

COMPTE-RENDU

Réunion publique projet Bus entre Seine Espace Nelson Mandela, Argenteuil Le 28 mars 2018 à 19 h

La réunion a duré 1 heure et 30 minutes et a accueilli 20 participants
12 interventions ont eu lieu depuis la salle et 1 fiche avis a été recueillie.

Intervenants

La Ville d'Argenteuil

- **Georges MOTHRON**, maire

En tribune : Île-de-France Mobilités

- **Émilie LEMAIRE**, chef du département projets surface, Île-de-France Mobilités
- **Thomas ROSENBAUM**, chargé de projet, direction des infrastructures, Île-de-France Mobilités

Animation de la réunion

- **Maxime DUVAL**, agence stratéact'

A noter également, la présence pour le Département du Val d'Oise de Philippe ROULEAU, vice-président en charge des transports au conseil départemental du Val d'Oise.

Documentation disponible

- Un dépliant de présentation du projet mis à la disposition des participants, un questionnaire avec carte T.
- Un panneau-totem sur le projet.
- Une urne pour le recueil des avis.
- Un site internet dédié : www.bus-entre-seine.fr

Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil de **Georges MOTHRON**, maire d'Argenteuil.
- Mot introductif de présentation de la réunion par **Maxime DUVAL**, animateur.

2. Présentation du projet par Île-de-France Mobilités

- Présentation du dispositif de concertation et des objectifs du projet par **Émilie LEMAIRE**, Île-de-France Mobilités.
- Présentation du dossier en détail par **Thomas ROSENBAUM**, Île-de-France Mobilités

3. Temps d'échange avec les participants

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

• Mot d'accueil et d'introduction

Georges MOTHRON, maire d'Argenteuil, salue les participants. Il souligne l'aide formidable que ce projet d'aménagements en faveur des bus constitue pour le secteur laissé de côté cette dernière décennie. Les participants sont invités à poser toutes les questions aux représentants d'Île-de-France Mobilités. Il ajoute que la concertation est ouverte depuis le 19 mars 2018, disponible sur internet.

• Présentation du déroulement de la réunion

Maxime DUVAL, animateur de la réunion, indique que cette soirée est organisée en deux temps.

- Le premier temps sera consacré à la présentation du dispositif de concertation et du projet de « Bus entre Seine » dans les grandes lignes puis en détails.
- Le second temps permettra aux participants de poser toutes les questions qu'ils souhaitent, donner leur avis et faire des propositions.

2. Présentation du projet

Maxime DUVAL souligne que la concertation constitue une étape clé d'un projet, qu'elle est organisée en amont d'études détaillées, à un moment où le projet n'est pas figé, où les marges de manœuvre sont possibles.

Cette concertation doit permettre à Île-de-France Mobilités d'identifier les attentes des usagers, leurs interrogations, d'orienter finement les études détaillées à venir, de faire coller le projet au plus près des besoins du territoire et de ses habitants. Démarrée le 19 mars 2018, cette phase durera jusqu'au 20 avril prochain. Deux réunions publiques sont organisées, dont celle de ce soir, la seconde étant prévue le 5 avril 2018 sur la commune de Bezons, suivie par 3 rencontres voyageurs et riverains, la première s'étant déroulée à Cormeilles-en-Parisis le 20 mars. Un dépliant avec coupon détachable est proposé aux participants de ce soir, déposable en boîte aux lettres. Enfin, un site internet dédié www.bus-entre-seine.fr met à disposition des futurs usagers toutes les informations relatives au projet et permet de poser toute question utile.

Pour présenter ce projet, **Émilie LEMAIRE, chef du département projets surface** et **Thomas ROSENBAUM, Chargé de projet, direction des infrastructures**, représentent **Île-de-France Mobilités**, autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

Émilie LEMAIRE précise que le projet Bus entre Seine est le résultat d'études pilotées par Île-de-France Mobilités, financées par la région Île-de-France et le Conseil Départemental du Val-d'Oise en 2017. Elles ont été menées en lien étroit avec les collectivités, les villes d'Argenteuil, de Bezons, de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis.

À ce stade, le coût du projet est estimé à 115 millions d'euros, les investissements relatifs au matériel roulant et à l'exploitation des lignes seront assurés par Île-de-France Mobilités.

• Les objectifs du projet Bus entre Seine

Les bus doivent pouvoir :

- Circuler dans de meilleures conditions pour rejoindre les gares de Sartrouville, d'Argenteuil, de Cormeilles-en-Parisis ainsi que le T2 au pont de Bezons.
- Desservir plus efficacement le territoire pour répondre aux besoins de déplacements.
- Requalifier les espaces publics, notamment en faveur des piétons et des cyclistes.
- Accompagner les nombreux projets de développement du territoire.

Les premières grandes lignes du projet présenté ce soir sont issues des études de faisabilité.

Elles font l'objet d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) disponible et consultable sur le site internet du projet (www.bus-entre-seine.fr). Ce dossier a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Toutefois, à ce stade des études, le projet n'est pas figé et toutes les remarques exprimées dans le cadre de la concertation seront entendues et permettront d'orienter les études à venir.

• La question du prolongement du T2

La concertation s'est ouverte le 19 mars 2018. Environ 150 contributions ont d'ores et déjà été récoltées avec une majorité d'avis favorables. Une question est récurrente : pourquoi ne pas avoir prolongé la ligne de tramway T2 au-delà du Pont de Bezons ? Les études menées ont établi que les besoins de déplacements dans le secteur du pont de Bezons sont multiples : ils vont vers Argenteuil, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Au regard des études, le projet Bus entre Seine permet de répondre à ces besoins, car il profite à de nombreuses lignes de bus du secteur, à tous les usagers et se trouve adapté aux territoires et rues traversées, tout en étant suffisamment capacitaire.

• Les grandes lignes du projet

Comme son nom l'indique, le tracé du projet s'étend dans une boucle de la Seine et permettra l'amélioration des parcours de bus grâce à des voies réservées (figurant en bleu sur le plan) entre la gare d'Argenteuil, le pont de Bezons et l'entrée de Cormeilles-en-Parisis (au nord). Ces voies seront réalisées là où la circulation des bus est la plus difficile. Au-delà, le projet propose d'améliorer la circulation dans les rues rejoignant les gares de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis. Au total, 48 000 voyageurs verront leurs déplacements quotidiens facilités, avec des gains de temps significatifs et des passages de bus réguliers grâce aux dispositifs d'aménagements et de priorités aux feux.

Visionnage du film de présentation du projet

L'objectif des voies dédiées aux bus est de faire cohabiter les différents modes de déplacements sur la voirie. Par exemple, sur la RD 392, un aménagement des voies est prévu en milieu de rue, les cycles circulent sur des espaces dédiés et les trottoirs sont aménagés. Les bus bénéficieront de la priorité aux feux. Selon les secteurs, les aménagements sont différents et adaptés aux voies de circulation et à l'espace disponible. Au-delà, vers Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville, où la réalisation d'un site propre présente moins d'intérêt ou n'est pas techniquement faisable, le projet facilitera la

circulation des bus grâce à des mesures spécifiques, notamment la priorité et des aménagements ponctuels.

• Le projet en détail

Thomas ROSENBAUM expose les premières intentions du projet telles qu'issues des études, tout en invitant les participants à donner leur avis dans le cadre de la concertation (site, carte, etc.).

Le point de départ du projet est issu d'un constat sur le réseau de bus actuel, très dense. Les bus y sont pénalisés dans leurs déplacements, au moment où la circulation est difficile, particulièrement aux heures de pointe. Des difficultés accentuées par l'accès à l'A86, de l'autre côté du pont de Bezons.

Le projet de Bus entre Seine prévoit de « booster » les lignes structurantes, les rendre plus rapides, fiables et attractives avec un haut niveau de service. Le réseau doit aussi répondre aux besoins de demain, intégrer les évolutions du territoire, les grands projets urbains, dont le projet « Porte de Saint-Germain Berges de Seine ». En pratique, le projet Bus entre Seine propose des voies dédiées aux bus, des mesures d'accompagnement vers Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis. Le réseau pourra faire l'objet d'adaptations afin qu'un maximum de lignes (dont la 272 et la 3) bénéficie des nouveaux aménagements.

• Les voies dédiées aux bus

Différentes configurations sont proposées :

- Deux voies en milieu de chaussée permettant la circulation des bus avec, de part et d'autre, les voitures, les trottoirs et itinéraires cyclables. Ces derniers feront l'objet d'études plus poussées pour être adaptés aux différents secteurs traversés ;
- Sur d'autres secteurs, des couloirs bus sur les côtés pourront être proposés, mutualisés avec les vélos ;
- Ailleurs, des demies voies de bus pourront être envisagées dans les rues plus étroites ;
- Dans certains secteurs, des élargissements de la rue sont envisagés pour accueillir les voies de bus, les voitures, les itinéraires cyclables et les trottoirs ;

L'impact de ces aménagements fera l'objet d'études détaillées présentées ultérieurement dans le cadre d'une enquête publique

• Les stations

De nouvelles stations jalonneront le parcours des bus. Elles seront dimensionnées et confortables, dotées d'un design particulier et identifiable.

• Le tracé par secteur

Sur le secteur du centre-ville d'Argenteuil, de nombreuses lignes passent par le centre et convergent vers la gare. L'objectif est donc d'optimiser leur fonctionnement tout en continuant de desservir les nombreux équipements. Le projet respecte ici globalement l'esprit des aménagements existants. Les bus circuleront sur la voie bus existante du boulevard Berteaux. Sur le boulevard Léon Feix, les voies bus actuelles, ouvertes aux vélos, seront élargies et des places de stationnement pourraient être supprimées pour éviter que les véhicules se stationnant pénalisent le fonctionnement

des lignes. Dans les étapes suivantes, un travail sera mené en lien avec les collectivités sur les modalités de compensation des places supprimées, le cas échéant. Au-delà de la Station Hôtel-de-Ville, les voies bus se situeront principalement en milieu de chaussée et pourront être ponctuellement à sens unique.

Sur le secteur faisant le lien entre le centre-ville d'Argenteuil et le pont de Bezons, les rues sont relativement étroites, ce qui pénalise l'efficacité des lignes de bus. Le quartier doit cependant évoluer de façon conséquente dans le cadre du projet Porte Saint-Germain Berges de Seine. Le projet de Bus entre Seine, conçu de manière coordonnée avec le projet urbain, prévoit que les lignes de bus passent par la rue Michel Carré afin de bénéficier des évolutions du quartier. Sur l'ensemble de ce secteur, une voie de bus à double sens est prévue en milieu de chaussée avec voitures et itinéraires cyclables de part et d'autre. Au-delà des évolutions prévues par le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, des élargissements de la rue pourront être envisagés.

Sur la RD 392, axe majeur faisant le lien entre les communes d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis, le projet prévoit une voie dédiée à double sens sur la quasi-totalité du tracé, en bénéficiant des élargissements qui sont d'ores et déjà prévus dans les documents d'urbanisme. Des élargissements ponctuels supplémentaires pourront être nécessaires, notamment pour les stations.

Au niveau du terminus du T2 situé au Pont de Bezons, où les conditions de circulations sont difficiles en heure de pointe, le projet prévoit de s'inscrire dans les aménagements existants tout en recherchant des optimisations : signalétique, fonctionnement des feux, aménagements complémentaires ponctuels, etc.

Entre le pont de Bezons et la Grâce de Dieu, les voies de bus existantes seront utilisées, le Bus entre Seine prenant le relais au niveau de la mairie de Bezons. Ensuite, un réaménagement complet est envisagé le long de l'axe. Il prévoit une voie de bus à double sens au milieu de la route sur la quasi-totalité du linéaire, à l'exception d'un passage à voie unique au niveau du commissariat de Bezons, priorisant en heure de pointe du matin les bus en direction du pont de Bezons et les bus en direction de Cormeilles-en-Parisis en heure de pointe du soir.

Un travail particulier sera mené **carrefour par carrefour** pour s'assurer que les aménagements sont cohérents avec les flux attendus. Enfin, au niveau de Cormeilles-en-Parisis, en direction de la RD 392, juste après l'enseigne Jardiland, le projet intègre un couloir de bus améliorant l'arrivée de ceux-ci au carrefour Schumann.

Pour rejoindre les gares de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville, les enjeux de déplacements et les emprises disponibles ne permettent pas la mise en place de voies dédiés aux bus. Les bus circuleront parmi les voitures mais toute une série de mesures permettra de faciliter leur fonctionnement, par exemple un système de détection aux feux, qui passeront au vert à leur arrivée. De même, certains carrefours bénéficieront d'aménagement pour faciliter la circulation des bus et des stations seront réaménagées.

- **Le calendrier**

La phase de concertation est ouverte depuis le 19 mars jusqu'au 20 avril. Les remarques émises par les usagers et habitants seront entendues et intégrées dans un bilan qui permettra d'orienter les

étapes à venir. Un projet plus précis leur sera soumis à l'horizon 2020 dans le cadre d'une enquête publique. Des études détaillées seront ensuite nécessaires pour permettre le démarrage des travaux.

3. Temps d'échange avec le public

Un habitant d'Argenteuil indique qu'il utilise uniquement les bus et que, de ce fait, il considère le projet comme une « révolution ». Il correspond aux attentes des usagers qui sont actuellement confronté, à la lenteur du trafic en direction du pont de Bezons le matin. Il souhaite savoir pour quelle raison il y a eu un tel laps de temps entre ce projet et la fin des travaux de la ligne du T2.

Par ailleurs, quand les travaux démarreront ils ? Et dans quelle zone ? Est-il possible d'anticiper certains aménagements, dont la priorité aux feux ?

- **Le planning et l'impact des travaux**

Émilie LEMAIRE, Île-de-France Mobilités indique que le planning présenté ce soir est celui des études. L'enquête publique sera lancée à l'horizon 2020 et précèdera la déclaration d'utilité publique. Ce type de projet connaît des délais longs – 6 à 8 ans entre la concertation et la mise en service - mais il s'agit de grands projets pour lequel des étapes précises doivent être franchies, des procédures administratives suivies avant de démarrer les travaux.

Les travaux pourront avoir un impact notamment sur les conditions de circulation, mais ils feront l'objet d'études (d'impacts) détaillées présentées dans le cadre de l'enquête publique. Diverses mesures seront prises pour que la circulation des véhicules et des usagers soit le moins gênée possible, notamment le maintien des voiries et accès tout au long des travaux.

- **Pour quelles raisons le projet n'a-t-il pas été envisagé plus tôt ?**

Thomas ROSENBAUM explique préalablement qu'Île-de-France Mobilités assure une veille permanente des conditions de transports sur toute la région Île-de-France et que les problématiques d'exploitation des bus font l'objet d'un travail permanent en lien avec les exploitants des différentes lignes. Pour lancer un projet d'une telle envergure (estimé à 115 millions d'euros), plusieurs conditions doivent être réunies. Il y a d'abord la programmation du projet dans les documents de planification de la Région, notamment le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et le plan de déplacements urbains (PDUIF). Par ailleurs, une série d'études a été menée pour identifier les enjeux de déplacement du territoire puis des financements publics ont été mis en place par la Région Île-de-France et le Département du Val d'Oise.

- **La mise en place de feux de priorité aux carrefours**

La mise en place de la priorité aux feux et aux carrefours est un investissement important, car elle impose d'équiper tous les bus et carrefours concernés. C'est pourquoi elle constitue un volet du projet Bus entre Seine.

Une habitante du haut d'Argenteuil souligne que son quartier n'est pas bien desservi par les bus, en nombre insuffisant, qu'il serait bien qu'une ligne desserve la gare du Val d'Argenteuil actuellement reliée par les seules lignes n° 34 et n° 2.

Un résident d'Argenteuil, suggère que la fréquence des bus sur les lignes soit doublée, les usagers seraient plus motivés, mais aussi que les bus soient hybrides afin de respecter l'environnement.

- **La connexion vers le Val d'Argenteuil**

Thomas ROSENBAUM explique que dans le cadre du projet Bus entre Seine, des réflexions sont menées sur la réorganisation du réseau de bus à l'échelle de l'ensemble du territoire. Des évolutions de l'offre bus pourront également être envisagées. Votre avis sera donc bien intégré dans le bilan de cette concertation.

- **Le renouvellement du matériel roulant**

Émilie LEMAIRE ajoute que l'analyse des besoins est réalisée au global, qu'elle tient compte de toutes les lignes de bus. Les bus seront renouvelés indépendamment du projet Bus entre Seine, lorsqu'ils arriveront en fin de cycle. La politique d'Île-de-France Mobilités prévoit que les nouveaux bus seront dotés de motorisation électrique ou gaz naturel, respectant l'environnement et roulant silencieusement.

Franck DEBEAUD, résident et conseiller municipal d'Argenteuil interroge : concernant le trajet reliant le pont de Bezons à la gare d'Argenteuil, ne serait-il pas plus judicieux, à l'arrivée du boulevard Charles de Gaulle, de réorienter la ligne vers le boulevard Héloïse où sont implantés de grands ensembles immobiliers, la salle Jean-Villard, le conservatoire et ensuite remonter le boulevard Gabriel Péri avec ses commerces ?

Ensuite, pourquoi le projet de continuité du Tramway prévu dans le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France) 2008 a-t-il été abandonné ? Aux endroits où la largeur de la voirie est insuffisante, la circulation d'un tramway sur une voie unique est-il quelque chose d'envisageable ?

- **Le tracé du bus et le prolongement du tramway T2**

Émilie LEMAIRE explique que le projet proposé s'inscrit dans le cadre du SDRIF en vigueur (2013), qui ne prévoit pas de prolongement de la ligne T2. Les études menées sur le secteur faisaient apparaître des besoins de déplacements dans plusieurs directions : vers Argenteuil, Cormeilles, Sartrouville et au-delà. Le projet Bus entre Seine répond à l'ensemble des besoins des usagers et se trouve aussi plus adapté aux rues traversées. Les gains de temps et surtout de régularité seront significatifs pour la majorité des usagers. Les études menées confirment que le réseau bus a la capacité de transporter l'ensemble des voyageurs.

Thomas ROSENBAUM ajoute qu'un principe de voie unique n'est pas compatible avec une ligne de tramway longue et dont la fréquence est élevée. En effet, elle revient à pénaliser les conditions d'exploitation en imposant aux tramways d'attendre leur tour pour passer la section concernée.

Plusieurs hypothèses de tracés ont été étudiées dans le cadre du DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales), disponible sur Internet. Le tracé par le boulevard Héloïse n'a pas été retenu pour différentes raisons : place insuffisante sur une partie du boulevard du Général de Gaulle, interfaces avec le marché et l'espace boisé classé à proximité, impacts significatifs sur les conditions de circulation au niveau du Pont d'Argenteuil, et impacts importants sur le stationnement et les espaces publics à proximité des commerces de la rue Gabriel Péri.

- **Le coût du projet**

Émilie LEMAIRE indique que le coût de construction d'un tramway électrique est évalué entre 20 et 40 millions d'euros du kilomètre. Le projet de voies de bus, complémentaire à la ligne T2 actuelle est de 115 millions d'euros pour plus de 8 kilomètres de voies de bus et 16,5 km d'itinéraire optimisé, un projet plus facile à mettre en œuvre et dont le financement sera plus facile à assurer.

Raymond MONTEIL, habitant d'Argenteuil, fait remarquer que le prolongement de la ligne T2 était envisagé en direction de Cormeilles-en-Parisis puis vers le Val d'Argenteuil et sa gare avec, entre les deux, une zone d'immeubles à construire. Aussi, il lui semble utile de desservir par le tramway le quartier des Coteaux et cette zone en dépit des coûts générés. Il demande également ce que deviendra le projet de Tangentielle ?

Xavier MORIN, habitant d'Argenteuil et ancien conseiller municipal, regrette qu'il soit renoncé au Tramway, alors que les villes de Bezons et Epinay bénéficient du leur. Par ailleurs, le bus va générer des problèmes d'interconnexion avec la ligne T2, cela ne donnera pas envie aux gens de les utiliser. En termes de parcours, ne serait-il pas plus judicieux de passer par la rue Henri Barbusse, plutôt que par l'avenue Michel Carré ? Cette dernière actuellement est peu habitée même si des projets d'urbanisme s'y développent.

- **Le prolongement de la ligne T2 du Tramway**

Émilie LEMAIRE rappelle le coût élevé du tramway et souligne qu'Île-de-France Mobilités a été mandatée pour étudier le projet Bus entre Seine, qui améliore le fonctionnement des lignes de bus au bénéfice de nombreux usagers. Le prolongement du T2 évoqué ne fait pas partie des documents de planification régionale. Par ailleurs, les études réalisées ont démontré que le projet présenté ce soir répond bien aux besoins de déplacements tout en restant compatible avec le nombre de voyageurs concerné.

Moins souple dans son exploitation, le tramway nécessite un site propre dédié que les lignes de bus ne pourraient pas emprunter. En revanche, les voies créées pour le projet de Bus entre Seine pourront être employées par de nombreuses les lignes, en respectant certaines règles. Enfin, un bus qui fonctionne bien, qui est régulier et qui respecte sa fréquence est susceptible de rendre le bus plus attractif qu'il ne l'est aujourd'hui. Le niveau de service d'un tel bus est très proche de celui d'un tramway même s'il est moins capacitaire. Mais le nombre de lignes concernées permettra de répondre à cet enjeu de capacité.

Le projet de Tangentielle nord, aujourd'hui dénommé Tram 11 Express, et le projet Bus entre Seine sont complémentaires. Île-de-France Mobilités a demandé à la SNCF de poursuivre les procédures administratives aboutissant aux ordonnances d'expropriation, ultime étape avant les travaux. Néanmoins, le projet de prolongement du Tram 11 Express dépasse le milliard d'euros, la programmation des travaux et du financement est plus complexe.

- **Le tracé**

Thomas ROSENBAUM revient sur la demande qui consiste à faire circuler les bus par la rue Henri Barbusse au lieu de la rue Michel Carré. Ce tracé a été étudié dans le cadre du DOCP, disponible en ligne, mais n'a pas été retenu. En effet, il nécessitait des acquisitions foncières importantes sans bénéficier des opportunités d'élargissements prévues dans le cadre du projet Porte Saint Germain / Berges de Seine.

Concernant les connexions entre bus et tramway, Thomas ROSENBAUM ajoute que les modalités de correspondance au niveau du Pont de Bezons sont efficaces, les quais bus et tram étant mutualisés. L'intermodalité en gares d'Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles a également fait l'objet d'investissement récents.

Florence ROBILLARD de l'association « Mieux se déplacer à bicyclette » s'est penché sur les aménagements cyclables prévus par le projet. Son association a été consultée en amont de la concertation. Elle s'inquiète de la largeur des voies cyclables, de la cohabitation avec les bus. Des sas vélos aux feux sont-ils prévus afin de leur permettre de se positionner de façon sécuritaire ? Quid des voies cyclables sur les trottoirs ?

- **Les pistes cyclables**

Thomas ROSENBAUM confirme que le projet Bus entre Seine est ambitieux du point de vue des itinéraires cyclables. Île-de-France Mobilités a d'ailleurs rencontré l'association dans le cadre des études afin de tenir compte de sa connaissance du territoire et des enjeux de déplacement à vélo. Les aménagements envisagés sont différents selon les secteurs, et feront l'objet d'études plus poussées dans le cadre des étapes à venir. Il pourra s'agir de bandes cyclables, couloirs bus ouverts aux cycles, pistes, zones 30, etc. en fonction de la configuration du secteur et de la largeur disponible. Les normes du CEREMA seront respectées. À ce stade, le projet prévoit des bandes cyclables d'une largeur d'1,50 m et des couloirs bus ouverts aux cycles de 4,50 m de large.

Une habitante de la rue Jean Jaurès à Argenteuil explique qu'elle prend le bus n° 34 pour rejoindre le tramway T2. Le bus, assez long, rencontre des difficultés pour circuler dans les rues pavillonnaires, étroites et à double sens. Est-il prévu de mettre en circulation des bus plus adaptés ?

Un habitant d'Argenteuil insiste pour que la fréquence des bus sur les lignes secondaires soit doublée.

Chantal LOUVET, résidente des quartiers nord fait part de la difficulté de rallier le centre hospitalier d'Argenteuil à partir de son quartier. Des bus rallieront-ils l'hôpital, qui plus est rapidement ?

Franck DEBEAUD, résident et conseiller municipal d'Argenteuil revient sur la prolongation du T2, qui lui semblait plus naturelle que le projet. Les bus auraient tout intérêt de s'arrêter au terminus du T2 qui ne serait plus au pont de Bezons, mais plus haut. De même, un parking, situé plus haut aurait permis aux habitants d'Argenteuil de venir prendre le T2 pour aller à la Défense. Ce qui est présenté ce soir ne donne pas envie. Par ailleurs, il demande comment le bus peut se trouver en site propre boulevard Jeanne d'Arc. L'intérêt est que le bus desserve des endroits stratégiques comme le marché.

- **La desserte du réseau secondaire et la liaison des parties nord et sud de la Ville**

Émilie LEMAIRE explique que le centre hospitalier a bien été identifié comme équipement important dans le périmètre du projet. Concernant la réorganisation du réseau de bus, une réflexion sera menée avec les collectivités et les exploitants sur la réorganisation globale des lignes de bus sur le secteur, ceci plusieurs années avant la mise en service. Les différents enjeux de desserte du territoire seront pris en compte.

- **Les liaisons vers l'hôpital et le matériel roulant**

Thomas ROSENBAUM invite les participants à faire part, dans le cadre de la concertation, de leurs commentaires liés au réseau de bus, afin qu'ils soient pris en compte dans les propositions à venir.

- **La rue Jeanne d'Arc**

Thomas ROSENBAUM indique qu'à l'issue de premières études menées, il est bien prévu de faire circuler un bus en site propre boulevard Jeanne d'Arc, mais dans un seul sens, en direction de la gare d'Argenteuil.

Xavier MORIN, habitant d'Argenteuil indique qu'en centre-ville de Gennevilliers, un côté de la voie dessert Saint-Denis, l'autre côté le sens du retour. Aussi, serait-il possible de penser à ce système, car la rue Michel Carré se situe côté Seine, alors que les résidents plus au nord ne seront pas desservis.

Franck DEBEAUD, résident et conseiller municipal d'Argenteuil souhaite une précision plus technique : quelle est la différence entre deux voies de bus et deux voies de tramway en termes de largeur ?

- **Les itinéraires dissociés**

Thomas ROSENBAUM confirme que le recours à des « itinéraires dissociés » comme proposé a été envisagé, mais qu'ils posent plusieurs difficultés, car ils obligeraient à réaménager et élargir les rues Michel Carré et Henri Barbusse, tout en étant moins pertinents en termes de lisibilité des itinéraires.

- **La largeur des voies**

Thomas ROSENBAUM explique que l'emprise d'une voie bus double est globalement comparable à celle d'une plateforme de tramway. Toutefois, l'insertion d'un tramway présente des contraintes spécifiques, notamment pour les virages et l'implantation des poteaux pour la ligne électrique.

4. Clôture

Maxime DUVAL, agence stratéact' rappelle aux participants que la concertation se déroule jusqu'au 20 avril 2018. Le projet n'est pas figé, des marges de manœuvre sont possibles pour toute la zone. Si d'ores et déjà les usagers et habitants ont des propositions à faire ils peuvent formuler leurs questions via la carte T du formulaire remis à cet effet, ainsi que sur le site internet du projet.

Des rencontres *in situ* avec les usagers et voyageurs sont organisées. Lors de celle-ci, le projet est expliqué aux habitants. Une seule rencontre a déjà eu lieu, en gare de Cormeilles-en-Parisis. Les deux rencontres suivantes auront lieu au terminus du T2, au pont de Bezons, et au marché des Indes à Sartrouville. Enfin, une seconde réunion publique aura lieu à l'Hôtel de Ville de Bezons le 5 avril.

Émilie LEMAIRE, Île-de-France Mobilités remercie les participants pour la qualité des échanges, leurs nombreuses questions, leurs réactions et avis. Elle note qu'un nombre important de questions et remarques portent sur le fonctionnement des lignes de bus actuelles et leur devenir dans le cadre du projet. Il est aussi demandé des précisions quant aux aménagements cyclables qui seront réalisés dans le cadre du projet. Quelques questions portent aussi sur l'interface entre le bus et le tramway T2, ainsi que le choix du tracé. Sur ce dernier point, la consultation du site internet peut également apporter un certain nombre d'éléments complémentaires.