

ATELIER BALADE

A la gare de Poissy

Le 28 juin 2017, de 12h à 14h

La rencontre a duré 2h15 et a accueilli 15 participants.

Après avoir effectué une visite de la gare durant une demi-heure, les participants se sont réunis dans une salle à proximité de la gare pour visionner le film de présentation du projet, travailler en sous-groupes et formuler leurs avis, suggestions et questionnements sur le projet.

Résumé synthétique des échanges :

Les participants ont rappelé à plusieurs reprises la situation actuelle de **saturation des deux gares routières, l'importance du trafic routier à Poissy**, et ont fait part de leurs craintes de voir la circulation automobile se détériorer avec le projet de réaménagement de la gare de Poissy. Au cours de l'atelier-balade, les participants ont exprimé leurs attentes quant à **l'amélioration des cheminements pour les piétons et les cyclistes** vers la gare, notamment depuis l'éventuelle **station du Tram 13 express**. Les participants ont manifesté leur intérêt pour le **regroupement des deux gares routières**, tout en soulignant les impacts de ce scénario sur les **immeubles d'habitation** situés rue du Pont Ancien.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- **Thomas GREFFIER**, chef de projet, PFP, DPI, STIF
- **Laure EHRET**, chargée de mission, pôle concertation, DPI, STIF

Animation de la réunion

- **Marion SIVY**, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant sur le réaménagement de la gare de Poissy
- L'exposition sur le réaménagement de la gare de Poissy

Déroulement de l'atelier

1. Visite de la gare
2. Présentation du déroulement de la réunion
3. Projection du film de présentation du projet
4. Travail en sous-groupes et mise en commun
5. Questions / réponses

1. Visite de la gare

Thomas Greffier, STIF, guide le groupe autour de la gare pour expliquer le diagnostic des porteurs de projet et les différents scénarios proposés.

2. Présentation du déroulement de l'atelier

Marion SIVY, C&S Conseils, présente le déroulement de l'atelier qui sera organisé en deux temps :

- Diagnostic du fonctionnement actuel de la gare de Poissy
- Avantages et inconvénients des trois scénarios présentés par le STIF

3. Projection du film de présentation du projet

Cf. [Film sur le site Internet](#)

4. Travail en sous-groupes et mise en commun

Les participants répartis en 3 sous-groupes ont travaillé sur le diagnostic puis sur les avantages et inconvénients de chacun des trois scénarios proposés avant une mise en commun par les rapporteurs désignés à chaque table. Certains participants ont également formulé des remarques sur des cartes mises à disposition, lesquelles figurent en annexe de ce compte-rendu.

1. Diagnostic du fonctionnement actuel de la gare de Poissy

Les participants ont été invités à s'exprimer sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas actuellement en gare de Poissy.

Table 1	
Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas
<ul style="list-style-type: none"> . Le parking rue du Pont Ancien qui sert aujourd'hui de dépose-minute est une zone tampon entre les bâtiments et les bus. . Les quais de Seine sont un espace convivial. . Les double-sens cyclables au niveau des rues Victor Hugo et Jean-Claude Mary permettent un accès direct pour les vélos à la gare de Poissy. . La présence de la halte fluviale qui génère un flux de touristes dans Poissy : cela permet de valoriser le patrimoine local et de dynamiser les commerces locaux. 	<ul style="list-style-type: none"> . Les passages sous les deux ponts ferroviaires sont peu agréables pour les piétons car étroits et sombres. Pour les cyclistes, il n'y a pas de pistes cyclables. . La place de l'Europe est saturée par la circulation automobile aux heures de pointe, où il est difficile, voire dangereux, de traverser pour les piétons. Pour les cyclistes, l'absence d'aménagement rend difficile l'accès à la gare de Poissy. . La gare routière sud est petite et pas assez fonctionnelle. En heure de pointe, elle est saturée et dangereuse pour les piétons. . De façon plus globale, la gare de Poissy est trop petite et rapidement saturée. . En sortie nord, la sortie du parking n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite. . L'accès au centre-ville pour les riverains situés au nord de la gare est difficile et nécessite un titre de transport. . La saturation de la gare routière nord en sortie entraîne des congestions automobiles sur les bords de Seine. . Au niveau de la halte fluviale, les bus de touristes stationnent sans éteindre le moteur, ce qui génère des nuisances pour les riverains.
<p>Suggestions d'amélioration :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Favoriser les accès des piétons et des cyclistes à la gare 	
Table 2	
Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas
<ul style="list-style-type: none"> . Le parvis actuel de la gare permet de diluer les sorties massives de voyageurs et d'éviter de créer des attroupements rue Maurice Berteaux. 	<ul style="list-style-type: none"> . La gare routière nord est saturée et exiguë . En gare routière sud, le bâtiment d'information des voyageurs gêne le passage. Les trottoirs y sont trop étroits. . La circulation routière aux alentours de la gare rend difficile les déplacements des piétons, et plus particulièrement sur la RD190 où l'accès à PSA est compliqué. . Comment se fera la correspondance entre le Tram 13 express et la gare de Poissy ? . Quel impact des modifications des sens de circulation sur la circulation des poids lourds à Poissy, notamment rue du Port et rue du Bac ?

Suggestions d'amélioration :

- . Créer une sortie SNCF depuis le quai en direction de Peugeot.

Table 3

Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas
<p>. La présence d'un important garage à vélos face à la gare (rue Jean-Claude Mary), mais qui reste méconnu</p>	<p>. La cohabitation de deux gares routières, avec une liaison piétonne longue et dangereuse, une signalétique et une information des voyageurs peu visibles.</p> <p>. La gare sud est dangereuse pour les piétons et en heure de pointe, les bus rencontrent des difficultés pour en sortir.</p> <p>. Depuis la gare de Poissy, il est difficile d'accéder aux sites PSA (forum Armand Peugeot ou centre de production).</p> <p>. La gare de Poissy est actuellement très minérale.</p> <p>. Malgré les aménagements, il est difficile et dangereux d'accéder en vélo à la gare.</p> <p>. Le dépose-minute côté sud est trop petit et saturé.</p>

Suggestions d'amélioration :

- . Communiquer davantage sur l'existence du garage à vélos.
- . Installer des toilettes et une table à langer dans la gare.
- . Améliorer la signalétique en sortie de gare, à destination des touristes.
- . Fusionner les deux gares routières ou fusionner des lignes de bus afin de gagner de l'espace et permettre le maintien des deux gares routières sans démolir l'immeuble.
- . Prévoir des feux qui se déclenchent lors du passage des bus.
- . Prévoir une passerelle depuis les quais de la gare de Poissy pour accéder à PSA.
- . Créer des aménagements végétaux et / ou des fresques murales.
- . Prévoir un bus en site propre sur la RD 190 (au moins sur certaines heures).
- . Agrandir le dépose-minute.
- . Installer un service Véligo gardienné.

2. Restitution des groupes : avantages et inconvénients des trois scénarios

Les participants ont été invités à s'exprimer sur les avantages et les inconvénients de chaque scénario proposé par le STIF.

Table 1		
	Avantages	Inconvénients
Scénario socle	<ul style="list-style-type: none"> . Le réaménagement et l'extension du parvis sud. . La mise aux normes de l'accès sud. 	<ul style="list-style-type: none"> . La cohabitation piétons-cyclistes rue Jean-Claude Mary. . La sortie des bus inchangée et qui converge vers la Place de l'Europe.
Scénario intermédiaire	<ul style="list-style-type: none"> . L'agrandissement du parking d'intérêt régional (PIR). . L'aménagement du carrefour entre la gare et le forum Armand Peugeot. 	<ul style="list-style-type: none"> . La crainte que la création d'un couloir de bus au pied de la résidence du Port n'empiète sur la parcelle de la résidence, soit générateur de nuisances (bruit, trafic routier) et rende difficile la sortie du parking rue du Port. . La suppression du parking rue du Pont Ancien, qui sert actuellement de dépose-minute et qui permet d'avoir une zone tampon entre la résidence et les bus. . Quel aménagement du carrefour au niveau du forum Armand Peugeot ? Quel sens de circulation des bus ?
Scénario maximal	<ul style="list-style-type: none"> . Le regroupement des deux gares routières, qui permet de simplifier les cheminements au niveau de l'actuelle emprise de la gare routière sud et de la gare nord. . L'aménagement du souterrain permettant de relier la gare nord au parvis sud, et qui devrait être réalisé pour tous les scénarios. 	<ul style="list-style-type: none"> . La rue Jean-Claude Mary demeurera un nœud pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes qui se rendent à la gare de Poissy. . Comment sera aménagée la zone des bus pour les piétons ? . Quel sera l'aménagement de la partie est de la gare routière sud ? Les arbres seront-ils préservés ? . Quelle liaison entre la future passerelle piétonne sur le vieux pont de Poissy et la gare ? . Quelle correspondance entre la station du Tram 13 express et la gare ? Comment les Carriérois rejoindront-ils le Tram 13 express ?

Table 2		
	Avantages	Inconvénients
Scénario socle	<ul style="list-style-type: none"> . Sécurisation des espaces au niveau de la sortie de la gare sud et de la station du Tram 13 express. . Réaménagement du parvis sud, à condition que la répartition entre les terminus et les passages de lignes soit bien pensée. . Sauvegarde de l'immeuble locatif côté nord. 	<ul style="list-style-type: none"> . Ces aménagements sont jugés insuffisants du fait de l'isolement et de la saturation de la gare (tribunal, hôtel...). . La circulation des automobiles et des camions restera importante.
Scénario intermédiaire	<ul style="list-style-type: none"> . Aménagement et agrandissement de la gare routière nord. . Agrandissement du parking d'intérêt régional (PIR). 	<ul style="list-style-type: none"> . Comment la circulation va-t-elle s'organiser pour les voitures ? pour les piétons ?
Scénario maximal	<ul style="list-style-type: none"> . La fusion des deux gares routières qui permet la création d'une vraie gare de transport. . Le souterrain qui permet de relier la gare nord au parvis sud. 	<ul style="list-style-type: none"> . La démolition de l'immeuble : il faut prévoir les conditions pour que les habitants soient pris en charge au mieux. . La circulation routière demeurera problématique. . Quelle liaison pour les piétons entre la station de Tram 13 express et la gare de Poissy ?

Table 3		
Scénario socle	<ul style="list-style-type: none"> . Le parking Véligo pour les cyclistes. . Les aménagements piétons entre la station de Tram 13 express et la gare . La passerelle au-dessus de la RD 190 	<ul style="list-style-type: none"> . Les difficultés liées à l'existence de deux gares routières demeurent.
Scénario intermédiaire	<ul style="list-style-type: none"> . Augmentation de l'offre de stationnement dans le parking d'intérêt régional (PIR). . Aménagement du rond-point sur la RD 190 	<ul style="list-style-type: none"> . Les difficultés liées à l'existence de deux gares routières demeurent. . Avec les modifications des sens de circulation, la sortie de Poissy pour les automobilistes devient compliquée.
Scénario maximal	<ul style="list-style-type: none"> . Il permet d'unifier les deux gares routières 	<ul style="list-style-type: none"> . Démolition de l'immeuble locatif au nord de la gare

5. Questions-réponses

Une habitante note que l'écart de coût entre chacun des trois scénarios est d'environ 5 millions d'euros. Elle pressent que le prix du scénario maximal, du fait de l'envergure des travaux, est sous-estimé

Un participant souhaite savoir comment le réaménagement du pôle peut apaiser la circulation automobile dans le secteur.

La circulation de transit dans Poissy :

Thomas GREFFIER, STIF, rappelle que, du fait de la configuration des routes dans le secteur, beaucoup d'automobiles circulent dans Poissy sans s'y arrêter.

La couverture de la gare routière :

Thomas GREFFIER, STIF, en réponse à une suggestion faite lors de la balade sur site, indique que les gares routières couvertes existantes sont aujourd'hui mal fréquentées et coûteuses en termes d'entretien. De plus, la gare de Poissy étant dans le périmètre de protection des bâtiments historiques, cette option paraît compliquée à mettre en place. La couverture des voies ferrées présente un coût élevé et des conditions de réalisation des travaux difficiles : en effet, il est impossible de couper la circulation des trains sur ce tronçon qui accueille à la fois les RER, des Transiliens et des TER en direction de la Normandie.

La liaison entre la station de Tram 13 express et la gare de Poissy :

Thomas GREFFIER, STIF, indique que la distance entre le tramway et la gare est proche de ce qui existe ailleurs en Île-de-France. Par ailleurs, si suite à l'enquête publique, le tracé passant par Poissy est retenu, de l'espace sera libéré pour les piétons sur la place de l'Europe : les conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes seront différentes de ce qui existe aujourd'hui.

Enfin, le projet de tramway et le réaménagement de la gare sont étudiés en parallèle : les scénarios présentés sont compatibles avec l'hypothèse d'arrivée du tramway.

Les étapes du projet et de la concertation:

Thomas GREFFIER, STIF, rappelle que le STIF en est au démarrage des études et certains éléments ne sont pas encore dessinés, telles que l'aménagement de la RD30, le maintien ou non des parkings autour de la gare, etc.

Laure EHRET, STIF, rappelle que la concertation se clôt le 13 juillet 2017. Un second atelier-balade aura lieu ce jour dans la soirée, puis une rencontre avec les salariés de PSA se déroulera le 29 juin. Le site internet www.reamenagement-gare-poissy.fr permet d'accéder au film diffusé ainsi qu'à plusieurs documents sur le projet. Il est aussi possible de déposer et de lire des avis.

Cette réunion fera l'objet d'un compte-rendu qui sera versé au bilan de la concertation. Ce bilan, qui synthétise l'ensemble des échanges entendus au cours de la concertation, sera présenté en Conseil du STIF en fin d'année 2017.