare et hypothétique.
31				11/01/18												x						M PERAY, 78300 Poissy Comment va se faire la jonction entre le tracé phase 1 et celui de la phase 2 ? J'espère fortement qu'en venant du Nord, on va pouvoir rejoindre Saint Germain sans correspondance de Tram.
	32			11/01/18					x			x										Paul ONILLON 60 rue Franklin 78 100 SAINT GERMAIN EN LAYE 1 - favorable à ce projet 2 - doit mettre en évidence l'absurdité de la "Virgule" de Saint Germain en Laye et s'insurge contre le projet de Virgule qui Juget aberrant
33				11/01/18					x			x										Anonyme Pourquoi investir autant quand le projet 1 et beaucoup moins cher et profite d'infrastructure à rénover ?

Enquête DUP : Thèmes

	Enquête DUP : Thèmes									Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye			Résumé de l'observation/courrier/pétition
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Non exploitable	Divers		
Observation portée sur le registre électronique	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				
34	x				x		x						
Observation portée sur l'adresse électronique													
Courrier													
Pétition													
Date	11/01/18												
Association													
Politique													
Pour le tracé urbain													
Pour avec une station complète													
Contre le tracé urbain	x												
Contre avec une station													
complémentaire au tracé initial													
35	x	x	x	x	x		x						
Observation portée sur le registre électronique													
Courrier													
Pétition													
Date	12/01/18												
Association													
Politique													
Pour le tracé urbain													
Pour avec une station complète													
Contre le tracé urbain													
Contre avec une station													
complémentaire au tracé initial													
36	x		x		x								
Observation portée sur le registre électronique													
Courrier													
Pétition													
Date	12/01/18												
Association													
Politique													
Pour le tracé urbain													
Pour avec une station complète													
Contre le tracé urbain													
Contre avec une station													
complémentaire au tracé initial													

		Enquête DUP : Thèmes																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9										
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Pour le tracé urbain	Pour avec une station complémentaire	Contre le tracé urbain	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	
37				12/01/18						x	x						x	x		
Résumé de l'observation/courrier/pétition		<p>Mr. Anthony Besse 19 rue des Etats Généraux 78260 Achères</p> <p>exposé détaillé (voir aussi observation n° 24):</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réunion publique : il est scandalisé par son déroulement, les règlements de compte de personnes du public prenant la parole pendant plus de 10 minutes, des chiffres exposés par les intervenants complètement farfelus avec des explications totalement orientées vers le tracé urbain. Cette réunion devait permettre de discuter du projet, de comparer les 2, d'échanger or les avantages et inconvénients ont été balayés en quelques secondes par les intervenants. -La réunion s'est tenue à Poissy pour discuter d'un changement potentiel faisant la part belle à cette ville et faisant exploser le budget du tracé initial. Si la décision est déjà prise, autant le dire de suite plutôt que d'inviter les gens à participer ce qui a été hier et depuis quelques temps une mascarade. -J'ai été outré de la réponse apportée la question concernant la suppression du chêne feuillu. Sur le tracé initial et les documents que j'ai eu il y a quelques années, l'arrêté Achères chêne feuillu était bien réel et ce tout autant que les autres, or les intervenants ont répondu qu'il n'avait jamais été acté qu'un arrêté cet endroit devait être réalisé sur le tracé initial. De plus la question sur l'utilité de cette station a été totalement éludée en répondant que le Technoparc serait desservi par l'arrêt ZAC Poissy situé 1.2Km, prétextant qu'un potentiel arrêt au chêne feuillu aurait une distance de 750m ce qui est équivalent. -Poissy c'est environ 40000 habitants et Achères environ 20000 pour une ville construite tout en longueur. A Poissy 150M ont été alloués faisant plus que doubler le budget du projet initial, pour permettre un réseau urbain équipé de 3 arrêts distants de 500m. Achères c'est 1 seul arrêt situé tout au nord qui exclura tout un pôle et plus de la moitié de la population d'un projet alors que le tram longera la ville, 6km entre 2 arrêts, pire qu'un RER. - quand on habite Achères, on a vraiment l'impression d'être totalement exclu du projet et absolument oublié dans la prise en compte des avis au profit des autres. J'en appelle au bon sens 																		

Enquête DUP : Thèmes

	Enquête DUP : Thèmes									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Observation portée sur le registre électronique	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
Observation portée sur l'adresse électronique										
Courrier										
Pétition										
Date										
Association										
Politique										
Pour le tracé urbain										
Pour avec une station compléme										
Contre le tracé urbain										
Contre avec une station										
complémentaire au tracé initial										
38	x	x	x		x		x			Résumé de l'observation/courrier/pétition
										Mr. Prin 16 rue de la paix 78260 Achères Utilisateur de tous les moyens de transports ; habite au Chêne chenu mais ne souhaite en rien favoriser un quartier et ne cherche qu'à optimiser objectivement les déplacements de tous. - la nature des travaux qui seraient entrepris par le nouveau tracé passant par Poissy fera vivre un enfer à Poissy et tout ceux amenés à traverser la ville en voiture pendant des années. De la souffrance inutile qui ne sera pas compensée par les nouveaux arrêts sur Poissy qui ne cherchent qu'à faire transiter au Nord et au Sud. Le goulet d'étranglement actuellement existant sera encore plus fort. - les durées de déplacement sont fortement augmentées; passer par Poissy fait perdre du temps dans toutes les directions. L'intérêt de déplacements inter-Poissy est ultra-limite. Il n'y a rien à visiter dans cette ville aux abords de ces arrêts et les joueurs de golf ne sont pas légion...on voit qui a le pouvoir. - les coûts du nouveau tracé sont toujours non maîtrisés Si vous souhaitez payer plus d'impôt, voir votre retraite se réduire, appuyez alors ce nouveau tracé -le déboisement sera bien plus massif avec cette solution et notamment le raccordement par rampe depuis Poissy du Tram avant d'arrivée sur Achères. C'est même monstrueux ! - Il est difficile de parler de l'intérêt tde l'arrêt du Chêne feuillu sans connaître les développements immobiliers et d'entreprises venir.Les véritables personnes viser sont les usagers qui font des trajets garantis venir : les travailleurs, les élèves ! Leurs déplacements se font pour non pas le centre de Poissy ou le golf Il ya besoin de plus de ponts pour voitures/piétons/véo (sans attendre ce projet), d'élargissements de voie, de train l'heure (un train toutes les 10 minutes une garantie ?), des durées de déplacement intéressantes... -Ce qui fait peur, ce sont la durée des travaux et les nuisances qui en découleraient.
39	x	x	x	x	x		x			Ms. (Mme ?) Marioka Achères -Scandaleux, inadmissible, incompréhensible ! et je reste sage dans mes propos ! -un tracé pensé par des ingénieurs prenant en compte : - le terrain - les coûts - les impacts sur l'environnement a été balayé par une seule personne pour son égo démesuré ce qui va entraîner- un surcoût (estimé, me semble-t-il 150 M) - la suppression d'un arrêt au chêne feuillu qui aurait desservi tant le quartier habitations que le site technoparc et celui de PSA - une destruction très importante de la forêt de St Germain - une traversée (déjà bien difficile) de Poissy -La circulation automobile va être fortement impactée par des personnes qui ne pourront pas prendre ce tram car d'aucune utilité pour elles et donc pénalisées ! -Ce deuxième tracé est une folie, qui de plus entraîne un très grand retard dans la mise en oeuvre ! -J'espère que vous reviendrez à plus de raison et reprendrez le tracé initial qui n'avait que des avantages.
40	x				x					Ms. Albertini Achères - surpris de lire que la variante urbaine du tracé serait une faveur à Poissy - La géographie et le réseau ferré existant sont ce qu'ils sont. Il faut faire avec !

Enquête DUP : Thèmes

	Enquête DUP : Thèmes										Résumé de l'observation/courrier/pétition
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Observation portée sur le registre électronique	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	
41	x				x						<p>M. (Mime ?) Hennequin 38 rue Eric Satie 78260 Achères</p> <p>-trouve absolument anormal que la station initialement prévue à moyen terme dans le quartier du Chêne feuillu à Achères ait été purement et simplement supprimée au profit de 2 stations supplémentaires pour la ville de Poissy. -Les avantages auraient été particulièrement nombreux pour les habitants de ce quartiers, ceux des quartiers jouxtant le Chêne feuillu :</p> <p>-En cas de défaut sur la ligne A du RER, possibilité de rejoindre la ligne E sans avoir faire le détour par Achères ville et donc d'utiliser le bus puis le tram</p> <p>-En cas de défaut sur la ligne A branche Cergy exclusivement, possibilité de se rendre la gare de Saint-Germain-En-Laye sans utiliser le bus 5</p> <p>-Possibilité de refondre l'offre de transport par bus, et de la limiter, favorisant ainsi la préservation de l'environnement</p> <p>-Possibilité pour les achérois travaillant à Poissy de se rendre sur leur lieu de travail sans utiliser leur voiture</p> <p>- Possibilité pour les achérois de profiter du centre-ville dynamique de Poissy pour les courses, les loisirs (cinéma, restaurants, boutiques)</p> <p>- Possibilité de se rendre la gare d'Achères-ville rapidement et sans utiliser de bus polluant</p>
42				x	x						<p>M. (Mime ?) Augros 33 avenue Fernand Lefèvre Poissy</p> <p>1) La correspondance entre le tram-train Poissy RER et la gare de Poissy du RER E fait 250 mètres. Cela me parait relativement long</p> <p>2) La station de Poissy Gambetta me parait trop près de la station Poissy RER. Les tram-trains ne seront-ils pas surchargés sur ces 700 m de parcours par des gens qui font le trajet en chez eux et la gare RER ?</p>
43					x						<p>M. Jeremy Devers 26 rue Madeleine Chartier Poissy</p> <p>convaincu que cela apportera un plus pour l'emploi la gagne de temps .</p>
44					x						<p>M. Frédéric Chapentier 3 rue Gustave Eiffel Poissy</p> <p>Habitant a Poissy et travaillant sur le Technoparc, il est évident que le tracé urbain est le meilleur compromis possible pour la Ville de Poissy et ses usagés</p>
45					x						<p>M. Gstaech 117b route de Saint-Nom 78620 L'Etang-la-Ville</p> <p>La modification du trajet pour passer dans le centre de Poissy est une excellente initiative profitable pour la plupart des riverains</p>

Enquête DUP : Thèmes

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Thèmes														
							Pour le tracé urbain	Pour avec une station compléme	Contre le tracé urbain	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		
46				13/01/18					x		x	x									

Résumé de l'observation/courrier/pétition

M. François Royet 172 rue Adrienne Bolland 78300 POISSY

Nous espérons beaucoup de la sincérité de cette enquête et nous espérons que vous voudrez bien conseiller le maintient du tracé initial après avoir noté les points clés suivants: Conséquences humaines Le tracé urbain implique des expropriations, la destruction de belles maisons, la traversée d'un lotissement avec passage à 10 mètres de certaines maisons, dont la tranquillité n'existera plus. Suppression de places de parking qui vont engorger le lotissement et créer un problème de blocage des secours en cas d'intervention urgente. Avec le tracé initial aucun problème de cette nature. Conséquences écologiques Destruction d'arbres dans la forêt de St Germain, soit disant compensée par des plantations nouvelles. Avec le tracé initial, la forêt sera mieux préservée, les voies passent déjà en forêt, l'infrastructure actuelle s'y intègre très bien. Conséquences sur la santé Les affirmations d'Île de France Mobilité sur le fait que « l'insertion urbaine ne modifie pas l'ambiance sonore actuelle » sont extrêmement condescendantes vis-à-vis des riverains que nous sommes, nous subissons actuellement l'absence de protection acoustique pour nous protéger des trains Paris-Normandie déjà très bruyants avec des vibrations dans les maisons qui sont une nuisance dont personne ne parle. Non faire passer en plus un tram train à 10 mètres de certaines maisons toutes les 10mn n'est pas neutre ! et va affecter notre santé. Le tracé urbain qui retire une grande partie du talus qui protège les maisons du Clos St-Exupéry, sans aucun écran de protection acoustique et un ajoutant un tramway et quelques arbres pour « cacher la misère », cela ne va certainement pas améliorer la qualité de vie des habitants, on se moque de nous. Avec le tracé initial, personne n'est dérangé, tout passe par les voies ferrées de la forêt qui n'attendent que leur remise en service... Stratégie de délestage sur Poissy De la réunion publique du 11 janvier 2018, il ressort que les sponsors du tracé urbain font pression pour relier le Tram 13 au RER E. Cette interconnexion a été justifiée, c'est grandiose, par la nécessité de décharger le RER A qui arrive à saturation et donner une alternative aux voyageurs pour passer du RER A au RER E ou inversement. Pourtant : Quand on est à St Germain on prend le RER A, on ne vient pas à Poissy prendre le E... Quand on est à Achères on prend le RER A, on a peu de chances de venir à Poissy prendre le E... Quand on est à Poissy, on prend le bus pour aller à la gare prendre le RER A ou le E Les voyageurs ont majoritairement besoin de se déplacer vers Paris ou la Normandie, les RER E et A sont effectivement la priorité des 37000 habitants, mais le tram 13 Express ne doit pas être utilisé comme un bus local car le passage urbain dans Poissy va rallonger le trajet, une seul arrêt à Poissy Grande Ceinture est amplement suffisant. Budget Il existe aujourd'hui des voies ferrées en place qui n'attendent que d'être remises en service pour un coût inférieur de moitié à celui de transformer toute une ville en chantier géant pendant des années. L'état Français manque d'argent pour d'autres projets prioritaires de ce type en Île de France, comment peut-on alors justifier le surcoût inutile du tracé urbain dans Poissy ? Circulation automobile dans Poissy Oui il y a des problèmes de circulation à gérer avant l'engorgement de la ville, en prévision de la croissance de population. Non le tracé urbain n'est pas la solution car l'emprise du tram train va tellement limiter la fluidité, la vitesse et le passage des voitures et que de nouveaux bouchons vont se former. Les Piscicais vont conserver une voiture au moins par foyer tout en étant de plus en plus nombreux. Cette problématique fait penser aux erreurs commises sur la politique du « tout TGV », on essaye ici d'utiliser le Tram 13 EXPRESS « à toutes les sauces » dans un schéma urbain (Poissy) qui ne se prête absolument pas à ce type d'insertion.

		Enquête DUP : Thèmes												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9				
50	Observation portée sur le registre électronique													
	Observation portée sur l'adresse électronique													
	Courrier													
	Pétition													
	Date	14/01/18												
	Association													
	Politique													
	Pour le tracé urbain								x					
	Pour avec une station complète													
	Contre le tracé urbain													
	Contre avec une station													
	complémentaire au tracé initial													
	Le tracé	x												
	Les travaux													
	Les impacts permanents													
	L'accessibilité													
	L'offre de service								x					
	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	<p>M Dominique LE FLOCHMOEN, 113 RUE DE VILLIERS, 78300 Poissy</p> <p>J'apporte mon soutien au projet du Tram 13 phase 2(tracé urbain) que je trouve le plus cohérent et le mieux adapté pour desservir les futurs quartiers de Poissy. Certes il est plus coûteux mais il profitera à un plus grand nombre de voyageurs . Il ne faut pas voir le présent mais l'avenir . L'avenir c'est nos enfants , petits enfants qui auront le plaisir d'en profiter et qui pourront dire nos aînés nous ont fait un beau cadeau. Ce Tram peut aussi être un atout pour le commerce du centre ville mais aussi pour le tourisme . Poissy est très riche de visites touristiques, Villa Savoye, Musée du jouet, future Maison de Fer Eiffel au parc Meissonnier etc... Pour toutes ces raisons et bien d'autres trop longues à énumérer je dis oui au tracé urbain.</p>												

Enquête DUP : Thèmes

	Enquête DUP : Thèmes								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Observation portée sur le registre électronique									
Observation portée sur l'adresse électronique									
Courrier									
Pétition									
Date									
Association									
Politique									
Pour le tracé urbain									
Pour avec une station compléme									
Contre le tracé urbain	x								
Contre avec une station									
complémentaire au tracé initial									
Le tracé	x								
Les travaux	x								
Les impacts permanents	x								
L'accessibilité	x								
L'offre de service	x								
Sécurité sureté									
Analyse socio-économique et utilité éco du projet						x			
Divers									
Non exploitable									
Enquêtes mise en compatibilité St Germain-en-Laye									
51	<p>Mi Franck BAUVE, 17 rue Charles Maréchal, 78300 Poissy</p> <p>Un certain nombre de Pisciaisais dont je fais partie sont favorables au tracé initial et se trouvent de ce fait trop souvent caricaturés comme étant contre le progrès et contre le développement de leur ville. Pourtant, en dépit des avantages proposés par le tracé urbain, les inconvénients qu'il présente semblent globalement plus importants et devraient inciter au choix plus rationnel du tracé initial pour lequel des études complémentaires pourraient être menées en vue d'en limiter les deux inconvénients (stationnement au niveau de la station Poissy Gambetta et desserte de la gare RER). Le tracé Urbain est : - Des années de travaux et de blocage important pour la circulation dans la ville - Un engorgement certain de la place de l'Europe et du bd Gambetta, axes majeurs de circulation qui vont devoir de plus absorber un trafic supplémentaire généré par l'urbanisation forte de Carrrière/Poissy et de Poissy aux abords du pont de Poissy: La limitation physique de la place réservée à la circulation lié à la présence du Tram sur ces axes rendra en l'absence d'alternatives étudiées, financées et formellement décidées la circulation aux heures de pointe totalement impossible. Sommes nous là dans une démarche de type Parisienne non avouée de réduire la circulation en la rendant impossible? si tel est le cas il serait plus élégant de l'admettre... - De nombreux impacts pour des riverains tant en terme de bruit (bruit bien perceptible aux heures creuses et les weekend) que d'impacts fonciers. - le temps de parcours du Tronçon correspondant à la phase 2 augmente de 5 minutes passant de 12 à 17 min, soit une augmentation de 40% du temps de parcours. Le tram Express en perd de sa caractéristique première à tel point que l'augmentation d'usage important lié au tracé urbain (+6500 usagers /jours sur cette portion) est contrebalancé par la perte d'usagers induit par le rallongement du temps de parcours. Globalement, ce tracé Urbain n'entraîne une augmentation de trafic estimée par l'les de France Mobilité que de 5600 voyageurs par jours soit 17% d'augmentation du trafic global. - Le couts du projet passe lui de €136M à €250,5M soit une augmentation de +91,5%! - rapporté à l'usage supplémentaire attendu, il en ressort une investissement à la charge de la collectivité de 22 232 Euros par passager supplémentaire. -le passage par la ville induit de plus des travaux d'assainissement non couverts par le budget précité et qui se chiffrent certainement en millions d'euros également. Ces travaux d'assainissement sont directement liés au projet et pourraient dans le cas du tracé initial être réalisés à un autre moment peut être plus opportunit. Il de France Mobilité en dépit des chiffres ci dessus affirme que le nouveau tracé est financièrement plus rentable que le tracé initial qui présenterait lui aussi un bilan économique négatif. Ceci est directement lié à l'impact économique attendu dans les Hypothèses émises par l'le de France Mobilité lié à ce tracé. Les conclusions allant à l'encontre du bon sens, il apparaît important de valider les hypothèses retenues et de prendre en compte celles qui ne l'ont pas été!!: 0 € d'investissement pour des infrastructures routières alternatives que le tracé Urbain impose sous peine de blocage total de la circulation 0 Euros pris en compte pour les travaux d'assainissement. 0 € de cout de fonctionnement supplémentaire avoué alors même que le tracé réclame le passage du mode train au mode Tram un impact écologique positif est attendu lié à ce tracé urbain tandis que la réalité que nous vivrons au quotidien sera une ville plus fortement polluée par des voitures et des camions ne pouvant avancer qu'en première et seconde vitesse... Combien d'usagers de la ligne Tram express utiliserons cette ligne en vue de s'interconnecter au RER A ou E, vocation</p>								

Enquête DUP : Thèmes

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Enquête DUP : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition									
							Pour le tracé urbain	Pour avec une station complète	Contre le tracé urbain	Contre avec une station	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		
1	2	3	4	5	6	7	8	9															
52				14/01/18			x																première du tracé urbain? ne peut on raisonnablement penser que ces usagers pourraient prendre un bus sur le bd Gambetta qui les relierait en 10 minutes maximum (en comptant un trafic dense aux heures de pointe, pas plus de 5 minutes en heures creuse) de l'Arret Poissy Gambetta à la Place de l'Europe? ceci permettrait un gain de 5 minutes pour tous les autres usagers traversant poissy sans y faire un arrêt (plus de 25 000!!!). A un moment ou l'état et la région sont à la recherche d'économie afin de pouvoir financer des projets utiles à la collectivité, il apparait que doubler le coût d'un projet tel que celui ci pour le peu d'avantages qu'il présente et au regard de ses inconvénients est un gâchis d'argent public comme la France en a malheureusement la recette!!/espère que le bon sens prévaudra, ce qui devrait par ailleurs (en dépit des affirmations d'ies de France Mobilité) permettre une mise en service plus rapide de cette seconde phase dans l'intérêt de tous.
				14/01/18			x																Mme Patricia MICHE, 17 avenue du cep, 78300 Poissy très favorable au projet du tram 13 habitant le centre ville de POISSY depuis toujours il devient impossible de circuler sans compter les bouchons que cela forme et le bruit incessant qui devient insupportable c est urgent de faire quelque chose car je ne pense pas imaginer que sera Poissy dans quelques années
				14/01/18			x																Mme Jennifer BERTRAND JENNIFER, 02 - rue des fauveltes, 78300 Poissy favorable au tracé du TRAM 13 car il va favoriser les déplacements des pisciacais et les habitants des villes plus proches
				14/01/18																			Anonyme Le tracé urbain a fait l'objet de toute l'attention d'iles de France Mobilité qui en a complètement oublié de passer un peu de temps à l'amélioration du trajet initial qui pour peu de frais supplémentaires permettrait un gain de trafic usager bien supérieur. Ainsi la réalisation d'un arrêt au chènes feuille (un arrêt pas une gare de Correspondances) desservirait le technoparc et des dizaines de milliers d'habitants d'habitants d'Acheres aujourd'hui oubliés par ce tracé alternatif... Au final il n y a aucun intérêt à affirmer que le nouveau tracé dessert 37000 habitants versus 7000 dans le tracé initial sur Poissy. Quand bien même il desservirait 200 000 habitants de plus, ce qui compte est le nombre de personnes intéressées par ce transport, hors l'évaluation faite par le STIF fait ressortir une augmentation globale de 5600 usagers, moins de 20% quand bien même le nombre de personnes soit disant desservie sur Poissy augmente de plus de 500%... A quoi jouons nous avec les chiffres?
				14/01/18			x																M Michel DEGNATI, 2 rue des fauveltes, 78300 Poissy d'accord avec le nouveau tracés du tram 13 car la circulation dans Poissy devient pénible aux heures de pointe mettre plus de 20 minute de carrière sous poissy a Poissy devient plus possible
				14/01/18			x																M HASSIOTIS, 24 AV DU CEP, 78300 Poissy Le tram13 va apporter des effets bénéfiques dans le cadre du développement économique et humain de la ville de Poissy Cela va en outre permettre d'engager des travaux de réorganisation du trafic routier.
				14/01/18			x																Mme Sylvia CHARPENTIER, 6 BIS BD DEVAUX, 78300 Poissy Le tracé initial n'a absolument aucun intérêt pour les habitants du centre ville qui utilisent les transports en commun pour raisons professionnelles. Je privilégie donc le tracé urbain.