



Bus



AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles



## Schéma de Principe





# Sommaire

<b>1. HISTORIQUE DU PROJET .....</b>	<b>3</b>
1.1. Historique du projet et études préalables .....	4
1.2. Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) .....	5
1.3. Concertation préalable .....	6
1.4. Etudes Préliminaires et Schéma de Principe .....	9
<b>2. DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES.....</b>	<b>10</b>
2.1. Présentation du secteur d'étude .....	12
2.2. Population et démographie .....	22
2.3. Activités économiques et emplois.....	25
2.4. Equipements générateurs de déplacements .....	28
2.5. Projets urbains.....	33
2.6. Transports et déplacements .....	46
<b>3. OBJECTIFS DU PROJET .....</b>	<b>77</b>
3.1. Objectifs de l'opération .....	78
3.2. Enjeux de l'opération.....	79
<b>4. DESCRIPTION DU PROJET .....</b>	<b>81</b>
4.1. Caractéristiques générales du projet.....	83
4.2. Parti d'aménagement .....	85
4.3. Voies dédiées : insertion du projet.....	93
4.4. Mesures d'accompagnement .....	144
4.5. Offre de transport et exploitation.....	149
4.6. Inscription dans le système de déplacements .....	157
4.7. Variantes étudiées .....	167
4.8. Compatibilité du projet.....	182
<b>5. IMPACTS DU PROJET.....</b>	<b>191</b>
5.1. Effets et mesures sur le milieu physique .....	192
5.2. Effets et mesures sur les risques naturels et anthropiques .....	194
5.3. Effets et mesures sur le milieu naturel.....	196
5.4. Effets et mesures sur le milieu humain .....	218
5.5. Effets et mesures sur les transports et déplacements .....	220
5.6. Effets et mesures sur le paysage, le patrimoine et les loisirs .....	222
5.7. Effets et mesures sur le cadre de vie, la sécurité et la santé publique.....	224
<b>6. ORGANISATION DU PROJET ET CALENDRIER.....</b>	<b>226</b>
6.1. Organisation.....	227
6.2. Planification .....	229
6.3. Principes d'organisation des travaux .....	231
<b>7. ECONOMIE DU PROJET .....</b>	<b>240</b>
7.1. Coûts de réalisation.....	241
7.2. Analyse des risques de l'opération .....	242
<b>8. FINANCEMENT .....</b>	<b>243</b>
<b>9. EVALUATION DE L'INTERET SOCIO-ECONOMIQUE .....</b>	<b>245</b>
9.1. Hypothèses pour l'évaluation socio-économique .....	246
9.2. Prévisions de fréquentation.....	247
9.3. Impacts du projet sur la mobilité et les conditions de déplacements .....	251
9.4. Bilan socio-économique monétarisé .....	252



# 1. Historique du projet

<b>1.1. Historique du projet et études préalables</b> .....	4
1.1.1. Chronologie .....	4
1.1.2. Articulation du projet avec les politiques globales d'urbanisme et de transport..	4
1.1.3. L'étude sectorielle de 2012-2013 .....	5
<b>1.2. Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)</b> .....	5
<b>1.3. Concertation préalable</b> .....	6
1.3.1. Projet présenté lors de la concertation.....	6
1.3.2. Périmètre de la concertation.....	7
1.3.3. Déroulement de la concertation.....	7
1.3.4. Bilan de la concertation.....	8
<b>1.4. Etudes Préliminaires et Schéma de Principe</b> .....	9



# 1.1. HISTORIQUE DU PROJET ET ETUDES PREALABLES

## 1.1.1. Chronologie

Les principales étapes de la conception du projet Bus Entre Seine sont représentées sur le graphique ci-dessous.

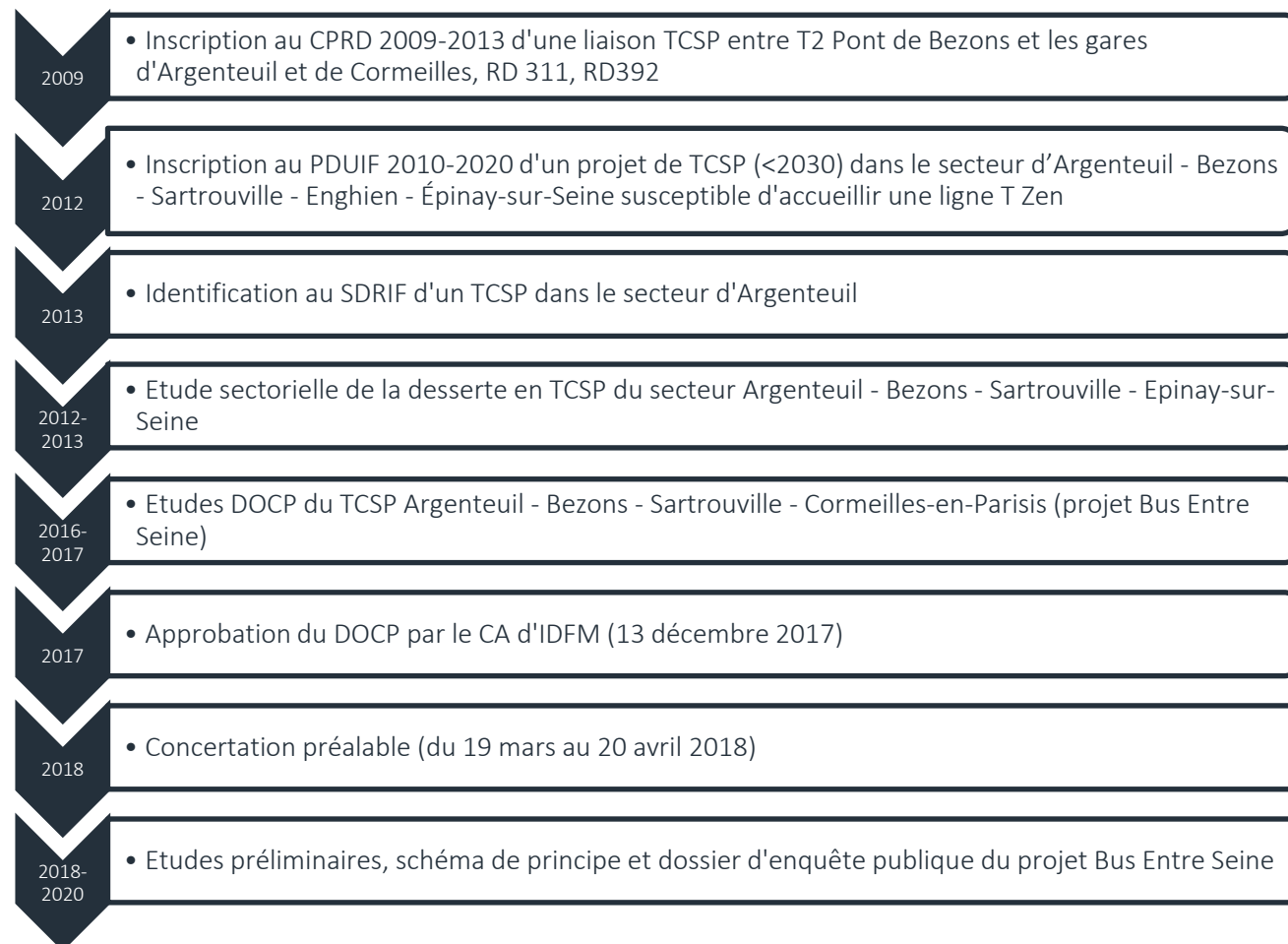


Figure 1 : Chronologie des décisions administratives et des études liées au Bus Entre Seine

## 1.1.2. Articulation du projet avec les politiques globales d'urbanisme et de transport

Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF) a fait émerger plusieurs secteurs susceptibles d'accueillir des lignes T Zen, dont une liaison Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Enghien-Epinay-sur-Seine.

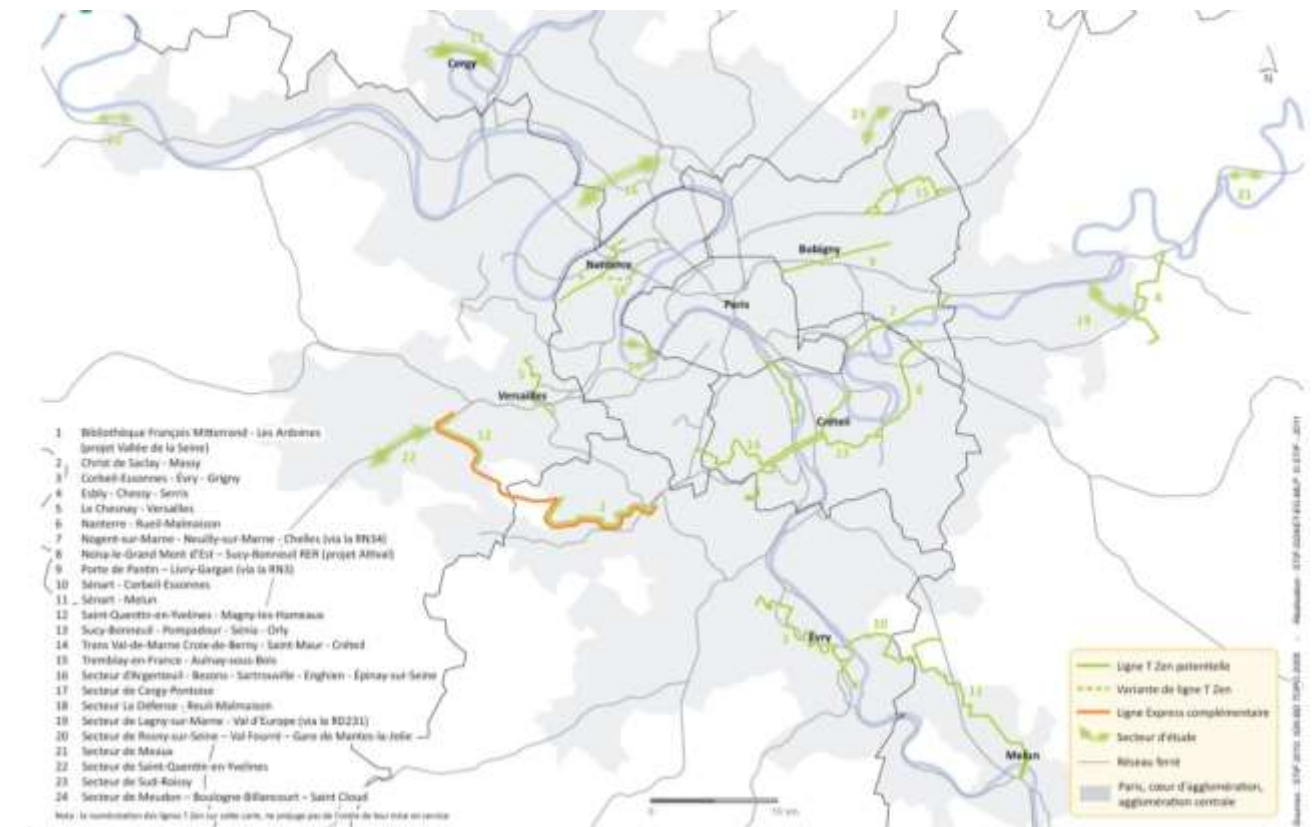


Figure 2 : Liaisons T Zen potentielles identifiées au PDUIF (2012)

Par ailleurs, des projets concernant deux axes routiers structurants du secteur d'étude étaient inscrits au Contrat Particulier entre la Région et le Département (CPRD) du Val d'Oise pour la période 2009-2015 :

- la requalification de la RD311 en boulevard urbain ;
- un TCSP (transport en commun en site propre) sur la RD392.

Le Schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013 et approuvé par le décret en Conseil d'Etat n°2013-1241 du 27 décembre 2013, fait également part d'un projet de TCSP à horizon de réalisation 2030 dans le secteur d'Argenteuil (RD311 et RD392).



### 1.1.3. L'étude sectorielle de 2012-2013

En 2012-2013, Île-de-France Mobilités a piloté une **étude de la desserte en TCSP du secteur Argenteuil - Bezons - Sartrouville - Epinay-sur-Seine**, permettant notamment de confirmer l'opportunité et la faisabilité d'aménagements de sites propres en faveur des transports collectifs.

**Deux axes ont été identifiés comme prioritaires**, compte tenu des forts trafics routiers et de la congestion qui les caractérisent :

- la RD392 entre le pont de Bezons et le secteur Val Notre-Dame (intersection avec l'avenue Jean Jaurès à Argenteuil), potentiellement prolongée à plus long terme jusqu'à Cormeilles-en-Parisis ;
- la liaison Pont de Bezons - Gare d'Argenteuil par la rue Barbusse ou un autre itinéraire à l'intérieur du tissu urbain.

Des aménagements plus ponctuels (suppression ou régulation du stationnement sur voirie, réaménagement de carrefours, etc.) figurent également parmi les aménagements identifiés pour améliorer les conditions de circulation des bus sur certains tronçons.

Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé lors de sa séance du 7 octobre 2015 une convention de financement relative aux études DOCP, à la concertation préalable, aux études préalables au schéma de principe et à l'enquête publique pour un projet d'aménagements en faveur des bus entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, Sartrouville Val-Notre-Dame et Cormeilles-en-Parisis.

## 1.2. DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le document de référence d'Île-de-France Mobilités pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet.

Le DOCP constitue également le dossier support de la concertation.

Le DOCP présente :

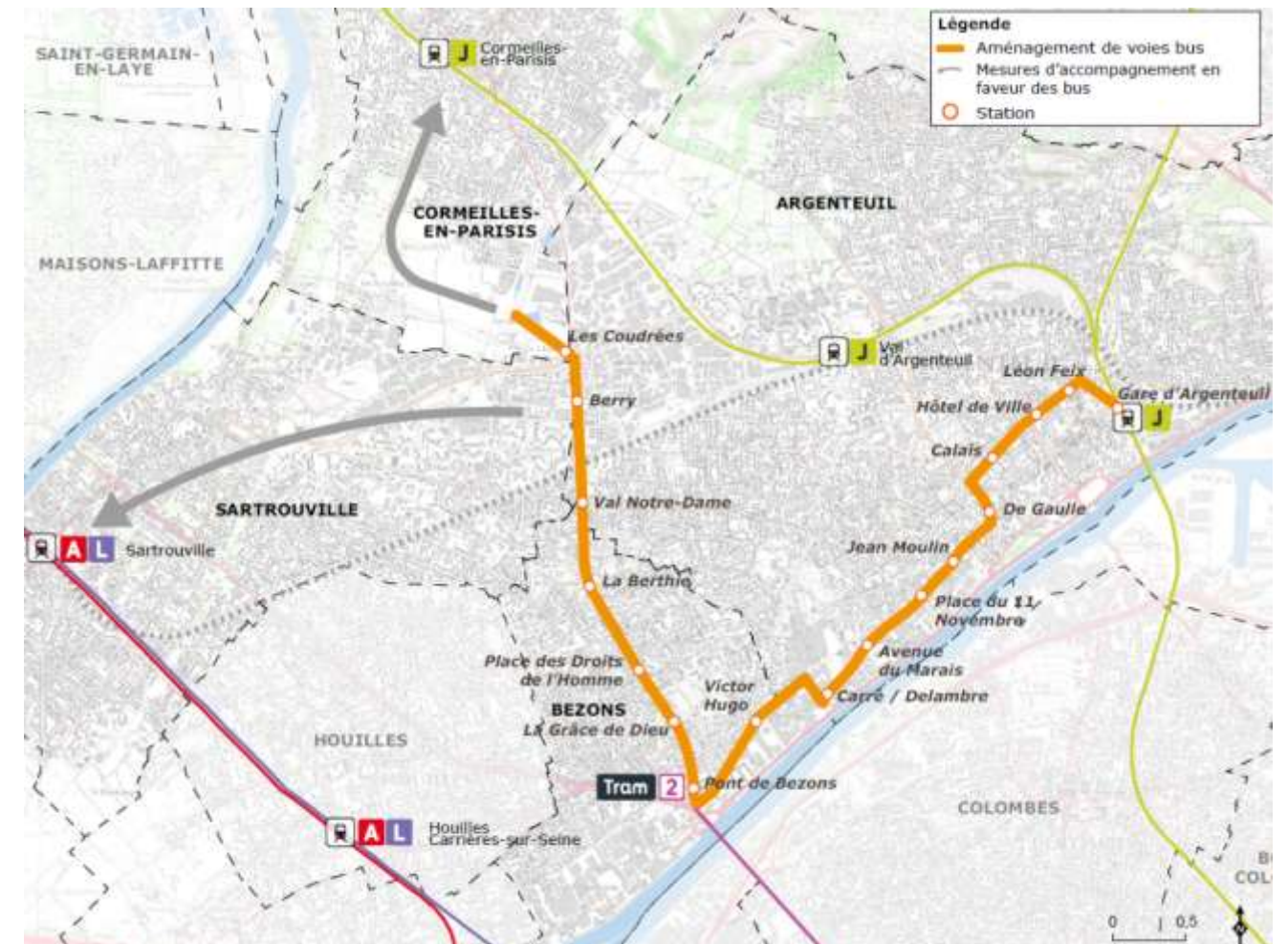
- l'historique et l'émergence du projet ;
- le diagnostic du territoire (milieu physique, milieu naturel, risques, urbanisation, démographie, activités, mobilités) ;
- les enjeux et objectifs du projet ;
- une description des caractéristiques du projet ;
- une estimation des coûts ;
- un calendrier prévisionnel ;
- l'identification des impacts significatifs du projet ;
- une évaluation de l'intérêt du projet.

Le projet Bus Entre Seine au stade du DOCP est présenté ci-après.

#### Description générale du projet

Afin d'améliorer la desserte en transports collectifs du territoire et notamment des liaisons entre le Pont de Bezons (Tram 2) et les gares ferroviaires d'Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis, le projet prévoyait :

- La mise en place de voies bus dédiées entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons (Tram 2), le quartier des Indes à Sartrouville et le boulevard des Bois Rochefort à Cormeilles-en-Parisis ;
- Des mesures d'accompagnement permettant d'améliorer la performance et la lisibilité des bus dans la circulation générale vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.



Le projet prévoyait :

- 8,5 km de voies bus créées ainsi que 17 stations ;
- la priorité aux feux pour les bus sur près de 16 km ;
- 48 000 voyageurs / jour bénéficiant des aménagements ;
- des gains de temps compris entre 5 et 12 minutes.

Le projet était estimé à 115,3 M€ HT dont 106,3 M€ pour l'aménagement des voies dédiées aux bus et 9 M€ pour les mesures d'accompagnement facilitant la circulation des bus.

## Voies dédiées

Des voies bus dédiées étaient prévues sur environ 8,5 km entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons et le secteur des Bois-Rochefort (Cormeilles) via l'avenue Gabriel Péri et la rue Lucien Sampaix (RD392). Il s'agissait principalement de voies bus à double sens dont la configuration était adaptée localement aux secteurs traversés. Ponctuellement, les bus pouvaient bénéficier de voies bus dans un seul sens, voire emprunter la circulation générale. En parallèle des voies bus, des itinéraires cyclables étaient prévus de même qu'une amélioration du confort des cheminements piétons.

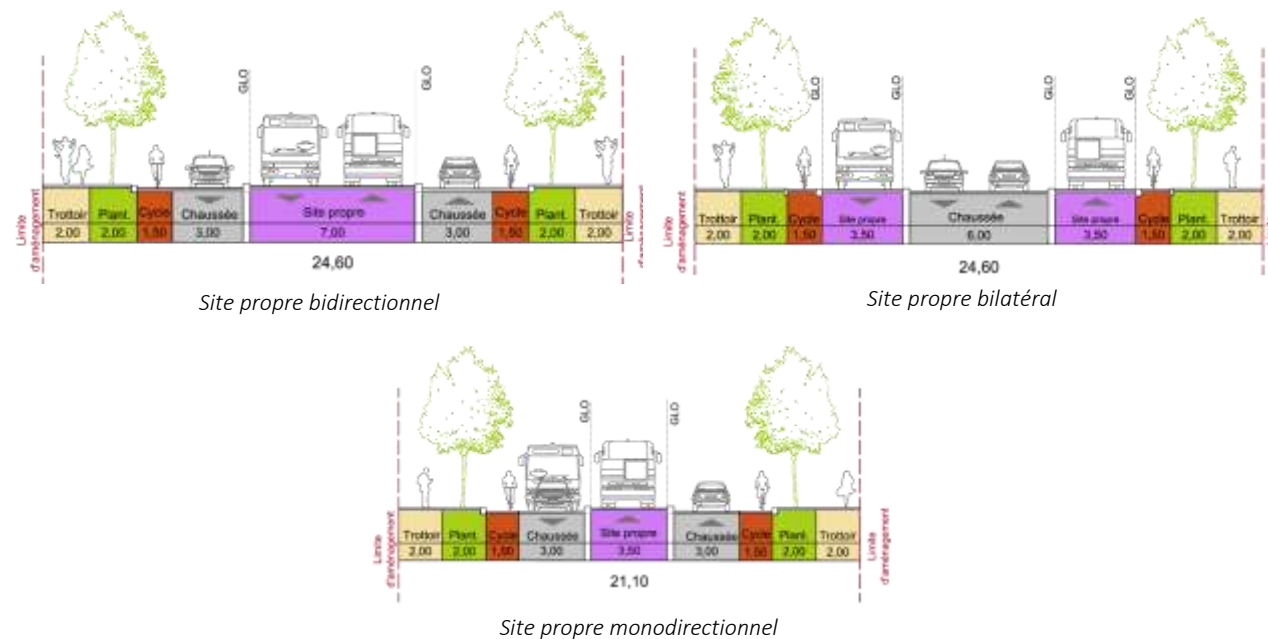


Figure 4 : Exemples d'aménagements retenus au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités)

## Mesures d'accompagnement

A Sartrouville et Cormeilles-en-Paris, des mesures d'accompagnement étaient proposées pour faciliter la circulation des bus :

- la mise en place de la priorité aux carrefours, principalement par un système de détection en amont des feux, afin de permettre aux bus de s'affranchir des remontées de file en carrefour ;
- l'aménagement des principales stations :
  - reprise de l'infrastructure de la station afin de répondre au critère d'accessibilité d'un projet de TCSP (accessibilité PMR, dimensionnement des quais permettant des temps d'échange optimisés, etc.) ;
  - la mise en place d'un mobilier spécifique en vue de renforcer la lisibilité des lignes ;
- intervention au niveau des points durs de circulation des bus, notamment par des aménagements ponctuels ou couloirs d'approche au droit des carrefours, des modifications de fonctionnement. Parmi les carrefours identifiés figure notamment le carrefour Mermoz/Voltaire à Sartrouville.

Le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a approuvé le 13 décembre 2017 le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).

## 1.3. CONCERTATION PREALABLE

### 1.3.1. Projet présenté lors de la concertation

Le projet présenté lors de la concertation consistait en l'aménagement de voies réservées aux bus. Ces aménagements s'accompagnaient d'une requalification des espaces publics, avec notamment la création d'itinéraires cyclables et des aménagements paysagers pour une meilleure qualité de vie : végétation, trottoirs élargis, etc.

Grâce à ces aménagements dédiés aux bus et à des mesures d'accompagnement visant à faciliter le déplacement des bus dans la circulation générale, un objectif d'amélioration de la régularité des lignes locales et de réduction des temps de trajet était poursuivi.

Les lignes 3 (Pont de Bezons – La Frette-sur-Seine) et 272 (gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) étaient particulièrement concernées.

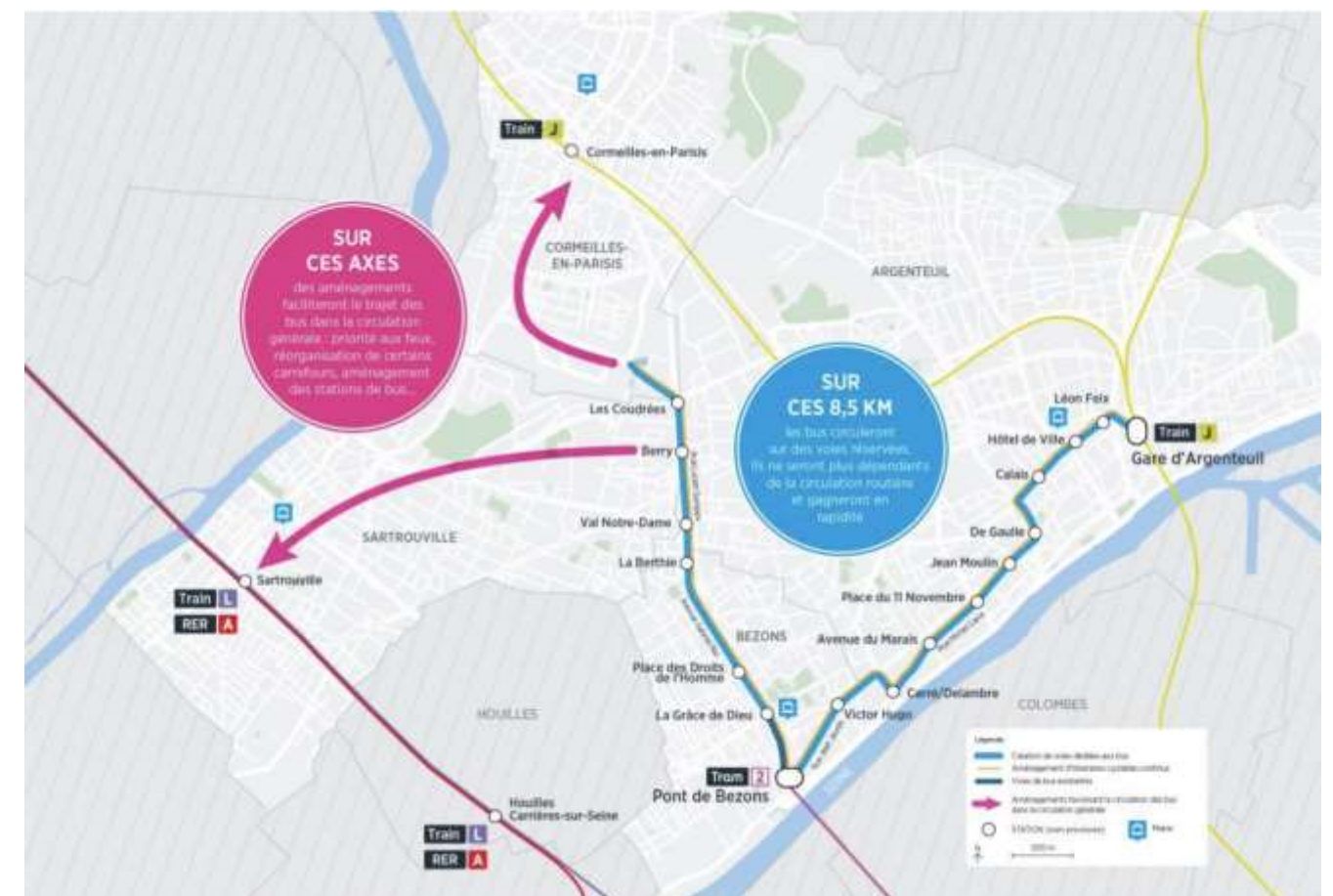


Figure 5 : Le tracé du projet Bus Entre Seine (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)



## 1.3.2. Périmètre de la concertation

La concertation préalable sur le projet Bus Entre Seine s'est déroulée du 19 mars au 20 avril 2018, sur le territoire des communes concernées par le projet : Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis.

La concertation préalable constitue un temps d'information et d'échange entre l'équipe du projet et les riverains, usagers du réseau de transports en commun, collectivités locales, acteurs associatifs et économiques du secteur. Elle permet notamment à chacun de s'informer sur les caractéristiques et les objectifs poursuivis par le projet, de poser ses questions et d'émettre ses propositions, avant que le projet ne soit arrêté.

Les objectifs de la concertation étaient de :

- Présenter au public le projet et ses principales caractéristiques ;
- Dialoguer avec le public sur les enjeux du territoire et le projet proposé ;
- Recueillir les impressions et avis sur le projet ;
- Eclairer les décisions futures sur le projet, notamment les études à venir, avant enquête publique.

## 1.3.3. Déroulement de la concertation

Le dispositif d'information mis en place en amont de la concertation comprenait :

- un site internet dédié au projet : [www.bus-entre-seine.fr](http://www.bus-entre-seine.fr) ;
- un dépliant d'information complet et présentant la démarche de concertation ;
- des affiches déployées lors des rencontres ou sur les panneaux d'informations des mairies ;
- une vidéo présentant le tracé et les futurs aménagements ;
- des partages Facebook donnant une visibilité au site internet dédié ;
- un communiqué de presse.



Figure 6 : Le dépliant d'information, distribué dans les boîtes-aux-lettres le long du tracé et tracté en certains lieux publics (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)



Figure 7 : Panneau pédagogique, ici disposé à la gare de Cormeilles-en-Parisis lors de la rencontre terrain (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)

Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à sa disposition de :

- Un coupon T, volet détachable du dépliant, à renseigner et à renvoyer gratuitement par voie postale ;
- Un formulaire de contribution libre sur le site internet, ainsi qu'une carte participative permettant de laisser un avis géolocalisé.

Par ailleurs, trois rencontres de terrain ont été organisées :

- A la gare de Cormeilles-en-Parisis ;
- Au pont de Bezons, terminus du T2 ;
- Au Marché des Indes de Sartrouville.

Deux réunions publiques ont également été organisées :

- A Argenteuil, espace Nelson Mandela ;
- A Bezons, à l'hôtel de Ville.



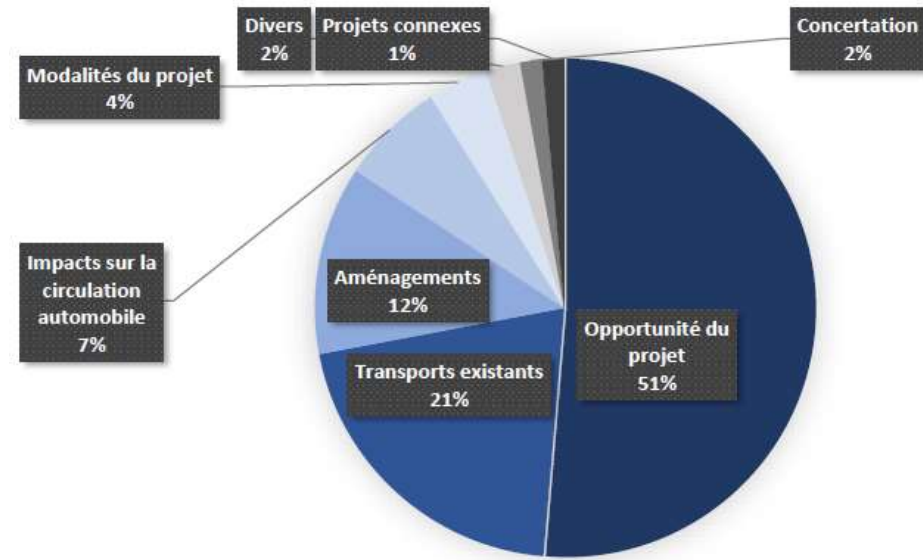
Figure 8 : Dépliant d'information (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)

Au total, 589 contributions ont été recueillies :

- 400 par les cartes T postales ;
- 60 via les rencontres terrain ; 46 à partir du site internet ;
- 43 par carte participative ; 38 lors d'une réunion publique ;
- 2 par courriers.

## 1.3.4. Bilan de la concertation

Une majorité des contributions a porté sur l'opportunité du projet, ainsi que sur le réseau de transport actuel. Quelques avis ont été exprimés sur les aménagements envisagés, ainsi que sur les impacts de sa réalisation sur la circulation automobile. Enfin, dans une moindre mesure, des remarques ont été faites à propos des modalités du projet, du déroulement de la concertation ou divers sujets en rapport avec le territoire.



Thématique des contributions de la concertation (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)

L'avis général sur le projet était le suivant :

- La majorité des participants adhère à l'opportunité du projet (82% des 400 participants ayant répondu au coupon T pensent que le projet est utile).
- La fluidité du trafic améliorée par les aménagements et les gains de temps en résultant étaient mis en avant par les participants.
- L'interconnexion entre les différentes lignes et les différents modes ainsi que la desserte des nouveaux quartiers étaient aussi mises en avant.
- Une partie des participants trouvait que le projet manque d'ambition notamment pour desservir Argenteuil (4<sup>ème</sup> ville la plus peuplée d'Île-de-France) et regrette l'abandon du projet de prolongation du tramway T2.

Des différentes contributions, les principaux enseignements étaient les suivants :

- > **Un projet attendu pour améliorer le fonctionnement du réseau de bus**
  - Une adhésion générale en faveur du projet pour améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de bus, même si un prolongement du tramway T2 aurait été considéré par certains comme plus ambitieux ;
  - Des avis soulignant la desserte de quartiers stratégiques et de secteurs en mutation.
- > **Des points d'attention sur les aménagements de voies dédiées aux bus**
  - Des questionnements sur les impacts des voies bus sur la circulation routière, le stationnement, et les acquisitions foncières nécessaires le long du tracé ;

- Des interrogations concernant le positionnement des stations entre la Grâce de Dieu et Val Notre-Dame ;
  - De fortes attentes sur les aménagements cyclables le long du tracé et leurs conditions de cohabitation avec les autres modes (piétons, voitures).
- > **Des demandes de précisions sur les mesures d'accompagnement des bus dans la circulation générale vers les gares de Sartrouville et de Corneilles-en-Parisis**
    - Des questionnements sur leur efficacité, notamment comparée à celle des voies dédiées ;
    - Des interrogations sur le tracé des lignes structurantes vers les gares de Corneilles-en-Parisis et de Sartrouville RER
    - Une attente d'information sur le programme des mesures d'accompagnement en vue d'optimiser les temps de parcours sur l'ensemble des lignes.
  - > **Un projet à concevoir en tenant compte des enjeux de déplacement sur l'ensemble du territoire**
    - Des attentes sur la restructuration du réseau de bus autour du projet Bus Entre Seine pour mieux desservir l'ensemble du territoire, notamment le Val d'Argenteuil ;
    - Des attentes sur la fréquence et les horaires de certaines lignes, notamment la ligne 3 ;
    - Une attention sur le fonctionnement du tramway T2 et l'intermodalité au Pont de Bezons ;
    - Des interrogations sur l'articulation du projet Bus Entre Seine avec le Tram 11 Express.
  - > **Des attentes sur les modalités de poursuite du projet**
    - Une vigilance sur la limitation des impacts en phase travaux ;
    - La volonté d'une mise en service rapide du projet au regard des enjeux de déplacements.

Le conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé le 9 octobre 2018 le bilan de la concertation.

Suite à la concertation, le dialogue et l'information se sont poursuivis durant les études préliminaires et de schéma de principe avec :

- les collectivités lors des différentes rencontres sectorielles, comité technique et réunions bilatérales ;
- les associations du territoire (réunion du 14 novembre 2019 -cf. compte-rendu pièce J).



## 1.4. ETUDES PRELIMINAIRES ET SCHEMA DE PRINCIPE

---

Les études préalables au schéma de principe (dites aussi études préliminaires) consistent à réaliser toutes les études nécessaires, en complément de celles déjà exécutées, pour explorer, définir, concevoir et estimer les choix techniques du système de transport et d'insertion urbaine en fonction de l'environnement rapproché. Elles permettent la stabilisation du programme d'aménagement de l'opération.

D'un niveau de détail plus avancé par rapport aux études de DOCP, les études préliminaires traitent de l'ensemble des sujets nécessaires à la définition du projet :

- Diagnostic territorial ;
- Etude du système de transport : infrastructure des voies bus, dimensionnement et équipement des stations, priorité aux feux, intermodalité, étude d'exploitation, étude de fréquentation et bilan socio-économique (BSE), etc. ;
- Insertion urbaine : dimensionnement et insertion des infrastructures (plans et profils en travers), modes doux, aménagements paysagers, assainissement ;
- Impacts du projet : foncier, circulation, environnement, etc. ;
- Estimation des coûts ;
- Planning de l'opération.

Ces études ont été réalisées entre fin 2018 et mi-2020.

Les études préliminaires participent à la réalisation du dossier de schéma de principe et du dossier d'enquête publique incluant l'étude d'impact.

L'objectif du schéma de principe est d'arrêter le programme de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

Le schéma de principe doit :

> **Respecter le code de l'environnement et la compatibilité avec le cadre réglementaire régional**

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par Île-de-France Mobilités. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6 du code de l'environnement).

> **S'articuler avec les articles L2410 et suivants du Code de la commande publique**

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article L. 2421-1 du Code de la commande publique :

« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle,

technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »

Le contenu du schéma de principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites aux articles R. 2431-4 et suivants du Code de la commande publique.



# 2. Diagnostic des territoires concernés

<b>2.1. Présentation du secteur d'étude.....</b>	<b>12</b>
2.1.1. Organisation administrative .....	12
2.1.2. Documents de planification.....	13
2.1.2.1. Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) .....	13
2.1.2.2. Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) .....	16
2.1.2.3. Plan locaux de déplacements .....	17
2.1.2.4. Autres documents de planification.....	17
2.1.2.4.1. Schéma Régional de Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) .....	17
2.1.2.4.2. Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Ile de France.....	17
2.1.2.4.3. Plan Climat, Air, Energie Métropolitain (PCAEM).....	17
2.1.2.4.4. Plans relatifs à l'habitat.....	18
2.1.3. Documents d'urbanismes communaux.....	19
2.1.4. Occupation du sol .....	20
<b>2.2. Population et démographie .....</b>	<b>22</b>
2.2.1. Volume et répartition actuelle de la population.....	22
2.2.2. Perspective d'évolution de la population.....	23
2.2.2.1. Horizon 2025.....	23
2.2.2.2. Horizon 2035.....	24
<b>2.3. Activités économiques et emplois.....</b>	<b>25</b>
2.3.1. Volume et répartition actuels des emplois.....	25
2.3.2. Perspective d'évolution des emplois .....	26
2.3.2.1. Horizon 2025.....	26
2.3.2.2. Horizon 2035.....	27
<b>2.4. Equipements générateurs de déplacements .....</b>	<b>28</b>
2.4.1.1. Commerces .....	28

2.4.1.2. Marchés.....	28
2.4.1.3. Equipements d'enseignement .....	28
2.4.1.4. Equipements sportifs .....	29
2.4.1.5. Equipements culturels.....	30
2.4.1.6. Equipements de santé.....	30

<b>2.5. Projets urbains .....</b>	<b>33</b>
2.5.1.1. A l'échelle du territoire .....	33
2.5.1.2. Projets urbains à Bezons .....	35
2.5.1.3. Projets urbains à Argenteuil.....	37







2.5.1.4. Projets urbains à Sartrouville.....	41
2.5.1.5. Projets urbains à Cormeilles-en-Parisis .....	43
<b>2.6. Transports et déplacements .....</b>	<b>46</b>
2.6.1. Réseau routier .....	46
2.6.1.1. Organisation et hiérarchisation du réseau routier .....	46
2.6.1.2. Trafic routier .....	47
2.6.1.2.1. Charge journalière .....	47
2.6.1.2.2. Trafic actuel en heure de pointe.....	49
2.6.1.3. Principaux projets routiers.....	52
2.6.1.4. Itinéraires des convois exceptionnels.....	54
2.6.1.5. Accidentologie .....	55
2.6.1.6. Stationnement .....	57
2.6.2. Réseau et offre de transport en commun .....	59
2.6.2.1. Offre ferroviaire .....	59
2.6.2.2. Fréquentation des gares .....	59
2.6.2.3. Réseau de bus .....	60
2.6.2.3.1. Offre actuelle .....	60
2.6.2.3.2. Fréquentation des arrêts .....	62
2.6.2.3.3. Aménagements de voirie en faveur des bus .....	63
2.6.2.3.4. Diagnostic de la ligne 272 .....	64
2.6.2.3.5. Diagnostic de la ligne 3 .....	65
2.6.2.4. Pôles d'échanges.....	65
2.6.2.5. Perspectives d'évolution des modes lourds .....	66
2.6.2.5.1. Tram 11 Express.....	66
2.6.2.5.2. EOLE.....	67
2.6.2.5.3. Extensions du Tramway 1 .....	67
2.6.3. Modes actifs .....	68
2.6.3.1. Aménagements cyclables .....	68
2.6.3.1.1. Itinéraires cyclables existants .....	68
2.6.3.1.2. Schéma Directeur du Stationnement Vélo.....	70
2.6.3.1.3. Plans vélos.....	70
2.6.3.2. Cheminements piétons .....	72
2.6.4. Analyse des déplacements actuels et de leur évolution future.....	73
2.6.4.1. Migrations alternantes domicile-travail .....	73
2.6.4.1.1. Flux domicile-travail en échange avec le secteur d'étude .....	73
2.6.4.1.2. Flux domicile-travail internes au secteur d'étude.....	74
2.6.4.1.3. Flux Domicile-Travail en lien avec les principaux pôles d'activités.....	75
2.6.4.2. Migrations alternantes domicile-étude .....	75
2.6.4.2.1. Généralités .....	75
2.6.4.2.2. Flux domicile-étude en échange avec le secteur d'étude.....	76
2.6.4.2.3. Flux domicile-étude internes au secteur d'étude .....	76

## 2.1. PRESENTATION DU SECTEUR D'ETUDE

### 2.1.1. Organisation administrative

Le secteur d'étude se situe dans le nord-ouest de l'agglomération parisienne, sur deux départements : le Val d'Oise et les Yvelines.

Le secteur d'étude se compose plus particulièrement de quatre communes :

- Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis dans le Val d'Oise ;
- Sartrouville dans les Yvelines.

Les quatre communes appartiennent à des intercommunalités différentes :

- la communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine (CASGBS), depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour Bezons et Sartrouville ;
- la Communauté d'agglomération Val Parisis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour Cormeilles-en-Parisis ;
- et la métropole du Grand Paris pour Argenteuil depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

La commune d'Argenteuil fait également partie de l'Établissement Public Territorial n°5 dit « Boucle Nord de Seine ».

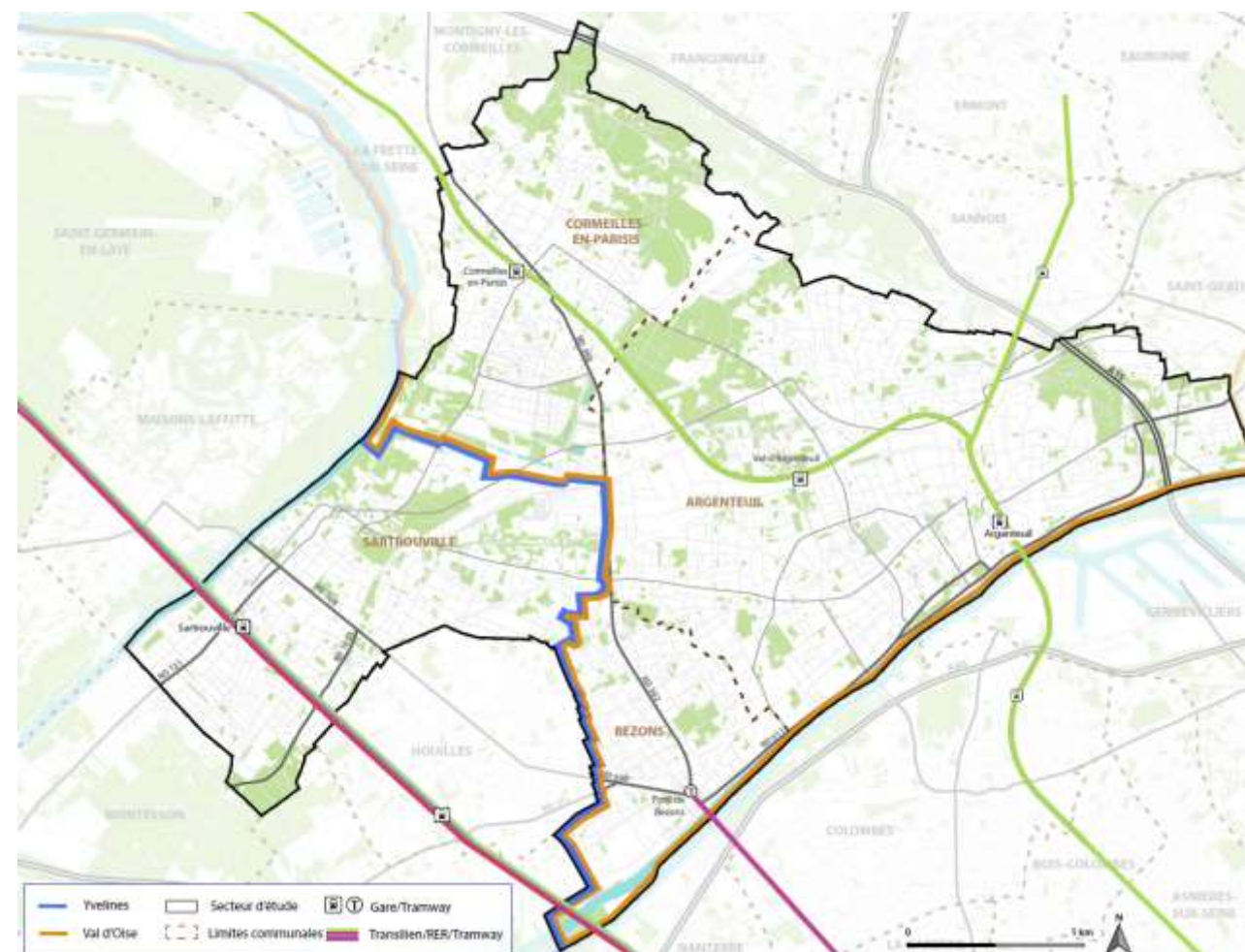


Figure 9 : Description administrative du secteur d'étude



## 2.1.2. Documents de planification

### 2.1.2.1. SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF)

#### Présentation et rôle du SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, document d'aménagement et d'urbanisme, est un outil de planification et d'organisation de l'espace francilien à l'horizon 2030. Le SDRIF a été élaboré par la Région Île-de-France en association avec l'Etat et le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) et en concertation avec les collectivités et les acteurs d'Île-de-France. Il a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 27 décembre 2013 et a fait l'objet d'une mise en compatibilité par arrêté préfectoral n° 2019-1904 du 15 juillet 2019.

L'article L.123-1 du code de l'urbanisme précise que « Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. ».

Plusieurs documents de planification et décisions doivent être compatibles avec le SDRIF et permettre sa mise en œuvre :

- Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) doit être compatible avec le SDRIF ;
- Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) doit respecter les orientations retenues par le SDRIF et le PDUIF ;
- Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et, en leur absence, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF.

Le SDRIF constitue ainsi un document de référence pour l'aménagement et le développement de la région.

#### Objectifs du SDRIF

L'objectif du SDRIF « Ile-de-France 2030 » est de planifier et organiser l'espace régional à l'horizon 2030.

Elaboré dans une logique de développement durable, il définit trois grands défis pour la Région :

- Agir pour une Ile-de-France plus solidaire ;
- Anticiper les mutations environnementales ;
- Conforter l'attractivité de l'Ile-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

Ces défis correspondent aux enjeux de transitions climatique, énergétique, démographique, économique et sociale que la Région doit mener.

Il intervient dans le but de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace de la région en s'organisant autour de 3 piliers :

- Relier et structurer ;
- Polariser et équilibrer ;
- Préserver et valoriser.

Il établit deux thèmes transversaux avec des objectifs précis :

- Améliorer la vie quotidienne des Franciliens :
  - Construire 70 000 logements par an et améliorer le parc existant ;
  - Créer 28 000 emplois par an et améliorer la mixité habitat/emploi ;
  - Garantir l'accès aux équipements et services publics ;
  - Concevoir des transports pour réduire la part d'utilisation de la voiture ;
  - Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel.
- Améliorer le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France :
  - Refonder le dynamisme économique francilien ;
  - Proposer un système de transport porteur d'attractivité ;
  - Valoriser les équipements attractifs ;
  - Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de la région.

#### Objectifs du SDRIF pour le secteur d'étude

Les principes généraux du SDRIF trouvent leur déclinaison dans les différents territoires franciliens. Un zoom de la carte de destination sur le secteur d'étude est proposé ci-dessous.

Les principes généraux du SDRIF trouvent leur déclinaison dans les différents territoires franciliens. Un zoom de la carte de destination sur le secteur d'étude est proposé ci-après.

Le SDRIF identifie différents enjeux sur le territoire :

- **Polariser et équilibrer**

Le SDRIF met en avant des secteurs à fort potentiel de densification : le long des berges de Seine à Bezons et Argenteuil, le long de la RD392 et au niveau des gares de Sartrouville et d'Argenteuil. Le territoire d'Argenteuil-Bezons est ciblé dans le SDRIF comme un secteur à forts enjeux et potentiel de renouvellement urbain. Il permet le développement d'une offre résidentielle en favorisant la réduction des inégalités dans l'accès au logement. Par ailleurs, c'est un territoire de développement et de structuration d'un réseau de parcs d'activités de PME-PMI complémentaire de l'offre tertiaire du territoire de la Seine permettant la diversification des emplois.

- **Relier et structurer**

Le SDRIF met en avant le renforcement de l'accessibilité francilienne et la préservation de la desserte locale. L'amélioration des transports doit s'accompagner d'une requalification des espaces urbains et d'une attractivité renforcée. Elle doit favoriser la solidarité entre le quartier d'affaires de La Défense-Seine Arche et l'ensemble des communes limitrophes avec le secteur Argenteuil-Bezons au nord-ouest.

A l'horizon 2030, le secteur d'étude a été ciblé pour le développement d'un TCSP en appui des projet urbains. Ces projets de TCSP accompagnent et structurent les projets de développement, de requalification et d'intensification urbaine prévus au SDRIF et assurent également un rôle essentiel de desserte visant à faciliter l'accès aux pôles de centralité. Le fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre » du SDRIF fait référence à un projet de TCSP dans le « Secteur Argenteuil (dont RD311, RD392) ».

- **Préserver et valoriser**

Le SDRIF met en avant :

- La présence d'une continuité verte à préserver sur le secteur de Corneilles-en-Parisis et d'Argenteuil au sein de laquelle des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional sont à créer ;
- Une continuité écologique à préserver grâce à la Seine.

En effet, le territoire possède des espaces verts et de loisirs regroupant des espaces d'emprise variable qui ont eu initialement une vocation sociale (détente, ressourcement, sport, etc.), et dont un grand nombre remplit aujourd'hui au titre d'espaces ouverts des fonctions environnementales importantes, telles que capacité d'expansion des crues, rafraîchissement des quartiers, préservation de la biodiversité en milieu urbain, etc. Ils sont un élément indispensable à la ville vivable et sont constitutifs de son intensité (square Pierre Joly, Jardin des Impressionnistes, Parc Bettencourt, coulée verte à Argenteuil, etc.).

L'orientation générale envisagée par le SDRIF pour ces espaces est de « pérenniser la vocation des espaces verts publics existants » et « d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces ». Il ajoute que « l'accessibilité des espaces verts publics et des espaces de loisirs doit être améliorée ».



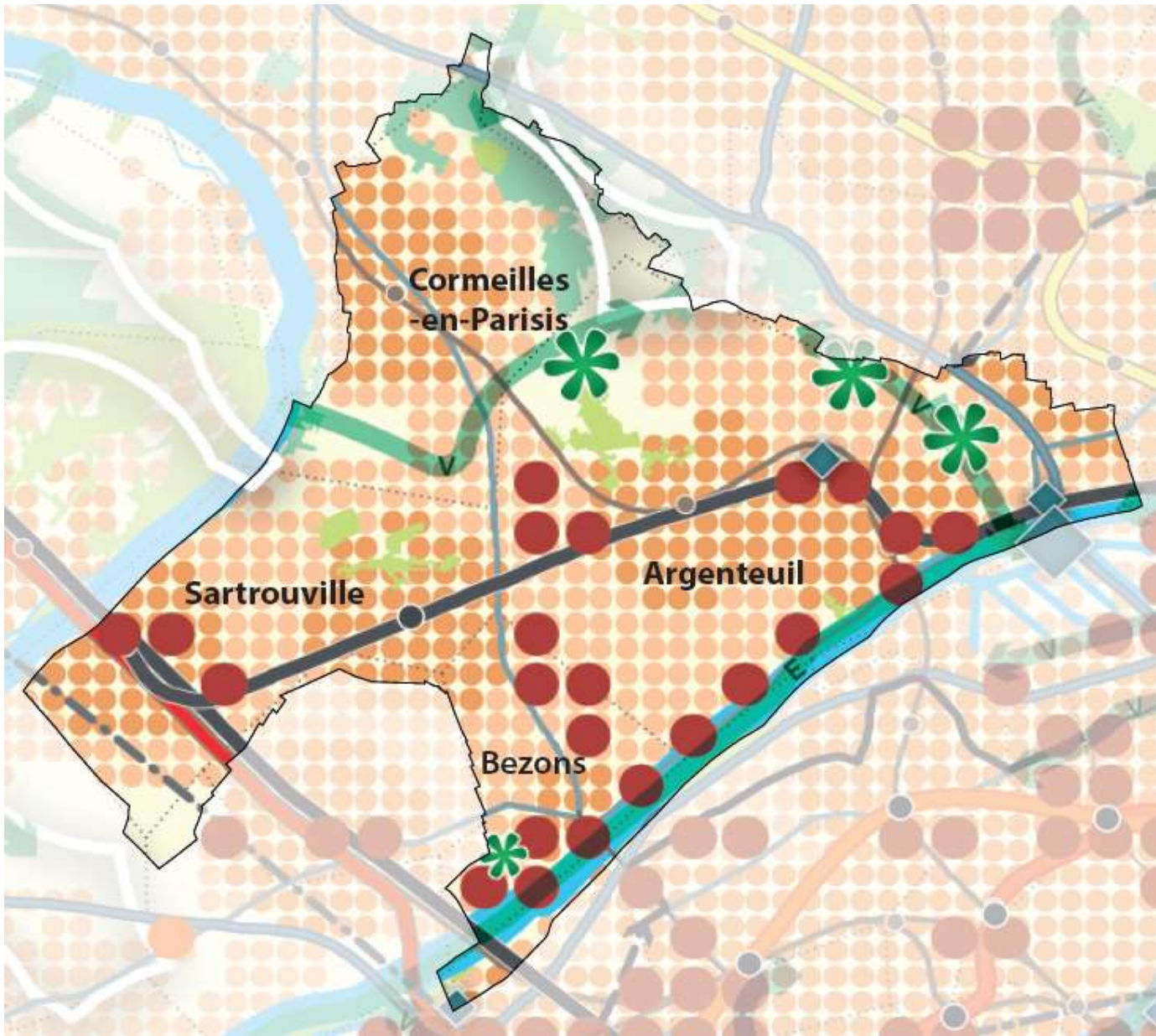


Figure 10 : Carte de destination générale (source : SDRIF)

## Polariser et équilibrer

### Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

### Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

Pôle de centralité à conforter

## Relier et structurer

### Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international		
Niveau de desserte métropolitain	 Niveau RER RER A RER B RER C RER D RER E	 Nouveau Grand Paris Tracé de référence	
Niveau de desserte territorial			
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV			

Les réseaux routiers et fluviaux	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
	Autoroute et voie rapide		
Réseau routier principal			
Franchissement			
Amenagement fluvial			

### Les aéroports et les aérodromes

### L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux

## Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
  - Les espaces agricoles
  - Les espaces boisés et les espaces naturels
  - Les espaces verts et les espaces de loisirs
  - Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
- Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau



## 2.1.2.2. PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE (PDUIF)

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de déplacements, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Le PDUIF vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie tout en tenant compte des contraintes financières.

Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) a élaboré le PDUIF dans le cadre d'une large concertation qui a associé l'ensemble des acteurs de la mobilité francilienne. Le PDUIF a été approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional d'Île-de-France après enquête publique et avis de l'Etat.

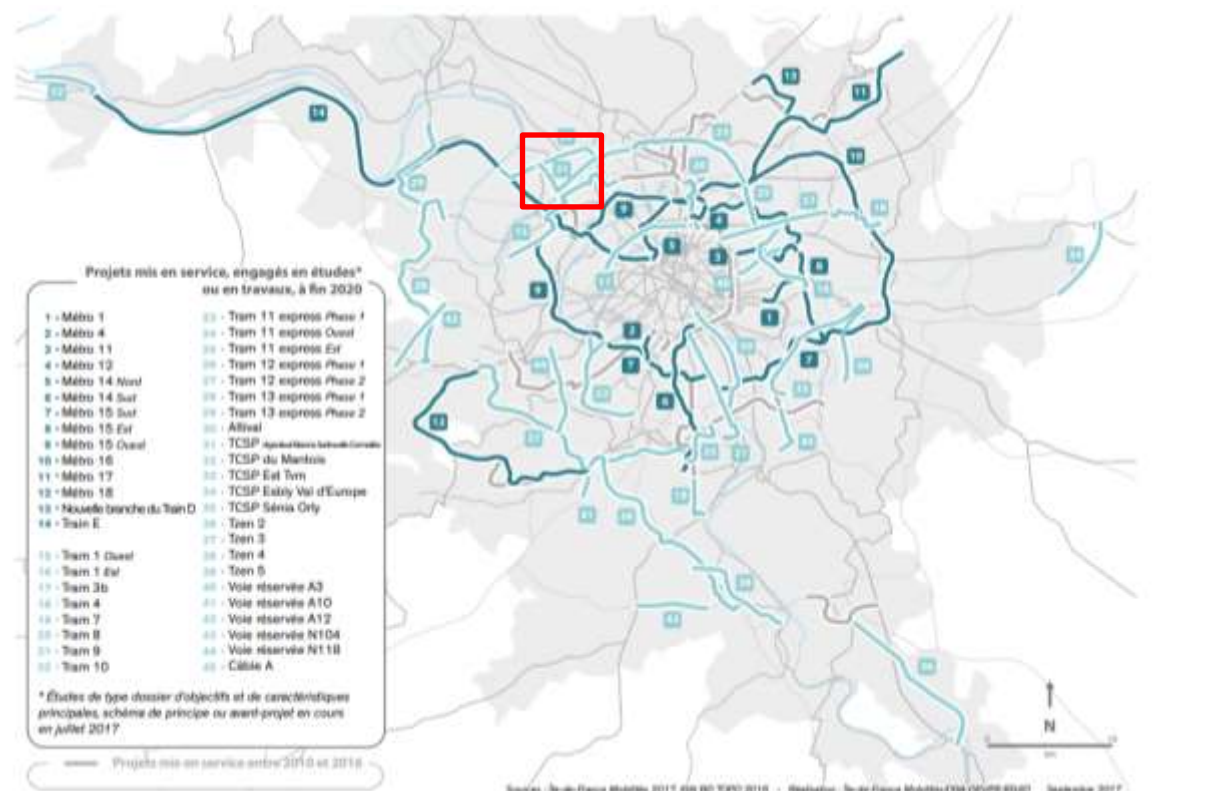


Figure 11 : Projet d'infrastructure de transports collectifs dans le cadre du PDUIF (Source : Feuille de route 2017-2020 – PDUIF)

### > Les objectifs du PDUIF et sa compatibilité avec le projet

Le PDUIF a pour ambition de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable sur la période 2010-2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 %. Pour atteindre une diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2020, le PDUIF vise ainsi globalement :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo). Au sein des modes actifs, le potentiel de croissance du vélo est de plus grande ampleur que celui de la marche ;
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF fixe neuf défis à relever pour y arriver ; les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements.

- Défi 1: Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2: Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défi 3 et 4: Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5: Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6: Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements ;
- Défi 7: Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 8: Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Depuis 2012, un projet de TCSP dans le secteur d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville, Enghien, Epinay-sur-Seine est inscrit au PDUIF 2010-2020. Sur la feuille de route 2017-2020 du PDUIF, le projet de TCSP Argenteuil / Bezons / Sartrouville / Cormeilles est renseigné dans le cadre du défi n°2 (Rendre les transports collectifs plus attractifs).

Par ailleurs, le PDUIF souhaite orienter les déplacements vers une augmentation des transports collectifs et des modes actifs. La requalification des voies proposée dans le cadre du projet Bus Entre Seine permettra d'optimiser le partage de l'espace public en favorisant les modes actifs. La mise en place de continuités piétonnes et cyclistes qualitatives permettra des conditions de déplacements apaisées au sein d'un large territoire.



### 2.1.2.3. PLAN LOCAUX DE DEPLACEMENTS

Le PDUIF correspondant à l'échelle régionale, la réalisation de plans locaux de déplacements permet aux collectivités d'établir une politique de mobilité à l'échelle locale et de définir des actions améliorant les déplacements au quotidien. Ce document doit forcément être compatible avec le PDUIF. Les PLD ne sont pas obligatoires et sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale, d'un établissement public territorial ou d'un syndicat mixte en concertation avec les acteurs concernés.

Sartrouville est la seule commune du projet à disposer d'un plan local de déplacement sur son territoire. Cette démarche a été initiée dans le cadre de l'ancienne coopération de 7 communes regroupées au sein de la Communauté d'Agglomération de la Boucle de Seine (CABS), aujourd'hui regroupée dans la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (CASGBS). Ce document, adopté en 2013 par le conseil communautaire, identifie les enjeux au sein du territoire et définit un plan d'actions (total de 21 actions s'inscrivant dans les défis du PDUIF).

Le projet Bus Entre Seine n'est pas identifié dans le plan d'action mais il correspond aux enjeux du défi n°2 « rendre les transports collectifs plus attractifs » qui définit 3 actions :

- Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé ;
- Améliorer la vitesse commerciale des bus ;
- Aménager des pôles d'échanges de qualité.

Un PLD à l'échelle de la nouvelle coopération n'a pas encore été établi.

#### CE QU'IL FAUT RETENIR – PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS

En termes de déplacements urbains, le secteur d'étude est concerné par le PDUIF, le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. Le projet Bus Entre Seine y est spécifiquement mentionné.

Seule la commune de Sartrouville dispose d'un plan local de déplacement sur son territoire qui, en accord avec le PDUIF, favorise le développement des transports en commun.

### 2.1.2.4. AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

#### 2.1.2.4.1. Schéma Régional de Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE)

Le SRCAE d'Ile-de-France a été élaboré conjointement par les services de l'État (DRIEE), de la Région et de l'ADEME en associant de multiples acteurs du territoire dans un riche processus de concertation. Il fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique. Il a été approuvé par le préfet de la région Île-de-France le 14 décembre 2012.

Le SRCAE définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel,
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020,
- La réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

#### 2.1.2.4.2. Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Ile de France

Le premier PPA portait sur la période 2005-2010. Le PPA actuellement en vigueur en Ile de France a été approuvé le 31 janvier 2018 et correspond à la version révisée du deuxième PPA (approuvé en 2013).

Le PPA actuellement en vigueur définit 11 mesures réglementaires qui ont vocation à se traduire par des arrêtés préfectoraux :

- Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacements d'établissement (PDE) ;
- Imposer des valeurs limites d'émissions pour toutes les installations fixes de chaufferies collectives ;
- Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion du bois ;
- Gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts ;
- Réduire les émissions de particules dues aux groupes électrogènes ;
- Améliorer la connaissance et la mesure des émissions industrielles ;
- Interdire les épandages par pulvérisation quand l'intensité du vent est strictement supérieure à 3 Beaufort ;
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme ;
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact ;
- Mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors du stationnement des aéronefs sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris Orly et Paris-le Bourget ;
- Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution.

#### 2.1.2.4.3. Plan Climat, Air, Energie Métropolitain (PCAEM)

Le Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM) a pour objectif de faire converger l'action des 131 communes de la Métropole du Grand Paris en faveur de la résilience climatique, de la transition énergétique et de la qualité de l'air en favorisant les synergies et en promouvant les actions locales et métropolitaines. Il a été approuvé par le Conseil métropolitain le 12 novembre 2018.

Il s'articule autour des objectifs stratégiques et opérationnels suivants :

- Atteindre la neutralité carbone en 2050,
- Accroître la résilience de la Métropole face aux effets du changement climatique,
- Assurer une qualité de l'air conforme aux seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé,
- Réduire massivement les consommations énergétiques,

Au niveau de l'aire d'étude, il concerne uniquement la commune d'Argenteuil, incluse dans la Métropole du Grand Paris.

Le PCAET de l'4EPT Boucle Nord de Seine est en cours d'élaboration (conseil territorial du 27/09/2018).

## 2.1.2.4.4. Plans relatifs à l'habitat

### 2.1.2.4.4.1. Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH)

Le PMHH est le premier document de planification de l'habitat et de l'hébergement à l'échelle de 131 communes et 7 millions d'habitants. Il a pour ambition d'assurer un développement équilibré de l'offre et une amélioration du parc existant, dans une perspective de réduction des inégalités territoriales et de réponse aux besoins des ménages. Cette réponse doit également permettre de garantir l'attractivité territoriale de la Métropole, qui souffre aujourd'hui d'un solde migratoire négatif.

Le PMHH comprend un diagnostic, des orientations et un programme d'actions, définis à l'échelle métropolitaine et infra-métropolitaine.

Le PMHH se décline en 6 orientations :

1. Maintenir le rythme de production de logements neufs sur la durée du PMHH, en veillant à une répartition de l'offre équilibrée dans l'espace métropolitain,
2. Tenir compte de la diversité des besoins des ménages et permettre la construction de parcours résidentiels fluides : développer une offre de logements mixte et accessible,
3. Favoriser la mobilité et la mixité au sein du parc social et optimiser l'occupation des parcs de logements existants (privé et social),
4. Permettre le parcours résidentiel des publics en difficulté en renforçant le lien entre l'hébergement et le logement,
5. Accompagner et renforcer la dynamique de rénovation du parc existant,
6. Assurer la gouvernance partagée, le suivi et la mise en œuvre du PMHH.

### 2.1.2.4.4.2. Plans locaux de l'habitat

Le PLH est un document de programmation qui définit à court terme (6 ans) la politique de l'habitat de l'agglomération en fonction des besoins en logements, mais également de l'état du parc existant et des besoins spécifiques d'une partie de ses occupants. Il a par conséquent une portée beaucoup plus opérationnelle que le SDRIF, auquel il doit être compatible, et, de ce fait, précise les moyens à dégager, notamment financiers pour la maîtrise d'ouvrage. La commune de Bezons ne possède plus de PLH en vigueur.

## > PLH de la communauté d'agglomération Le Parisis

Conscients notamment de la tension excessive des marchés immobiliers locaux, qui se traduit en particulier par de réelles difficultés pour les jeunes et familles du Parisis à assurer leur parcours résidentiel sur le territoire, les élus de la CALP ont souhaité s'engager dans un PLH volontariste et ambitieux. Ce PLH a été adopté en 2015 sous l'ancienne Communauté d'Agglomération Le Parisis. Celle-ci a disparu le 1<sup>er</sup> janvier 2016 en fusionnant avec une autre intercommunalité pour former la communauté d'agglomération Val Parisis. Cette évolution impose la révision du PLH, toujours en vigueur aujourd'hui, sur l'agglomération.

Le PLH s'articule autour de 4 grandes orientations stratégiques :

1. Amplifier l'effort de construction pour diminuer la tension et s'inscrire dans les objectifs en logements (TOL) du Grand Paris, tout en veillant à la qualité urbaine pour maintenir l'attractivité du territoire,
2. Diversifier et adapter l'offre en logements, afin de répondre à la diversité des besoins et permettre aux ménages qui le souhaitent de rester sur le territoire dans le respect des règles d'urbanisme,
3. Traiter l'habitat dégradé et / ou énergivore, lutter contre toutes les formes d'habitat illicite et favoriser la mixité sociale au sein du parc existant,
4. Doter la Communauté d'Agglomération des moyens nécessaires à la mise en œuvre, à l'animation et à l'évaluation du PLH.

Il est actuellement en vigueur pour la période 2016-2021 et concerne la commune de Corneilles-en-Parisis.

## > PLH de la Communauté d'Agglomération de la Boucle de la Seine

Ce PLH a été approuvé le 12 octobre 2015 par le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement et il a été adopté par le conseil communautaire le 28 octobre 2015. La CABS a fusionné le 1<sup>er</sup> janvier 2016 avec d'autres intercommunalités pour former la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (CASGBS). L'ambition de la CABS était de maintenir une urbanisation maîtrisée de son territoire pour garder l'âme des villes qui la composent tout en respectant les obligations imposées par l'Etat. Le PLH est actuellement en vigueur pour la période 2016-2021.

Cinq orientations stratégiques ont été identifiées pour la CABS :

1. Produire des logements adaptés au territoire,
2. Renforcer l'intervention sur le parc existant,
3. Assurer la gestion et l'amélioration du parc social,
4. Apporter des solutions d'hébergement aux publics spécifiques,
5. Suivre et piloter le PLH.

Ce PLH concerne la commune de Sartrouville.

### CE QU'IL FAUT RETENIR – DOCUMENTS DE PLANIFICATION DU TERRITOIRE

Les communes de l'aire d'étude sont concernées par divers documents de planification :

- Le SDRIF
- Le PLU (propre à chaque commune)
- Des plans relatifs au climat, l'air et l'énergie
- Des plans relatifs à l'habitat

Ce projet d'aménagement nécessite d'être articulé avec les nombreux documents de planification qui régissent les orientations à différentes échelles : régionale et locale.



## 2.1.3. Documents d'urbanismes communaux

Un plan local d'urbanisme (PLU) est un document fixant les normes de planification de l'urbanisme pour une commune ou un groupement de communes. Il définit les règles indiquant quelles formes doivent prendre les constructions, quelles zones doivent rester naturelles, quelles zones sont réservées pour les constructions futures, etc. Il doit notamment exposer clairement le projet global d'urbanisme ou PADD qui résume les intentions générales de la collectivité quant à l'évolution de l'agglomération.

Toutes les communes de l'aire d'étude sont concernées par un PLU. Le tableau suivant recense chaque document d'urbanisme communal en vigueur et renseigne, lorsqu'elles sont connues, sa date d'approbation, de révision ou de modification.

Tableau 1 : Etat actuel des plans locaux d'urbanisme de l'aire d'étude

Commune	Etat	Date d'approbation	Dernière modification	Dernière révision
Argenteuil	Approuvé	25 septembre 2007	3 octobre 2019	-
Bezons	Approuvé	9 décembre 2015	04 octobre 2017	-
Cormeilles-en-Parisis	Approuvé	17 octobre 2019		-
Sartrouville	Approuvé	21 septembre 2006	31 janvier 2019	-

- **Argenteuil**

Argenteuil est une commune située au nord-ouest de Paris. Elle a connu une industrialisation majeure à la fin du XIXe siècle puis une croissance démographique importante dans les années 1960. À partir de cette période, la ville va connaître une phase d'expansion urbaine qui a façonné la ville d'aujourd'hui.

Les principaux enjeux poursuivis par le PLU et le PADD de la commune d'Argenteuil sont tout d'abord d'assurer le rayonnement et l'attractivité d'un point de vue régional par le biais du renouvellement de sa population, de ses entreprises et de son tissu urbain. Mais aussi, renforcer la cohésion spatiale et sociale de la ville et valoriser son identité en retrouvant sa dimension fluviale et en offrant aux habitants un environnement de qualité, notamment en favorisant l'accessibilité du centre-ville et du pôle gares et en offrant un réel partage de l'espace public. Le projet de Bus entre Seine s'inscrit dans ce cadre.

- **Bezons**

Bezons se situe à 15 km au nord-ouest de Paris et à seulement 5 km de La Défense. Commune la plus au sud du département du Val d'Oise, elle est limitrophe de deux autres départements : les Yvelines et les Hauts-de-Seine. À ce jour, elle compte environ 130 établissements répartis dans deux grandes zones d'activité en bordure de Seine.

Les ambitions portées par les documents d'aménagement de la commune de Bezons sont de promouvoir un habitat durable et accessible à tous, renforcer la mixité sociale, créer du lien entre les quartiers tout en préservant l'environnement. En plus d'aménager de nouveaux espaces verts et d'assurer la mixité sociale, une des prescriptions inscrites dans le PADD est le développement des transports en commun notamment avec la création d'un TCSP sur la voie des bords de Seine.

- **Sartrouville**

Sartrouville est située à une dizaine de kilomètres à l'ouest de Paris, au nord du département des Yvelines. Elle dispose de ce fait d'une situation intéressante, au carrefour de plusieurs pôles économiques et commerciaux majeurs (Paris, La Défense, la ville de Cergy-Pontoise) et au voisinage d'espaces naturels de qualité (plaine de Montesson, forêt de Saint Germain en Laye).

Les principaux objectifs de Sartrouville sont le maintien de la diversité et la recherche d'une plus grande qualité de ville. En termes de diversité, il s'agit ici d'une diversité dans les fonctions qu'elle remplit (ville résidentielle, d'accueil d'entreprises, pôles d'équipements et de services), dans les catégories de logements, dans la composition sociale des habitants ainsi que dans l'occupation du sol. La qualité passe quant à elle par la protection des quartiers, par la qualité urbaine et architecturale, par l'amélioration de l'habitat mais aussi de la qualité de l'environnement et de l'équipement commercial.

- **Cormeilles**

Cormeilles-en-Parisis est une commune située à une dizaine de kilomètres à l'ouest de Paris, sur la butte de Cormeilles. Depuis les années 90, elle connaît une forte croissance démographique du fait de sa situation géographique intéressante : 18 minutes en train de la gare Paris Saint-Lazare, ce qui s'est traduit par un développement rapide du tissu urbain.

Les orientations générales de la commune sont les suivantes : permettre l'évolution du tissu urbain constitué ; favoriser le renouvellement urbain et la densification des secteurs centraux traversant ; poursuivre les programmes engagés (ZAC des Bois Rochefort) ; ouvrir à l'urbanisation quelques secteurs (aménagement des dents creuses et du tissu urbain) ; adapter les règles d'urbanisme afin de renouveler le tissu ancien.

## 2.1.4. Occupation du sol

Les communes de Bezons, Argenteuil et Sartrouville disposent d'une répartition d'occupation des sols similaire, avec un pourcentage important (supérieur à 85%) de surfaces artificialisées. Les surfaces artificialisées comprennent toutes les terres qui ne sont ni agricoles, ni forestières c'est-à-dire les sols bâtis et les sols revêtus et stabilisés telles que les routes, voies ferrées, parkings et chemins et comprenant également les sols enherbés tels que les jardins ou terrains de sports (espaces ouverts artificialisés)...

Cormeilles-en-Parisis présente un profil moins urbanisé, un quart de son territoire étant constitué d'espaces naturels dont 14% de forêts. En effet, au nord du territoire de Cormeilles-en-Parisis se situe la Forêt Régionale des Buttes du Parisis.

A l'échelle des quatre communes, les espaces non construits (espaces ouverts artificialisés, forêts, espaces semi-naturels, etc.) se situent principalement au niveau de la Plaine d'Argenteuil, de la butte des châtaigniers, de la Butte d'Orgemont, des Buttes de Cormeilles et au nord de la commune de Cormeilles-en-Parisis.

La répartition de l'occupation des sols par commune est présentée ci-dessous.

Tableau 2 : Répartition de l'occupation du sol par commune (source : IAU IDF - MOS 2017)

Commune	Espaces construits artificialisés	Espaces ouverts artificialisés	Espaces agricoles, forestiers et naturels
<b>Bezons</b>	81%	9%	10%
<b>Argenteuil</b>	76%	12%	12%
<b>Sartrouville</b>	79%	14%	7%
<b>Cormeilles-en-Parisis</b>	63%	12%	25%

Actuellement, le tissu urbain du secteur se constitue majoritairement d'habitat (supérieur à 45% de la surface au sol). La plupart de ces habitations sont de type individuel sur l'ensemble des quatre communes. L'habitat collectif se concentre principalement à proximité du pont de Bezons, le long de la RD392, dans les centres-villes d'Argenteuil et de Sartrouville, ainsi que dans les quartiers des Indes de Sartrouville et du Val d'Argent à Argenteuil.

Les activités économiques se regroupent principalement sur les berges de Seine, au nord des communes de Sartrouville (zones d'activités des Perriers, du Prunay et des Sureaux) et d'Argenteuil (Parc d'activité du Val d'Argent) ainsi qu'au sud de la commune de Cormeilles-en-Parisis. Ce sujet est présenté plus en détail dans la suite de ce rapport (cf. 2.3).

La répartition fonctionnelle des sols est présentée ci-dessous.

Tableau 3 : Répartition fonctionnelle des sols (IAU IDF 2017)

Communes	Habitat	Activités	Autres (eau, espaces ouverts artificialisés, transports, équipements, carrière décharges, bois ou forêts, etc.)
<b>Bezons</b>	50%	19%	31%
<b>Argenteuil</b>	47%	12%	41%
<b>Sartrouville</b>	54%	10%	46%
<b>Cormeilles-en-Parisis</b>	44%	6%	50%

### CE QU'IL FAUT RETENIR – OCCUPATION DU SOL

Le secteur d'étude est urbanisé. Il compte une majorité d'espaces construits, spécialisés majoritairement en habitat ou emplois. L'enjeu est de relier de façon efficace les différents tissus urbains, notamment les zones d'habitat et les pôles d'activités économiques et d'emplois.



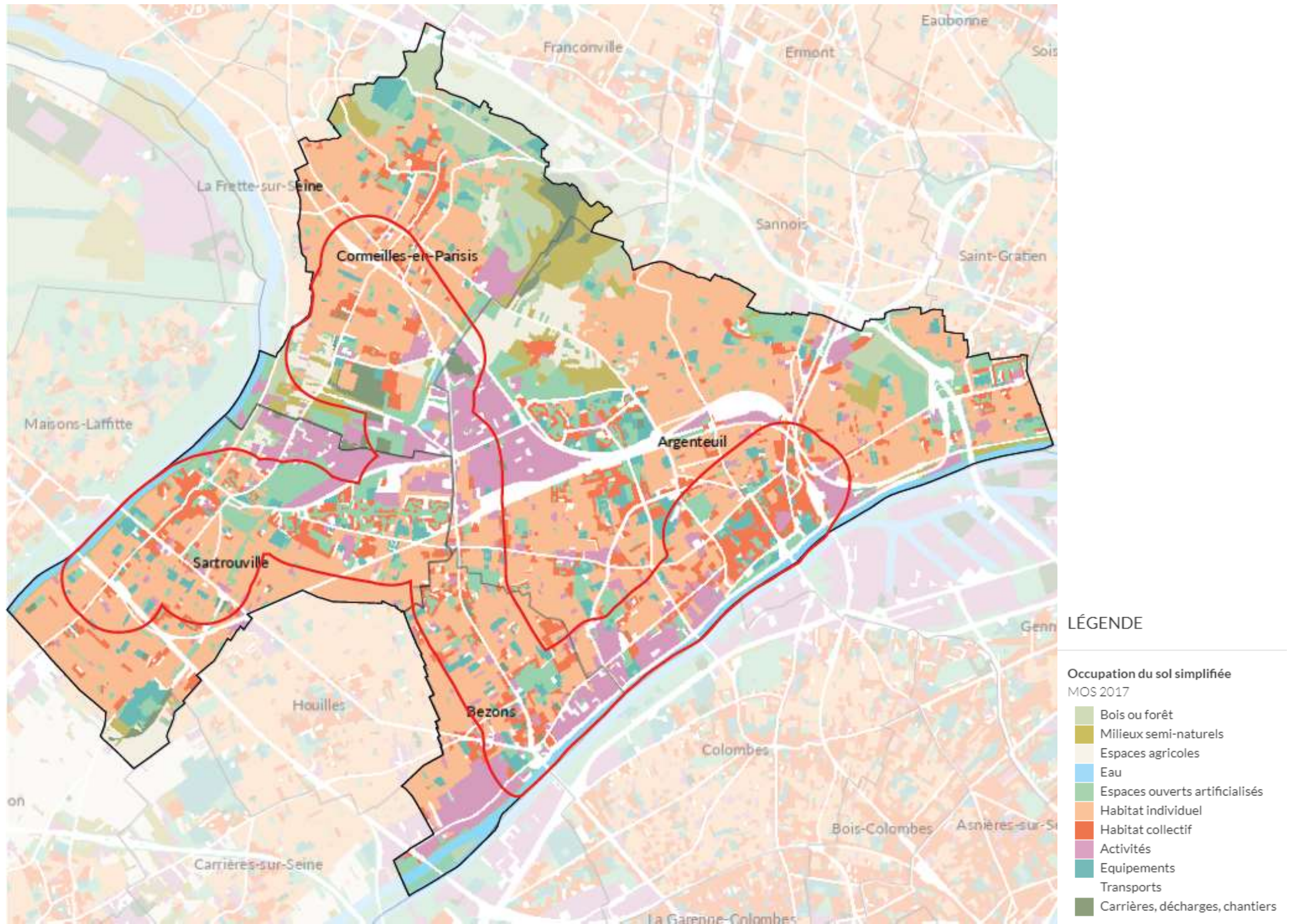


Figure 12 : Occupation des sols (source : MOS – IAU IDF 2017)



## 2.2. POPULATION ET DEMOGRAPHIE

### 2.2.1. Volume et répartition actuelle de la population

En 2015, la population des quatre communes directement concernées par le projet était de 216 000 habitants, dont un peu plus de 50% pour la ville d'Argenteuil. La croissance de la population sur l'ensemble de ces communes a été d'environ 26 000 habitants entre 1999 et 2015 (+12%).

Argenteuil est la commune la plus peuplée du périmètre avec plus de 110 000 habitants en 2015. En termes de densité de population, Bezons est la commune la plus dense (6 900 habitants / km<sup>2</sup>) suivie d'Argenteuil et Sartrouville.

Cormeilles-en-Parisis est la commune avec l'effectif et la densité de population les plus faibles (respectivement 23 700 habitants et moins de 3 000 hab/km<sup>2</sup>) ; cependant, elle enregistre l'évolution la plus importante de son nombre d'habitants (+17% entre 1999 et 2015).

En revanche, Sartrouville, deuxième foyer de population parmi les quatre communes, connaît l'augmentation de population la plus faible (+5% entre 1999 et 2015 contre au moins 8% pour les autres communes).

La répartition démographique entre les quatre communes et leur évolution récente sont présentées ci-dessous.

Tableau 4 : Population sur le territoire d'étude et évolution entre 1999 et 2016 (source : INSEE)

Commune	Superficie	Population en 1999	Population en 2016	Evolution (en nombre d'habitants)	Evolution (en %)	Densité de population en 2016 (habitants / km <sup>2</sup> )
Bezons	4,2 km <sup>2</sup>	26 300	28 700	+ 2 400	+ 8%	6 900
Argenteuil	17,2 km <sup>2</sup>	94 000	110 400	+ 16 400	+ 15%	6 400
Sartrouville	8,5 km <sup>2</sup>	50 200	52 600	+ 2 400	+ 5%	6 200
Cormeilles-en-Parisis	8,5 km <sup>2</sup>	19 600	23 700	+ 4 100	+ 17%	2 800
<b>Total</b>	<b>38,4 km<sup>2</sup></b>	<b>190 100</b>	<b>215 400</b>	<b>25 300</b>	<b>+ 12%</b>	<b>5 625</b>

En termes de densité de population, les secteurs les plus densément peuplés sont :

- le quartier du Val d'Argent à Argenteuil ;
- le centre-ville d'Argenteuil ;
- le quartier du Plateau et le quartier des Indes à Sartrouville ;
- le long de l'axe RD392 à Bezons ;
- le centre-ville de Sartrouville.

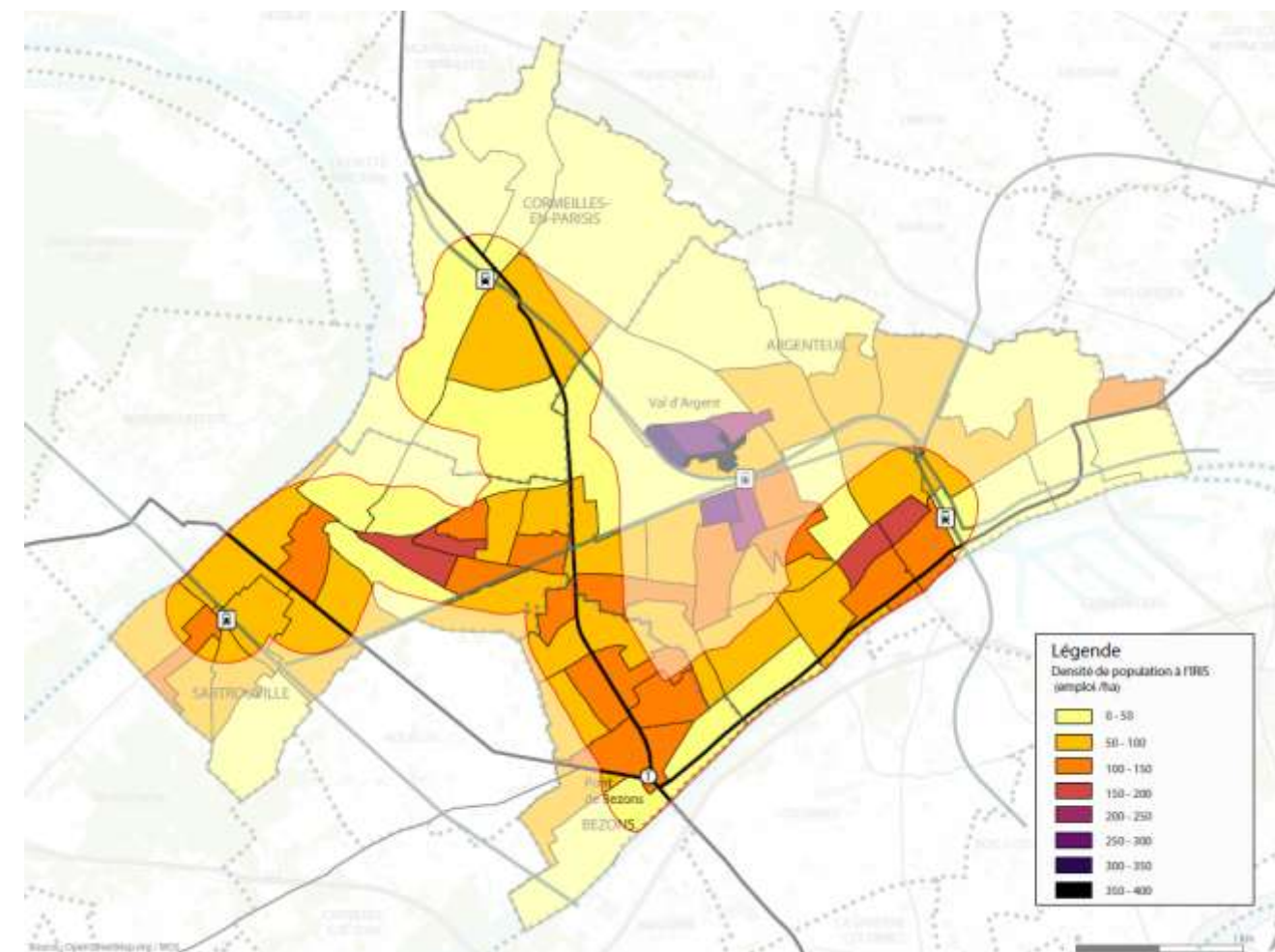


Figure 13 : Densité de population à l'IRIS en 2015 (source : IAU IDF)

## 2.2.2. Perspective d'évolution de la population

### 2.2.2.1. HORIZON 2025

Les prévisions présentées ci-dessous ont été établies par l'Institut Paris Région (ex-IAU IDF). Cet organisme élabore des scénarios de développement probables en termes de démographie en se basant sur divers paramètres (tels que les futurs projets urbains du secteur d'étude, les tendances à grande échelle, etc.).

Entre 2015 et 2025, il est estimé que la population totale du secteur d'étude devrait continuer d'augmenter (+11% en 10 ans). Ainsi, la population totale en 2025 est estimée à 238 500 habitants contre 216 000 en 2016. Bezons et Cormeilles-en-Parisis devraient enregistrer les pourcentages d'évolution les plus importants (26% et 19% respectivement) mais en termes de nombre d'habitants, c'est au sein d'Argenteuil que la population devrait le plus croître (+8 300 hab). La population de Sartrouville continue d'augmenter mais de manière plus réduite par rapport aux autres communes (+4 % / + 2 300 hab).

Les prévisions de croissance à l'horizon 2025 sont fournies dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5 : Estimations de population à l'horizon 2025 (source : IAU IDF – Scénario haut)

Commune	Population en 2016	Population en 2025	Evolution (en nombre d'habitants)	Evolution (en %)
Bezons	29 000	36 400	+ 7 400	+ 26%
Argenteuil	110 500	118 800	+ 8 300	+ 8%
Sartrouville	52 600	54 900	+ 2 300	+ 4%
Cormeilles-en-Parisis	23 900	28 400	+ 4 500	+ 19%
<b>Total</b>	<b>216 000</b>	<b>238 500</b>	<b>+ 22 500</b>	<b>+ 11%</b>

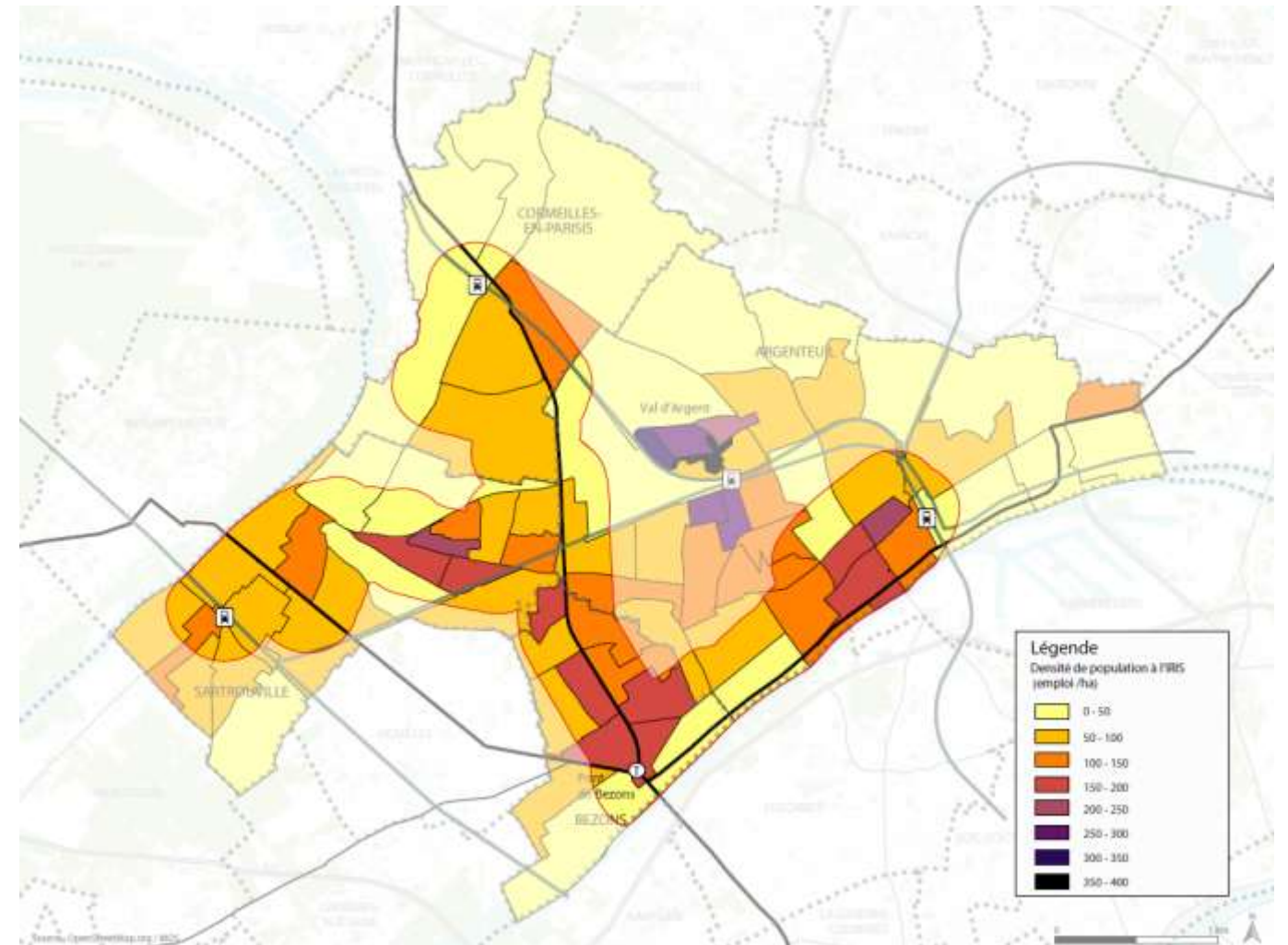


Figure 14 : Densité de population à l'IRIS estimées en 2025 (source : IAU IDF – Scénario haut)

A l'horizon 2025, le Val d'Argent reste le quartier le plus dense mais une nette augmentation de la densité est attendue au niveau des secteurs suivants :

- centre-ville d'Argenteuil ;
- secteur du Plateau à Sartrouville ;
- secteur du Pont de Bezons et le long de la RD392 ;
- centre-ville de Sartrouville ;
- ZAC des Bois Rochefort à Cormeilles-en-Parisis.



## 2.2.2.2. HORIZON 2035

A l'horizon 2035, il est prévu que la densification se poursuit sur les secteurs suivants :

- dans le centre-Ville d'Argenteuil, au niveau du Boulevard Héloïse et du centre hospitalier (+ 1 800 habitants par rapport à 2025) ;
- sur les Berges de Seine dans le secteur de la Porte Saint-Germain (+ 2 000 habitants) ;
- dans le centre-ville de Bezons (+ 700 habitants) ;
- dans les quartiers le long de la RD392 (+ 2 100 habitants) ;
- dans l'ouest de la commune de Cormeilles-en-Parisis (+ 4 000 habitants).

Les prévisions de croissance à l'horizon 2035 sont fournies ci-dessous.

Tableau 6 : Estimations de populations à l'horizon 2035 - scénario haut (source : IAU IDF – Scénario haut)

Commune	Population en 2025	Population en 2035	Evolution (en nombre d'habitants)	Evolution (en %)
Bezons	36 400	37 900	+ 1 500	+ 4%
Argenteuil	118 800	129 500	+ 10 700	+ 9%
Sartrouville	54 900	59 700	+ 4 800	+ 8%
Cormeilles-en Parisis	28 400	34 000	+ 5 600	+ 20%
<b>Total</b>	<b>238 500</b>	<b>261 100</b>	<b>+ 22 600</b>	<b>+ 10%</b>

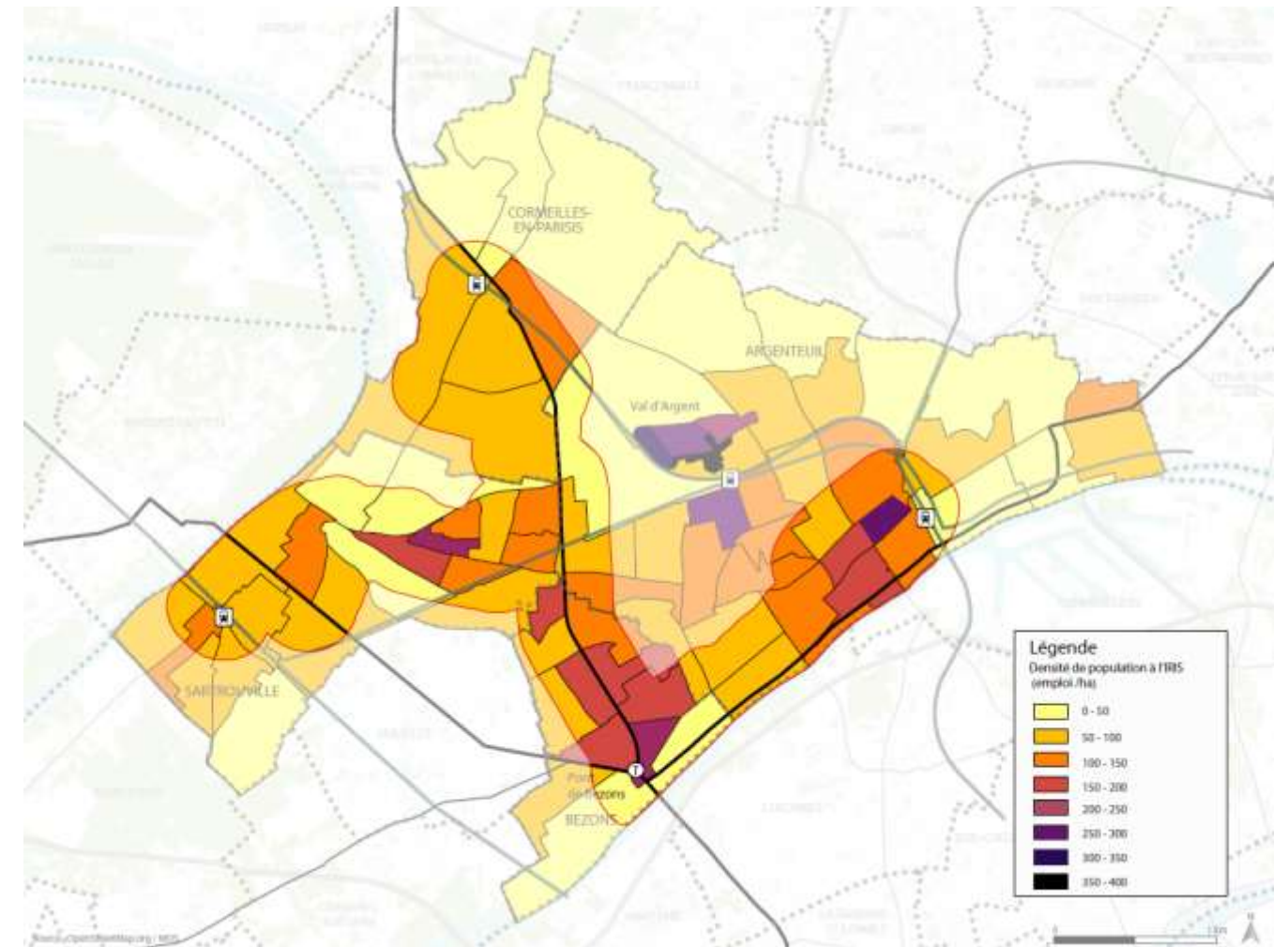


Figure 15 : Densité de population à l'IRIS estimées en 2035 (source : IAU IDF – Scénario haut)

### CE QU'IL FAUT RETENIR – POPULATION ET DEMOGRAPHIE

Le secteur d'étude présente une densité de population élevée. Les estimations indiquent une croissance continue entre 2015 et 2035 entraînant la densification de certains quartiers. L'augmentation estimée de la population devrait engendrer des flux de déplacements supplémentaires.



## 2.3. ACTIVITES ECONOMIQUES ET EMPLOIS

### 2.3.1. Volume et répartition actuels des emplois

Avec un tissu urbain majoritairement composé d'habitat, la part des activités économiques est limitée (inférieure à 20% de la surface de l'ensemble des communes). Elles sont majoritairement regroupées en zones d'activités.

On distingue ainsi plusieurs zones d'activités économiques et industrielles :

- La ZI Est et Ouest de Bezons et les Berges de Seine / Bords de Seine d'Argenteuil situé le long de la Seine (activités industrielles et mixtes) ;
- Le zone d'activité du Val d'Argent (activités industrielles) ;
- Le zone d'activité le Prunay / ZAC des Bois Rochefort entre Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis (activités mixtes) ;
- La zone d'activité de la Gare d'Argenteuil (activités industrielles) ;
- La zone d'activité Les Champs Guillaume à Cormeilles-en-Parisis (activités mixtes) ;
- La zone industrielle du Croissant ferré à Argenteuil.

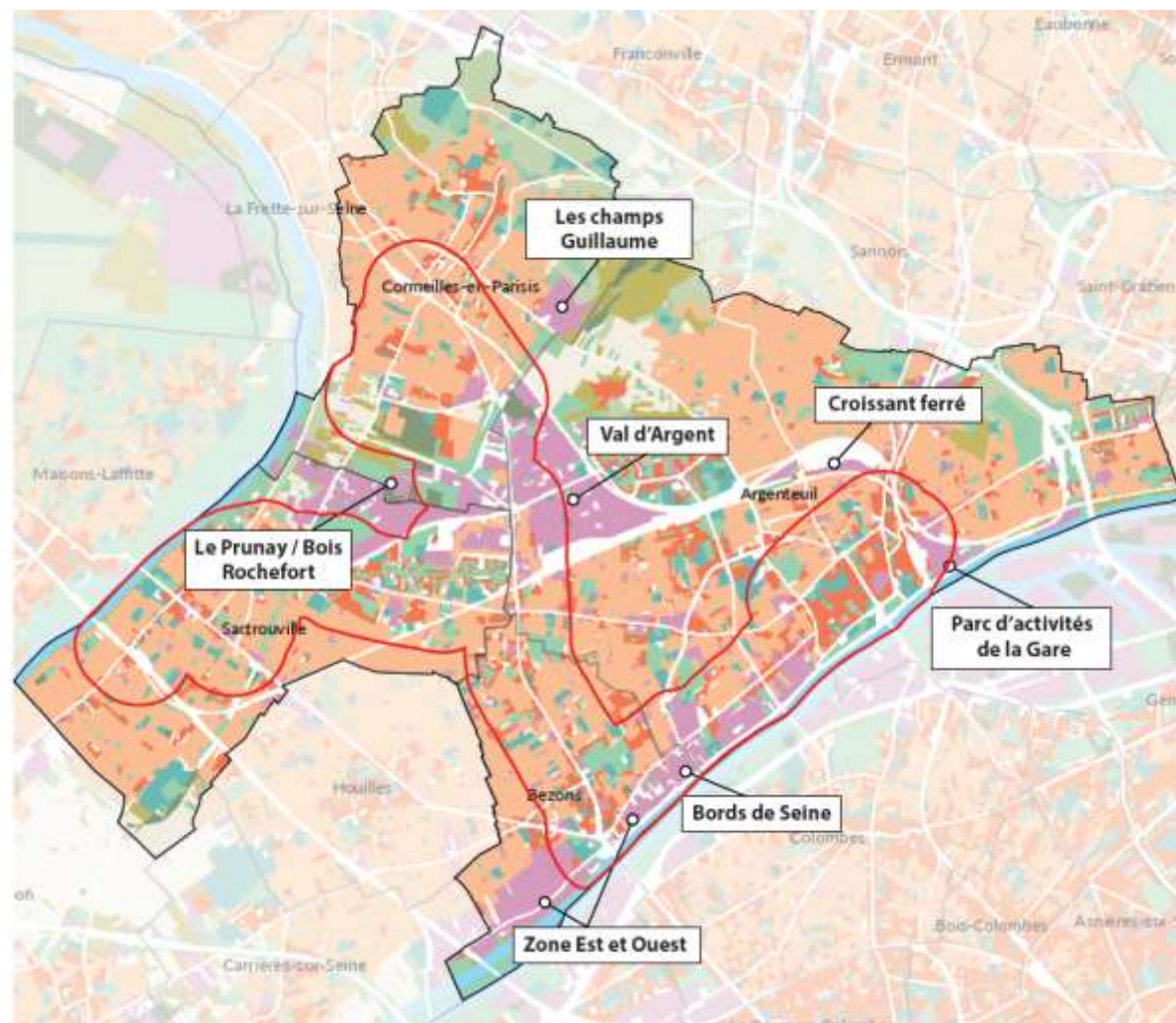


Figure 16 : Zones industrielles et économiques (source : MOS – IAU IDF 2017)

Les foyers d'emplois se situent principalement au sein de ces zones d'activités. On retrouve le plus d'emplois au niveau des zones industrielles Est et Ouest de Bezons et du Val d'Argent qui représentent chacune plus de 4 000 emplois.

En revanche, en termes de densité d'emplois par hectare, la zone la plus dense du secteur est représentée par l'IRIS au sein duquel se situe le centre hospitalier Victor Dupouy. L'établissement représenterait la majorité des emplois de l'IRIS puisque selon les chiffres de l'IAU IDF, le nombre d'emplois de l'IRIS est d'un peu plus de 2 700 tandis que le centre hospitalier indique regrouper près de 2 500 professionnels en 2018.

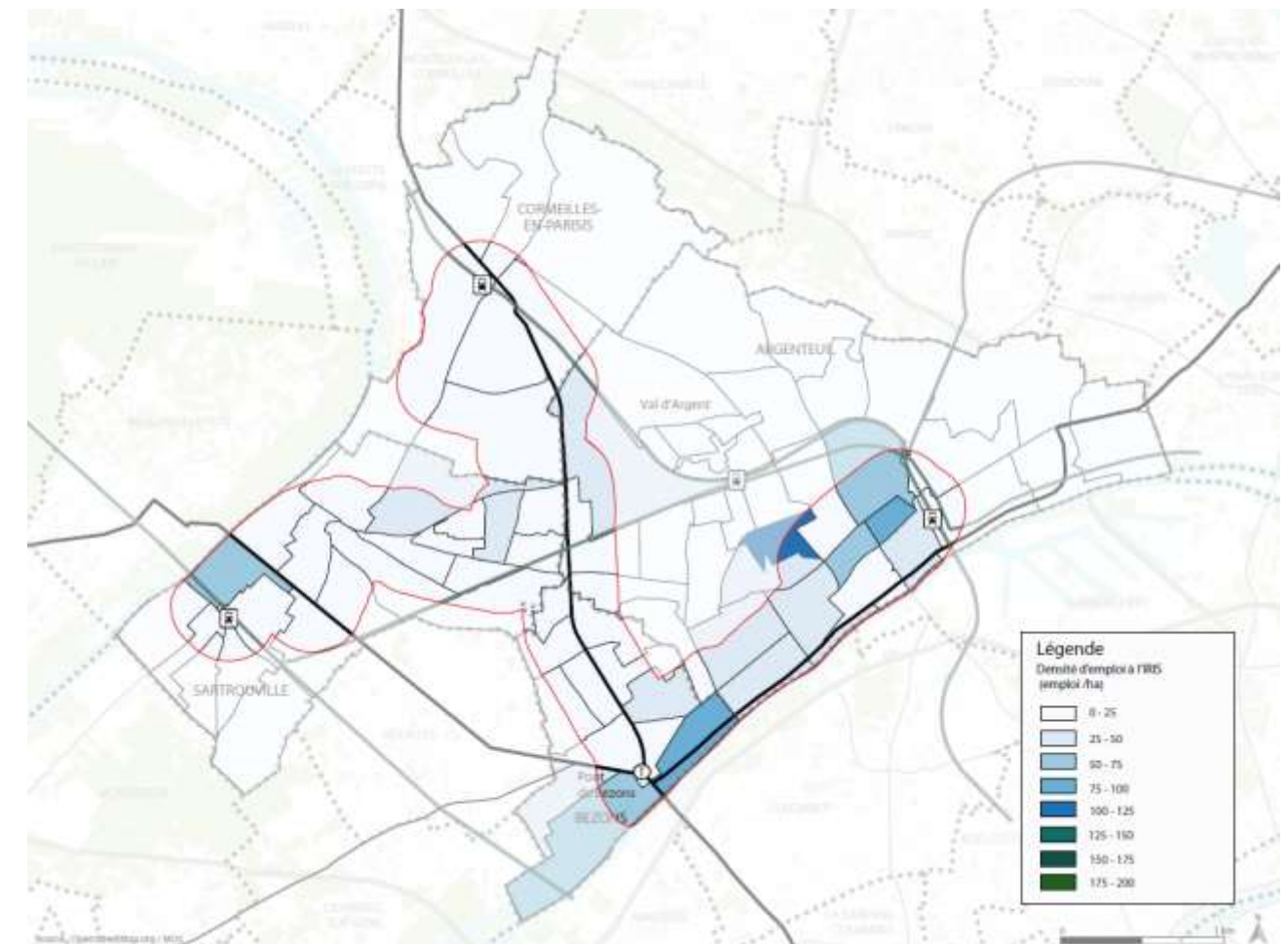


Figure 17 : Densité d'emplois à l'IRIS en 2015 (source : IAU IDF)

## 2.3.2. Perspective d'évolution des emplois

### 2.3.2.1. HORIZON 2025

Grâce aux estimations de l'IAU IDF, on estime que le nombre d'emplois sur le secteur entre 2015 et 2025 devrait augmenter de 11% (environ 6 300 emplois supplémentaires).

Les prévisions de croissance à l'horizon 2025 sont fournies ci-dessous.

Tableau 7 : Estimations des emplois à l'horizon 2025 (source : IAU IDF – Scénario haut)

Communes	Emplois en 2015	Emplois en 2025	Evolution (en nombre d'emplois)	Evolution (en %)
Bezons	13 100	15 800	+ 2 700	+ 21%
Argenteuil	31 300	33 300	+ 2 000	+ 6%
Sartrouville	11 900	12 500	+ 600	+ 5%
Cormeilles-en-Parisis	5 600	6 600	+ 1 000	+ 18%
<b>Total</b>	<b>61 900</b>	<b>68 200</b>	<b>+ 6 300</b>	<b>+ 11%</b>

La majorité de ces nouveaux emplois se situent à Bezons et Argenteuil.

La plus nette croissance est attendue au niveau du secteur des Colombiers (ZAC des Colombiers), située en centre-ville de Bezons et de la RD392. Ce secteur devrait être générateur d'environ 2 000 emplois supplémentaires. Ce développement intervient dans le cadre du projet ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) des Bords de Seine à Bezons qui prévoit la création de nombreux bureaux et commerces. Le projet sera présenté plus en détail dans la suite de ce rapport (cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** REF\_Ref27562808 \h **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Les autres secteurs avec une croissance importante sont :

- Secteur d'activité de la gare d'Argenteuil (+1 500 emplois estimés) ;
- Secteur des bords de Seine d'Argenteuil (projet Porte Saint-Germain – Berges de Seine) (+1 100 emplois estimés) ;
- Secteur des Bois Rochefort à Cormeilles-en-Parisis (+ 900 emplois estimés).

Le développement des activités économiques de Sartrouville est plus limité avec la création de seulement 600 emplois.

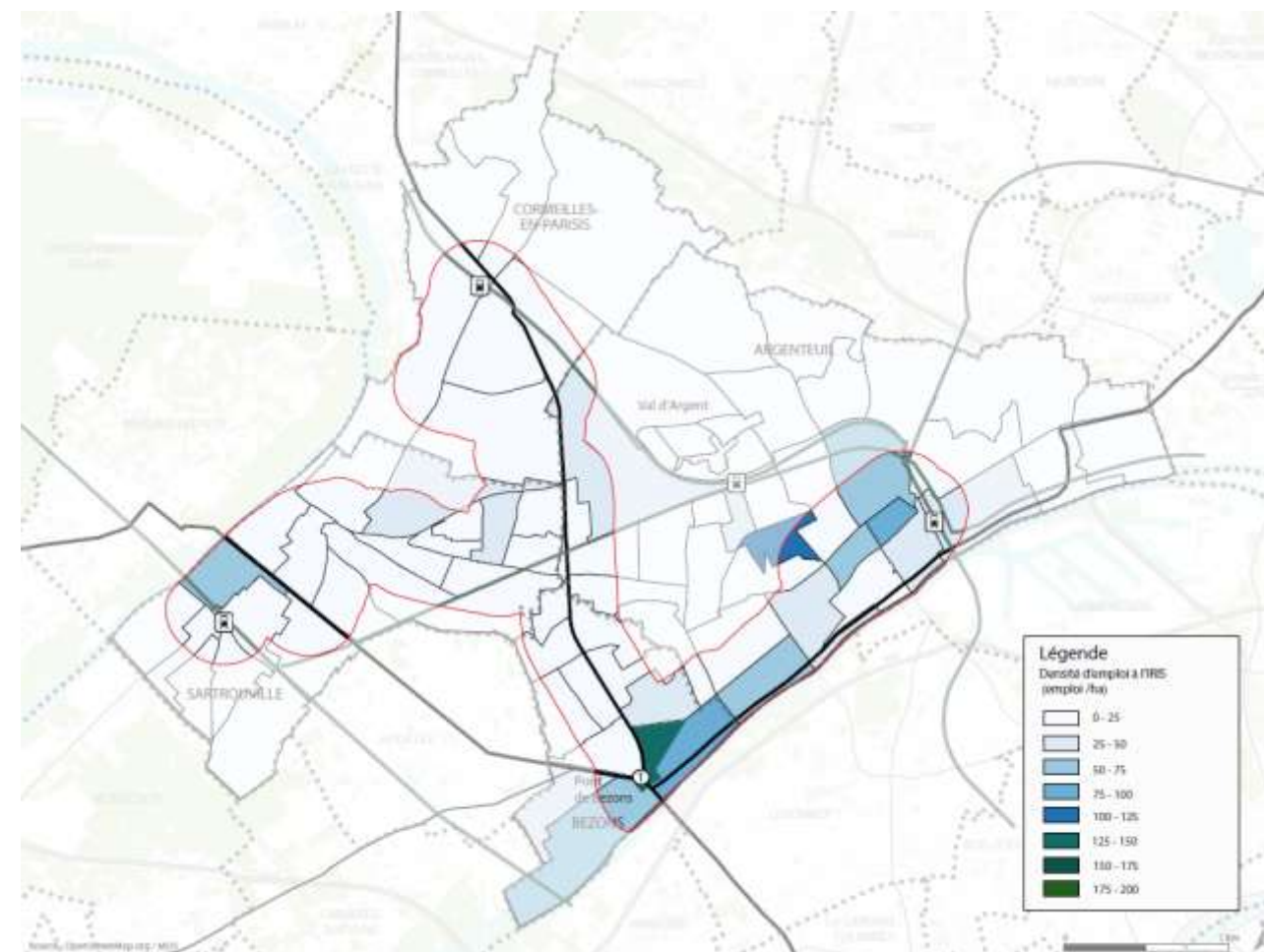


Figure 18 : Densité d'emplois estimée en 2025 (IAU IDF – Scénario haut)



## 2.3.2.2. HORIZON 2035

Entre 2025 et 2035, on estime une poursuite de la croissance du nombre d'emplois sur le secteur mais à un rythme moins fort (+ 6% sur la période 2025-2035 contre +11% sur la période 2015-2025).

Cormeilles-en-Parisis, notamment, n'enregistrerait qu'une augmentation de 100 emplois sur 10 ans (entre 2025 et 2035).

En revanche, Argenteuil conserverait une dynamique marquée et créerait plus de 2 000 emplois.

Les prévisions de croissance à l'horizon 2035 sont fournies ci-dessous.

Tableau 8 : Estimations des emplois à l'horizon 2035 (source : IAU IDF – Scénario haut)

Communes	Emplois en 2025	Emplois en 2035	Evolution (en nombre d'emplois)	Evolution (en %)
Bezons	15 800	17 000	+ 1 200	+ 8%
Argenteuil	33 300	35 500	+ 2 200	+ 7%
Sartrouville	12 500	12 900	+ 400	+ 3%
Cormeilles-en-Parisis	6 600	6 700	+ 100	+ 2%
<b>Total</b>	<b>68 200</b>	<b>72 100</b>	<b>+ 3 900</b>	<b>+ 6%</b>

L'arrivée de nouveaux emplois se poursuit au niveau du secteur Porte Saint-Germain – Berges de Seine à Argenteuil ainsi que dans la ZAC des Bords de Seine à Bezons.

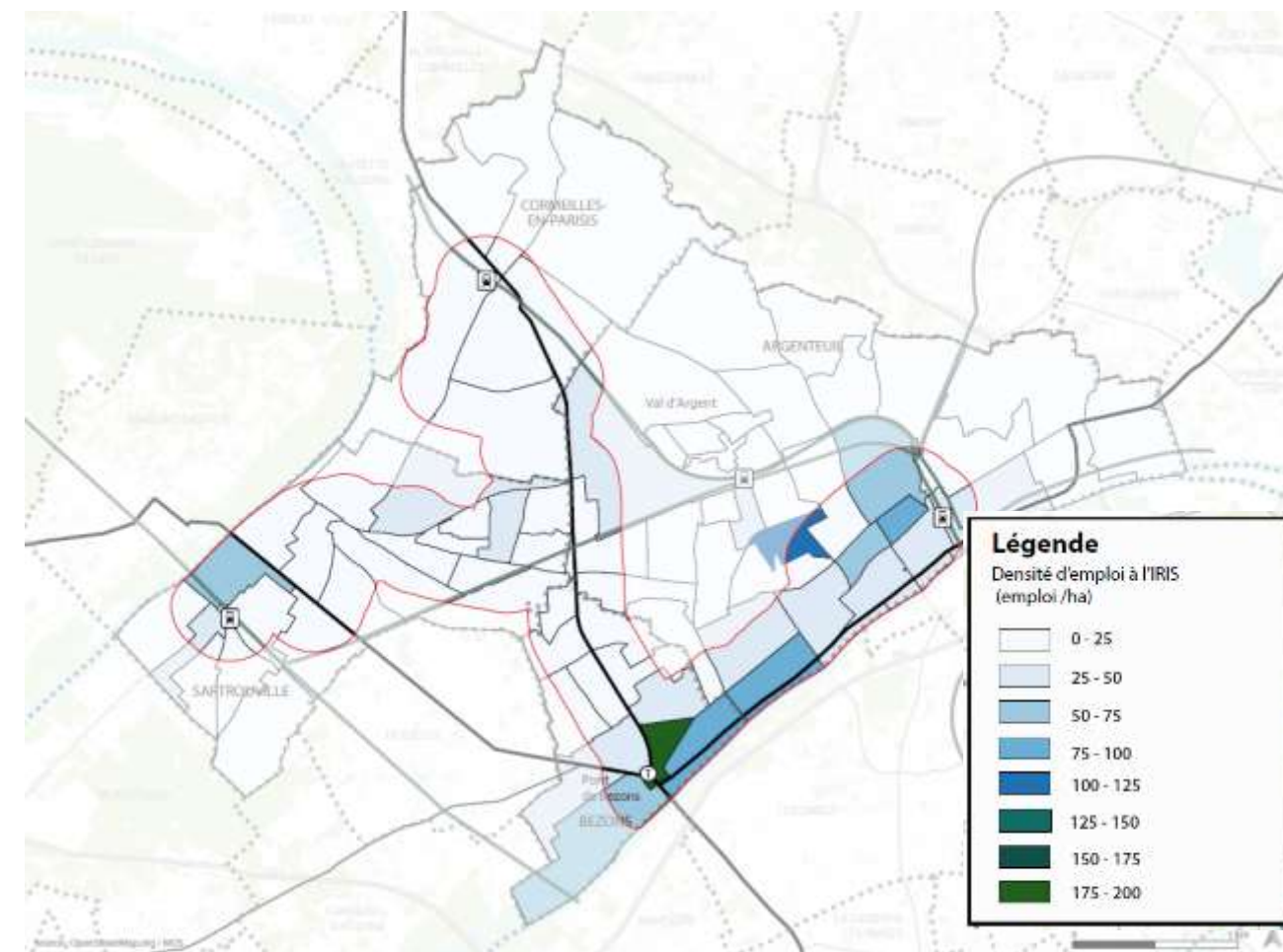


Figure 19 : Densité d'emploi estimées en 2035 (source : IAU IDF – Scénario haut)

### CE QU'IL FAUT RETENIR – ACTIVITES ECONOMIQUES

Les activités économiques sont regroupées principalement au sein de zones économiques réparties sur le territoire.

Entre 2015 et 2035, les zones d'activités existantes et la réalisation de nouveaux projets urbains devraient être à l'origine de la création de nouveaux emplois sur le territoire. L'augmentation estimée d'emplois devrait engendrer des flux de déplacements supplémentaires.



## 2.4. EQUIPEMENTS GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

De nombreux pôles générateurs de déplacements sont présents sur le secteur. Pour la majorité, ils se situent dans les centres-villes et le long de la RD392. Argenteuil compte le plus d'équipements sur son territoire notamment en centre-ville et dans le secteur Val d'Argent nord.

### 2.4.1.1. COMMERCES

En complément des commerces de proximité concentrés dans les centres-villes et sur les grands axes des quatre communes du secteur, l'offre de commerces du secteur est riche de deux centres commerciaux à Argenteuil et à Sartrouville, ainsi qu'une zone commerciale à Cormeilles-en-Parisis dans le secteur de la ZAC des Bois Rochefort. Les principales activités commerciales de l'aire d'influence du projet sont détaillées ci-dessous :

#### Bezons

- Les commerces de proximité sont concentrés en centre-ville : sur la RD41 entre la RD308 et la RD392 ainsi que sur la RD392 au nord de l'Hôtel de Ville.
- On retrouve des enseignes de bricolage, aménagement et électroménager le long de la Seine, rue Salvador Allende et rue Jean Jaurès.

#### Argenteuil

- Centre commercial Côté Seine : situé Avenue du Maréchal Foch, en centre-ville et à proximité de la gare d'Argenteuil, le centre commercial ouvert du lundi au samedi comprend 62 boutiques, restaurants et pharmacies ainsi qu'une grande surface.
- Les commerces de proximité sont essentiellement concentrés en centre-ville.

#### Sartrouville

- Centre commercial Carrefour Sartrouville : centre commercial regroupant 30 commerces ainsi qu'un hyper-marché Carrefour.
- L'offre de commerces de proximité se concentre le long de la RD121 et de façon plus éparse le long de la RD308.

#### Cormeilles-en-Parisis

- Une zone commerciale dans la ZAC des Bois Rochefort, à proximité d'Argenteuil et Sartrouville comprenant des enseignes de bricolage, jardinage, électroménager, restaurants et le centre commercial des Allées de Cormeilles.
- L'offre de commerces de proximité est répartie de manière éparse le long de la RD392 notamment à proximité de la gare.

### 2.4.1.2. MARCHES

Le secteur est riche de plusieurs marchés, dont ceux, à l'intérieur ou à proximité de l'aire d'influence du projet sont listés ci-dessous :

- Marché « Au temps des cerises » (Bezons) ;
- Marché Héloïse (Argenteuil) ;
- Marché de la Colonie (Argenteuil) ;
- Marché Claude Debussy (Sartrouville) ;
- Marché de la Gare (Sartrouville) ;
- Marché des Indes (Sartrouville) ;
- Marché de Cormeilles-en-Parisis.

### 2.4.1.3. EQUIPEMENTS D'ENSEIGNEMENT

Le secteur compte de nombreux établissements d'enseignement. Si toutes les communes disposent au minimum d'un collège et d'un lycée, l'offre d'enseignement la plus importante se trouve à Argenteuil, notamment grâce au lycée Jean Jaurès (à l'est de la RD41) et au lycée Georges Braque (en centre-ville). Sont listés ci-après les différents établissements d'enseignement du secteur d'étude.

*Nota : Seuls le détail des collèges et lycées se trouvant dans l'aire d'influence du projet (500m) sont listés.*

#### Bezons

- Lycée Polyvalent Eugène Ronceray : situé rue Marcel Langlois, cet établissement accueille 776 élèves préparant un CAP, BEP, Bac Professionnel ou Général pour une équipe éducative de 100 personnes à la rentrée 2019.
- Collège Henri Wallon : le collège accueille 737 élèves pour une équipe éducative de 78 personnes à la rentrée 2019.
- Collège Gabriel Péri : situé rue Pierre Altmeyer, le collège accueille 697 élèves pour une équipe éducative de 64 personnes à la rentrée 2019.

Tous les établissements d'enseignement de Bezons sont situés dans l'aire d'influence du projet.

#### Argenteuil

- École nationale des professions de l'automobile – GARAC : située au cœur d'Argenteuil, cette école accueille près de 1 300 élèves. Des perspectives d'agrandissement sont envisagées afin d'atteindre une capacité d'accueil de 2 000 élèves.
- Université Paris 13, campus Argenteuil : ce campus de l'université Paris 13 situé à proximité de la gare d'Argenteuil accueille plus de 300 étudiants répartis dans 5 masters et une licence.
- IFSI / IFAS Camille Claudel : situé dans le centre hospitalier Victor Dupouy, l'Institut de Formation en Soin Infirmier accueille 250 étudiants et élèves.
- Lycée Polyvalent Jean Jaurès : situé à l'est de la RD41, ce lycée accueille 1 406 élèves pour une équipe éducative de 191 personnes à la rentrée 2019.
- Lycée Polyvalent Georges Braque : situé rue Victor Puiseux, le lycée accueille 1 349 élèves pour une équipe éducative de 141 personnes à la rentrée 2019.
- Lycée Professionnel Cognacq-Jay : situé dans le centre-ville d'Argenteuil, le lycée professionnel accueille 500 élèves répartis dans 5 filières à la rentrée 2019.

- Collège Paul Vaillant Couturier : situé rue de Calais, le collège accueille 605 élèves pour une équipe éducative de 66 personnes à la rentrée 2019.
- Collège Albert Camus : situé avenue Jean Jaurès, le collège accueille 497 élèves pour une équipe éducative de 54 personnes à la rentrée 2019.
- Collège Sainte-Geneviève : situé rue Louis Blanc, le collège accueille 490 élèves à la rentrée 2019.
- Collège Carnot : situé rue Victor Puiseux, le collège accueille 396 élèves pour une équipe éducative de 38 personnes à la rentrée 2019.

Hors de l'aire d'influence du projet, la ville d'Argenteuil compte 7 collèges (Ariane, Claude Monet, Eugénie Cotton, Irène Joliot-Curie, Jean-Jacques Rousseau, Lucie Aubrac et Saint Joseph), un lycée général et technologique (Julie-Victoire Daubié) et une antenne de l'IUT Cergy-Pontoise.

#### Sartrouville

- Lycée Général et Technologique Evariste Galois : situé rue Evariste Galois, le lycée accueille 1 911 élèves pour une équipe éducative de 172 personnes à la rentrée 2019.
- Lycée Polyvalent Jules Verne : situé rue de la Constituante, le lycée accueille 727 élèves pour une équipe éducative de 105 personnes à la rentrée 2019.
- Lycée Général Technologique et professionnel Jean-Paul II : situé quai Pierre Bruneau, le lycée accueille 490 élèves à la rentrée 2019.
- Collège Colette : situé avenue Tobrouk, le collège accueille 806 élèves pour une équipe éducative de 76 personnes à la rentrée 2019.
- Collège Louis Paulhan : situé rue Guy de Maupassant, le collège accueille 512 élèves pour une équipe éducative de 52 personnes à la rentrée 2019.
- Collège Darius Milhaud : situé rue Paul Deroulède, le collège accueille 472 élèves pour une équipe éducative de 45 personnes à la rentrée 2019.
- Collège Romain Rolland : situé rue de Marseille, le collège accueille 411 élèves pour une équipe éducative de 52 personnes à la rentrée 2019.
- Cours du Château : situé rue de Stalingrad, le collège/lycée accueille moins de 100 élèves à la rentrée 2019.

Tous les établissements d'enseignement de Sartrouville sont situés dans l'aire d'influence du projet.

#### Cormeilles-en-Parisis

- Collège Louis Hayet : situé avenue Louis Hayet, le collège accueille 459 élèves pour une équipe éducative de 46 personnes à la rentrée 2019.
- Collège Louise Weiss : situé avenue Georges Daressy, le collège accueille 280 élèves pour une équipe éducative de 28 personnes à la rentrée 2019.

Hors de l'aire d'influence du projet, Cormeilles-en-Parisis compte 2 collèges (Jacques Daguerre et Saint Charles) et un lycée professionnel (Le Corbusier).

### 2.4.1.4. EQUIPEMENTS SPORTIFS

L'offre sportive des quatre communes, traversées par le projet Bus Entre Seine, est riche, dense et variée. Les principaux équipements sportifs de l'aire d'influence du projet sont listés ci-dessous.

#### Bezons

- Maison des sports & complexe sportif Jean Moulin : Au cœur de la ZAC Cœur de ville, ce vaste complexe multisport récent comprend un centre aquatique, des salles de pratique sportives variées, un gymnase ainsi que des terrains de football et de tennis.
- Gymnases : Bezons compte 4 gymnases situés à proximité de la RD308 et de la RD392.
- Plateaux de sport scolaires : Bezons compte également 5 plateaux de sport scolaires dans différents équipements d'enseignement.

#### Argenteuil

Répartis sur l'ensemble de la commune, les équipements sportifs incluent 1 centre aquatique, 1 patinoire, 1 halle des sports, 1 espace tennis, 8 stades, 13 gymnases avec salles multisport (danse, gymnastique, arts martiaux, boxe, tennis de table, ...), 1 piste d'athlétisme, 1 base d'aviron, 1 pas de tir à l'arc, 1 académie de billard, 2 salles de musculation, 1 salle de cardio, 2 structures artificielles d'escalade, 3 boulodromes, 1 parcours de course d'orientation ainsi que 27 terrains sportifs de proximité et une piste de karting.

#### Sartrouville

- Gymnases et COSEC : Sartrouville compte 7 gymnases et 2 COSEC (Complexe Omnisport Évolutif Couvert) répartis à proximité de la D308, du boulevard de Bezons, de l'avenue du général de Gaulle et de l'avenue de Tobrouk.
- Plateaux sportifs & stades : Sartrouville compte 3 stades : à proximité du parc Youri Gagarine, en bord de Seine à proximité de la gare et avenue de Tobrouk.
- Centre aquatique « Le Cap » : situé avenue de Tobrouk, à proximité de deux écoles, d'un collège et d'un lycée, d'un gymnase et d'un stade.

#### Cormeilles-en-Parisis

- Centre aquatique les Océanides & complexe sportif Léo Tavares : situés sur la RD121 au sud de la commune, ces deux équipements comprennent deux salles de sport et offrent des activités aquatiques variées.
- Gymnases & COSEC : Cormeilles-en-Parisis compte 2 gymnases et 1 COSEC : à proximité de la gare, proche de la mairie et à proximité du Fort de Cormeilles-en-Parisis.
- Stade Gaston Frémont : également situé à proximité du Fort, dans le nord de la commune, ce grand stade dispose de deux terrains de football, d'un stade d'athlétisme et de terrains de tennis.

### 2.4.1.5. EQUIPEMENTS CULTURELS

L'offre culturelle des quatre communes, traversées par le projet Bus Entre Seine, est riche et variée. De nombreux équipements ont été inaugurés ou rénovés récemment, illustrant une activité artistique et culturelle en expansion. Les principaux équipements culturels sont listés ci-dessous.

#### Bezons

- Théâtre Paul Éluard : situé rue Maurice Berteaux, cette scène conventionnée propose une offre de théâtre, danse, cinéma dans deux salles de 100 et 500 places (rénovée en 2018) et un bistrot.
- Médiathèque Guy de Maupassant : située sur la D41, la médiathèque a été entièrement rénovée en 2013.
- Ecole Municipale de musique et de danse François-Doerflinger : située rue Maurice Berteaux, l'établissement propose des cours de danse et de musique variés.

#### Argenteuil

- Espace culturel « Le Figuier Blanc » : situé au cœur d'Argenteuil, cet espace propose une offre culturelle diversifiée dans son théâtre de 500 places.
- Salle de concert « La Cave » : située au cœur d'Argenteuil, l'établissement dispose de deux salles de concert (80 et 250 places) ainsi que d'espaces de répétition et d'enseignement.
- Conservatoire à rayonnement départemental : situé dans le centre-ville, cet établissement clé dans l'enseignement artistique et culturel du Val d'Oise accueille plus de 1300 élèves.
- Médiathèques : la ville dispose de 3 médiathèques : en centre-ville, à Val d'Argent Nord et sur le Boulevard du Général Delambre.
- « L'Atelier » : situé rue Notre Dame, cet espace dédié à la culture et au patrimoine inauguré en 2018 propose des événements culturels variés.
- Le cinéma Jean Gabin : situé boulevard Léon Feix, ce cinéma Art et Essai dispose d'une salle de 120 places.
- Les studios de répétition Mario Monti au Val d'Argent Nord, dédiés aux musiques actuelles et les archives municipales, situées dans le parc de l'hôtel de ville.

#### Sartrouville

- École municipale des Arts : situé à proximité de la gare, cet établissement classé par le ministère de la culture, dispense des enseignements de danse, musique et arts plastiques à 1 100 élèves.
- Médiathèque de Sartrouville et Bibliothèque Stendhal : situées sur la RD121 à proximité de la gare et rue Saint-Exupéry.
- Théâtre de Sartrouville et des Yvelines : scène nationale située Place Jacques Brel, le théâtre dispose de deux salles (850 et 250 places).
- Le Cin'Hoche : situé rue Hoche à proximité de la gare, ce cinéma dispose de 5 salles modernes.
- Le Musée de Sartrouville : situé rue Louise Michel, ce musée gratuit d'histoire locale est ouvert 2 jours par mois.

#### Corneilles-en-Parisis

- Théâtre du Cormier : situé sur la RD121, le théâtre propose annuellement 55 représentations et une offre cinéma le dimanche.
- Médiathèque « L'Éclipse » : située à proximité de la gare.

- Espace d'exposition « Lamazière » : situé avenue Maurice Berteaux, ce centre d'art a été inauguré en 2014.
- Aux Musées Réunis : situé rue Thibault Chabrand, ce musée d'histoire locale est ouvert 3 jours par semaine.
- Fort de Corneilles-en-Parisis : situé dans le nord de la commune, il est l'un des plus grands forts militaires d'Ile-de-France, a accueilli de nombreux tournages et est ouvert à la visite une fois par mois.
- Studios 240 : situé sur la RD121 et inauguré en 2018 cet établissement comprend un auditorium de 126 places ainsi que des studios de danse et de musique.

### 2.4.1.6. EQUIPEMENTS DE SANTE

L'équipement majeur du secteur est le centre hospitalier Victor Dupouy situé à Argenteuil. L'établissement dispose de plus de 700 lits et places et emploie aux alentours de 2 500 professionnels.

La répartition des autres équipements de santé des quatre communes est présentée ci-dessous :

#### Bezons

- Clinique Korian le Pont : située rue de Villeneuve, cette clinique spécialisée dans les soins de suite et de réadaptation gériatriques dispose de 63 lits.
- Polyclinique du Plateau : situé rue de Sartrouville, ce centre médico-chirurgical dispose de 62 lits.
- La ville dispose également d'un centre municipal de santé à proximité du centre-ville, d'un Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) sur la RD392, et de centres médico-psychologiques.

#### Argenteuil

- Centre hospitalier Victor Dupouy : l'établissement dispose de plus de 700 lits et places et emploie aux alentours de 2 500 professionnels.
- Clinique d'Orgemont : située dans le quartier d'Orgemont, cette clinique privée spécialisée dans le traitement des maladies psychiatriques de l'adulte dispose de 90 lits.
- Deux centres médicaux de santé : Fernand Goulene à proximité de la gare d'Argenteuil et Irène Lézine à proximité de gare du Val d'Argenteuil.
- La ville dispose également d'un Centre Communal d'Action Sociale à proximité du centre-ville, d'un centre médico-éducatif (IME) rue des pieux, ainsi que de 7 centres de Protection Maternelle et Infantile et de centres médico-psychologiques.

#### Sartrouville

- Clinique Korian C.3.S : située sur la RD308 proche des quais de Seine, cette clinique spécialisée dans les soins de suite et de réadaptation gériatriques dispose de 70 lits.
- La ville dispose également d'un centre municipal de santé situé à proximité de l'avenue Georges Clemenceau, de deux centres de Protection Maternelle et Infantile, l'un à proximité de la RD392 et l'autre à proximité de l'avenue Georges Clémenceau ainsi que d'un Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) situé à proximité de la RD121.



### Corneilles-en-Parisis

- Clinique du Parisis : située avenue de la Libération et proche de l'Hôtel de Ville, cette clinique spécialisée en chirurgie dispose de 49 lits.
- La ville dispose également d'un centre de Protection Maternelle et Infantile situé au cœur de la ZAC des Bois Rochefort et d'un Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) jouxtant l'Hôtel de Ville.

#### CE QU'IL FAUT RETENIR – EQUIPEMENTS

Le secteur d'étude dispose d'une offre d'équipement globalement riche. Argenteuil concentre le plus d'équipements dont notamment des établissements d'enseignement supérieur et le centre hospitalier Victor Dupouy.

L'amélioration de la desserte du territoire pourrait bénéficier aux nombreux équipements dont certains pour lesquels le rayonnement dépasse déjà l'échelle communale.

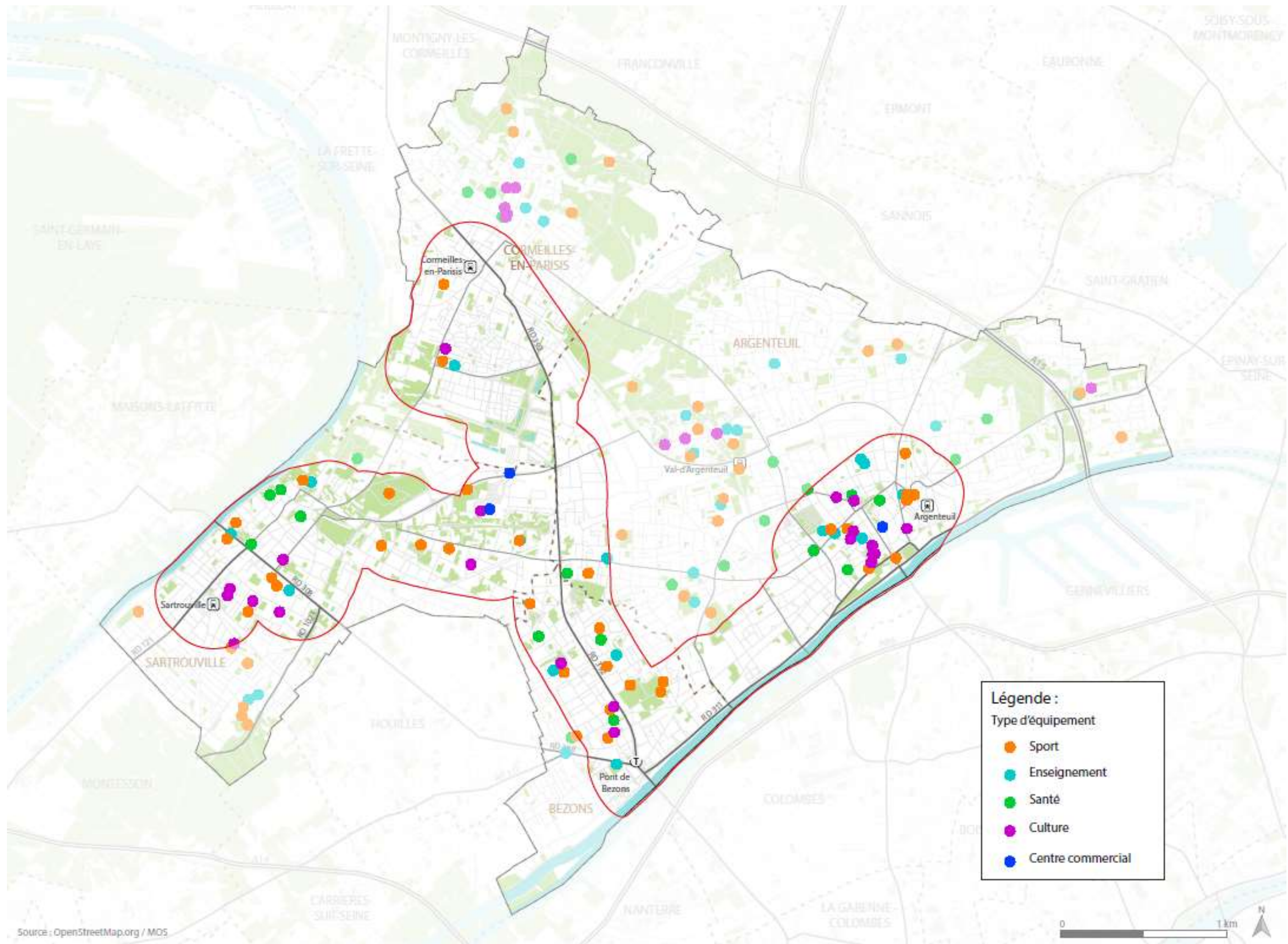


Figure 20 : Principaux équipements (source : Open Data IDF)

## 2.5. PROJETS URBAINS

### 2.5.1.1. A L'ECHELLE DU TERRITOIRE

De nombreux projets d'habitat, d'activités ou de renouvellement urbain sont actuellement en cours de réalisation ou à l'étude au sein des quatre communes.

Les effets cumulés réglementaires de certains de ces projets seront étudiés dans la pièce G.5 « Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés ».

On note la présence de deux secteurs concernés par le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) :

- D'intérêt national : quartier du Plateau de Sartrouville ;
- D'intérêt régional : quartier des Brigadières - Henri Barbusse à Argenteuil / Bezons.

Il existe d'autres quartiers classés comme prioritaires selon la Politique de la Ville mais qui ne sont pas spécifiquement concernés par le programme de renouvellement urbain.

Il se situent en majorité à Argenteuil (Val d'Argent, Boucle de Nord de Seine, etc.).

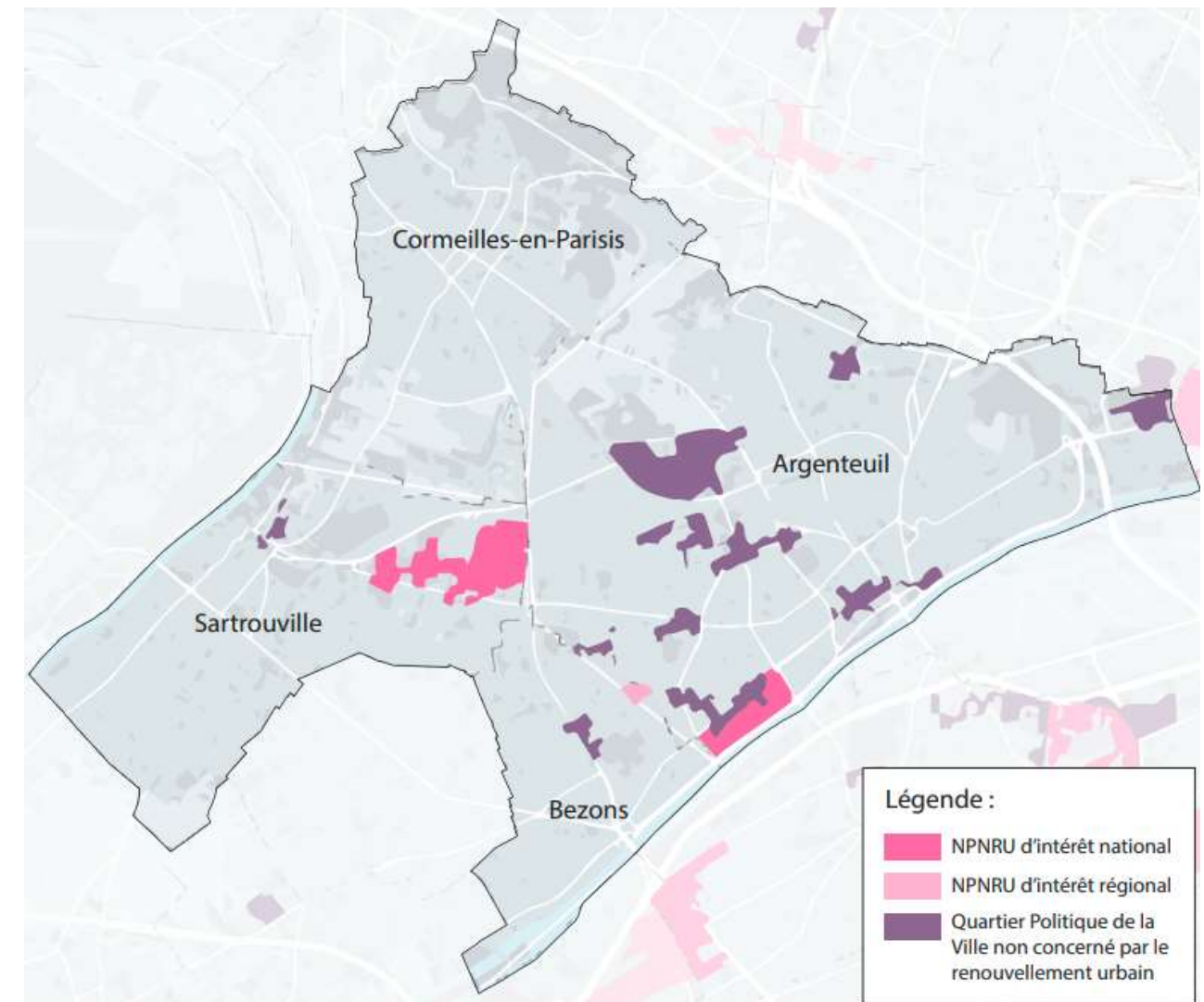


Figure 21 : Politique de la ville et renouvellement urbain (source : IAU IDF 2012)



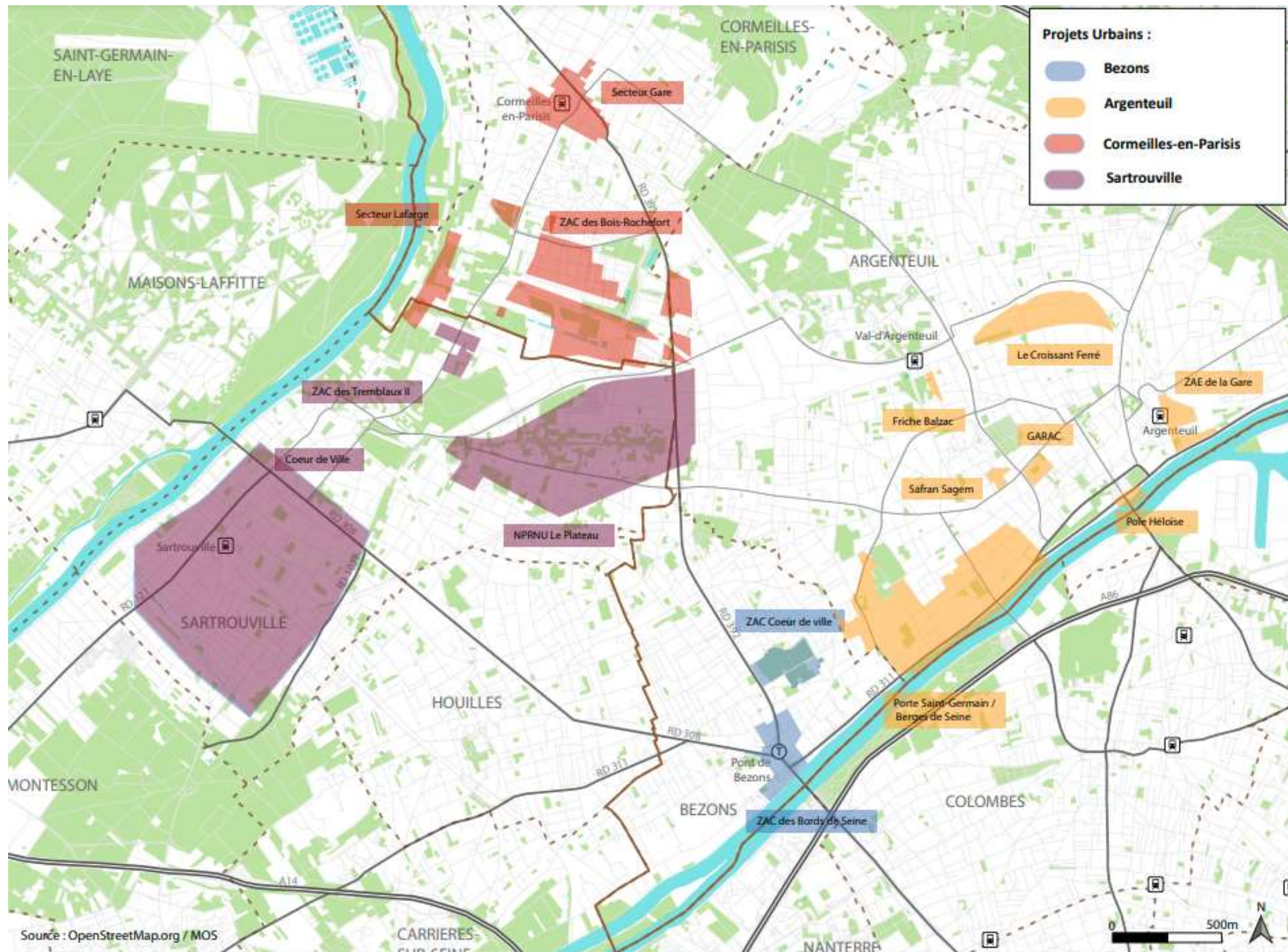


Figure 22 : Projets urbains majeurs dans le secteur d'étude

Les pages suivantes fournissent des détails sur chacune de ces opérations urbaines majeures. D'autres développements localisés s'ajoutent à ces projets.



## 2.5.1.2. PROJETS URBAINS A BEZONS

Pour la commune, deux projets majeurs ont été identifiés :

- ZAC Cœur de Ville ;
- ZAC des Bords de Seine.

### ZAC Cœur de Ville

Le projet ZAC Cœur de Ville est un des projets majeurs pour la ville de Bezons et du secteur d'étude. Avec une position centrale, à proximité du tramway T2, le projet a vocation à apporter un dynamisme important.

Superficie totale : 13 ha

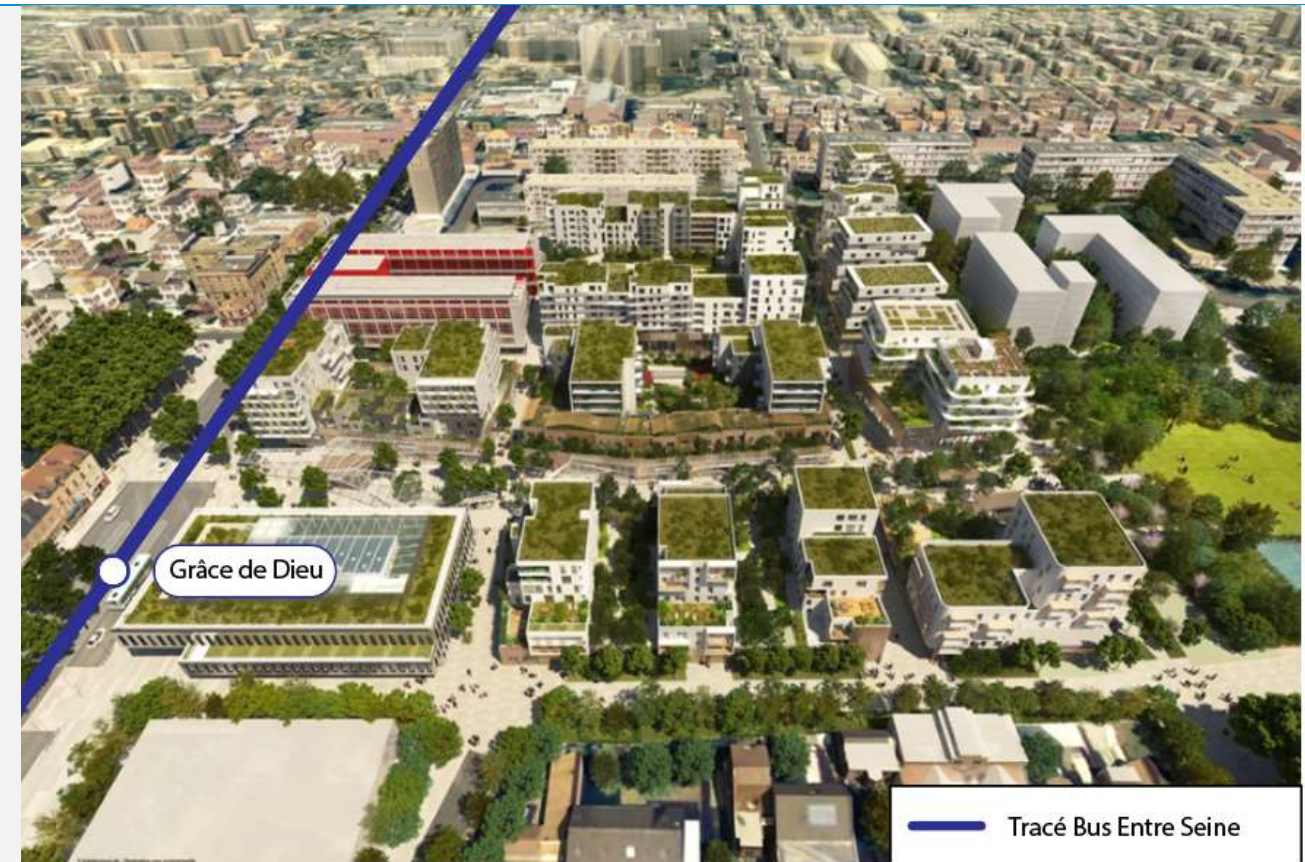
Le projet prévoit la création de :

- > 70 000 m<sup>2</sup> de logement (équivalent à 1 000 logements) ;
- > 20 000 m<sup>2</sup> de commerces ;
- > De nouveaux équipements : un complexe sportif et une Maison des Sports, un nouvel Hôtel de Ville, une nouvelle salle polyvalente, l'agrandissement du Parc Bettencourt (17 000 m<sup>2</sup> d'espace plantés nouveaux).

La fin des travaux est prévue pour 2020.



Source : Ville de Bezons



Source : Ville de Bezons

#### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Le projet Cœur de Ville va renforcer l'attractivité de ce territoire notamment en créant des logements, emplois et équipements.

Le projet Bus Entre Seine a vocation à accompagner ces transformations en desservant le projet via l'avenue Gabrielle Péri (RD392).

La station Grâce de Dieu, située sur la RD392 au niveau de la mairie, permettra de desservir le projet.



## ZAC des Bords de Seine

Le projet ZAC des Bords de Seine intervient dans le cadre du projet de rénovation urbaine (ANRU). Au pied du terminus du tramway T2 (Pont de Bezons), l'objectif principal est la création de nouveaux emplois.

Superficie totale : 17 ha

Le projet prévoit la création de :

- > 39 300 m<sup>2</sup> de logements (573 dont 175 en démolition/reconstruction) ;
- > 70 300 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- > 4 300 m<sup>2</sup> de commerces (5 000 emplois prévus) ;
- > Des espaces publics qualitatifs pour les piétons et cyclistes et l'aménagement d'un parc de 3,5 hectares.

La fin des travaux est prévue pour 2020.



Source : Ville de Bezons

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Le projet Cœur de Ville va renforcer l'attractivité de ce territoire notamment en créant des logements, emplois et équipements.

Le projet Bus Entre Seine a vocation à accompagner ces transformations en desservant le projet via l'avenue Gabriel Péri (RD392).

La station du Pont de Bezons permettra de desservir le projet.



### 2.5.1.3. PROJETS URBAINS A ARGENTEUIL

Pour la commune, sept projets majeurs ont été identifiés :

- Porte Saint-Germain / Berges de seine ;
- ZAE de la Gare ;
- GARAC ;
- Pôle Héloïse ;
- Croissant ferré ;
- Friche Balzac ;
- Safran Sagem.

## Porte Saint-Germain / Berges de Seine

Le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine est considéré comme le renouveau d'Argenteuil, insufflant un nouveau dynamisme grâce à l'accueil de nouveaux habitants, la création de nouveaux emplois et un cadre de vie agréable. Il s'agit ainsi de créer une nouvelle adresse à Argenteuil, un lieu où habiter, travailler, flâner, sortir, pour tous les Argenteuillais et usagers du secteur.

Il fait l'objet d'une convention NPNRU et d'un Projet Partenarial d'Aménagement dont les signatures sont prévues courant 2020-2021.

Les opérations du secteur Porte Saint-Germain / Berges de Seine ne constituent pas une ZAC mais regroupent diverses initiatives publiques et privées (concessions d'aménagement).

Superficie totale : 75 ha

Le projet prévoit ainsi :

- > la démolition de 209 logements privés dégradés ;
- > la construction d'environ 1400 logements diversifiés à l'horizon 2025-2028 ;
- > l'amélioration du parc privé maintenu ;
- > la création de plus de 5000 m<sup>2</sup> de locaux commerciaux et de services ;
- > la relocalisation du supermarché de quartier sur une friche industrielle ;
- > la création de 25 000 m<sup>2</sup> d'activités mixtes ;
- > l'extension du réseau de chauffage urbain ;
- > la requalification et le maillage de l'espace public.

A plus long terme, des aménagements sont programmés en lien avec la Seine (pontons flottants, équipements sportifs et de loisirs, passerelle doublant le pont de Colombes).



Source : Ville d'Argenteuil

#### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Le projet Bus Entre Seine s'inscrit au cœur du quartier Porte-Saint Germain /Berge de Seine via la rue Michel Carré.

Le quartier sera desservi par plusieurs stations : les stations Place du 11 novembre et Marais (au cœur du quartier) et les stations Delambre et Jean Moulin à ses extrémités.

## ZAE de la Gare

Le Parc d'Activités Economiques de la gare situé en rive Est du faisceau ferroviaire doit se moderniser dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain pour permettre une évolution qualitative du site et favoriser un environnement attractif en pied de gare.

Le secteur est en mouvement : le projet «Argenteuil Littoral» site lauréat de l'appel à projet «Inventons la Métropole» du Grand Paris a impulsé le renouvellement du secteur, lequel doit à terme transformer les abords de la gare par une programmation diversifiée et ouvrir le PAE de nouveau sur la Seine.

Aujourd'hui de nombreux projets sont à l'étude sur le secteur, les plus importants sont les suivants :

- > Argenteuil littoral – 25 000 m<sup>2</sup> : pépinière d'entreprises, start-ups, espace de coworking et hôtel 4 étoiles (300 emplois) ;
- > Immoacab – 20 000 m<sup>2</sup> : projet d'immobilier d'entreprise (200 emplois) ;
- > Hertel - SIMA – Environ 10 000 m<sup>2</sup> : projet de restructuration d'un ensemble immobilier d'entreprise destinés aux petites activités et PME (200 emplois).

Superficie totale : 13 ha

La fin des travaux est prévue pour fin 2023



Source : Argenteuil / Cahier développement économique Juillet 2019

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

La ZAE de la Gare ne possède pas d'interface directe avec le projet Bus Entre Seine mais se situe à proximité. La station de la gare d'Argenteuil permettra de desservir la ZAE.

## GARAC

Le GARAC est une école Nationale des Professions de l'Automobile accueillant actuellement 1 300 étudiants et 21 formations.

Un projet de développement du campus est en cours afin d'agrandir les locaux et de proposer des formations supplémentaires et des logements en internat pour un objectif de 2 000 élèves à terme.



Source : GARAC

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Le projet Bus Entre Seine est en interface directe avec le GARAC au niveau du boulevard Gallieni.

Il assurera une desserte attractive de ce dernier grâce à la station Calais, située sur le boulevard Gallieni, à proximité de l'accès principal du GARAC.



## Pôle Héloïse

L'objectif principal du Pôle Héloïse est le développement d'une nouvelle offre culturelle et commerciale au sein de la ville et ainsi favoriser son attractivité.

Superficie totale : 4 ha

Le projet prévoit la création de :

- > 9 000m<sup>2</sup> de logements (équivalent à 156 logements) ;
- > 20 000m<sup>2</sup> de commerces ;
- > Trois équipements : un cinéma (9 salles), une salle de spectacle, un centre commercial.

Le planning n'est pas défini à ce jour.



Source : Fiminco



Source : Ville d'Argenteuil

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Ce projet n'entre pas en interface directe avec le projet Bus Entre Seine. Les stations Charles de Gaulle et gare d'Argenteuil pourront contribuer à desservir le Pôle Héloïse.



## Croissant Ferré

Aujourd'hui, le « Croissant Ferré » est un entre-deux ferroviaire occupé par la gare de triage et quelques activités industrielles considérées comme des nuisances par les riverains. Pourtant idéalement situé entre le centre-ville d'Argenteuil et le quartier pavillonnaire des coteaux, il offre la possibilité de créer un nouveau quartier facilement rattaché au tissu urbain existant et permettrait le prolongement du centre-ville.

Superficie : 15 ha

En interface avec l'arrivée du Tram 11 Express, son orientation d'aménagement n'est pas encore précisément définie. Il devrait être à l'origine d'un quartier mixte (logement, activités, équipements et espaces verts).



Source : PLU Argenteuil

**Interface avec le projet  
Bus Entre Seine**

Ce projet n'entre pas en interface directe avec le projet Bus Entre Seine.

## Friche Balzac

La friche Balzac est une friche laissée à l'abandon depuis 2005 et qui aujourd'hui fait l'objet d'un programme immobilier

Superficie totale : 2,1 ha

Le projet prévoit la création de :

- > 11 000 m<sup>2</sup> de logements (200 logements) ;
- > 2 600 m<sup>2</sup> de commerces ;
- > De nouveaux équipements : un centre médical et un centre d'imagerie, une résidence seniors, une crèche.

Livraison : 2023



Source : LP / Marjorie Lenhardt

**Interface avec le projet  
Bus Entre Seine**

Ce projet n'entre pas en interface directe avec le projet.

## Site Safran Sagem

Ancien site de l'entreprise SAGEM, n'ayant aucun repreneur économique, les bâtiments existants vont être démolis pour pouvoir accueillir le nouveau projet.

Superficie totale : 2 ha

Le projet prévoit la création de :

- > 22 500 m<sup>2</sup> de logements (375 logements) ;
- > 500 m<sup>2</sup> de commerces ;
- > un groupe scolaire (20 classes).

Livraison 2023



Source : DR SCCV Argenteuil

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Ce projet n'entre pas en interface directe avec le projet Bus Entre Seine. La station Calais pourra contribuer à desservir le projet.

## 2.5.1.4. PROJETS URBAINS A SARTROUVILLE

Pour la commune, trois projets majeurs ont été identifiés :

- NPNRU Le Plateau ;
- Cœur de Ville ;
- ZAC des Trembleaux II.

## Cœur de Ville

Le programme « Action Cœur de Ville » lancé par l'Etat vise à mener des actions permettant de dynamiser le cœur de ville autour de plusieurs axes : l'arrivée de nouveaux commerces de proximité, l'aménagement du centre-ville et le développement des mobilités douces.

Le projet est toujours en phase de réflexion et aucune programmation n'est définie pour l'instant.



Source : Sartrouville

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Le projet Bus Entre Seine dessert le centre-ville de Sartrouville. A terme, le projet retenu pourrait en effet avoir des effets sur les conditions de circulation des lignes de bus, notamment dans le centre-ville (avenue Jean Jaurès).



## NPNRU Le Plateau

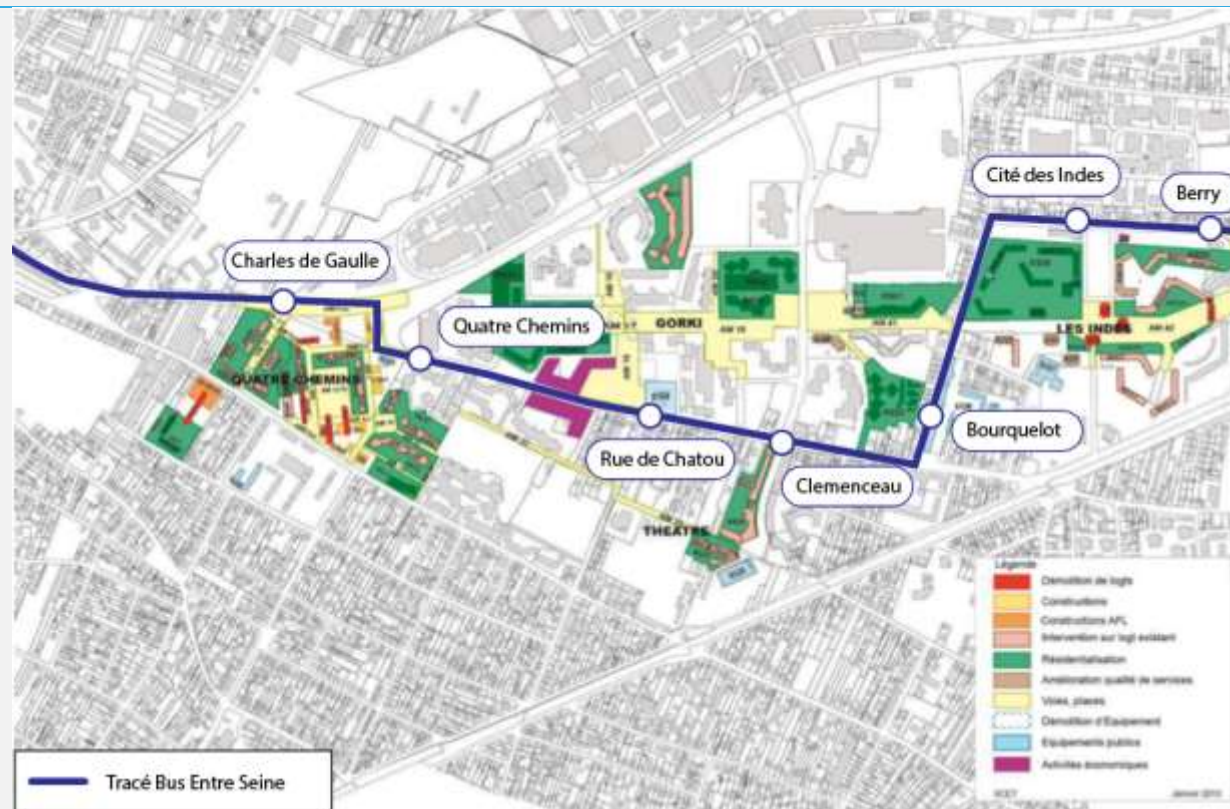
Il s'agit d'un projet de rénovation urbaine pour ce quartier urbain identifié comme quartier prioritaire de la Politique de la Ville.

Superficie totale : 15 ha

Le projet prévoit :

- > La démolition de logements sociaux et la réhabilitation de 1 500 logements sociaux et une diversification de l'offre de logements ;
- > La création de commerces ;
- > La requalification des espaces publics, la création d'espaces verts et de nouveaux équipements.

La fin des travaux est prévue pour 2039.



Source : Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, Protocole de préfiguration du PRU de Sartrouville, 2015



Source : UrbanEra

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

A proximité du projet, de nombreuses stations situées sur le tracé des mesures d'accompagnement du projet Bus Entre Seine (Berry, Cité des Indes, Bourquelot, Clemenceau, Rue de Chatou, Quatre Chemins, Charles) permettront de desservir le quartier.



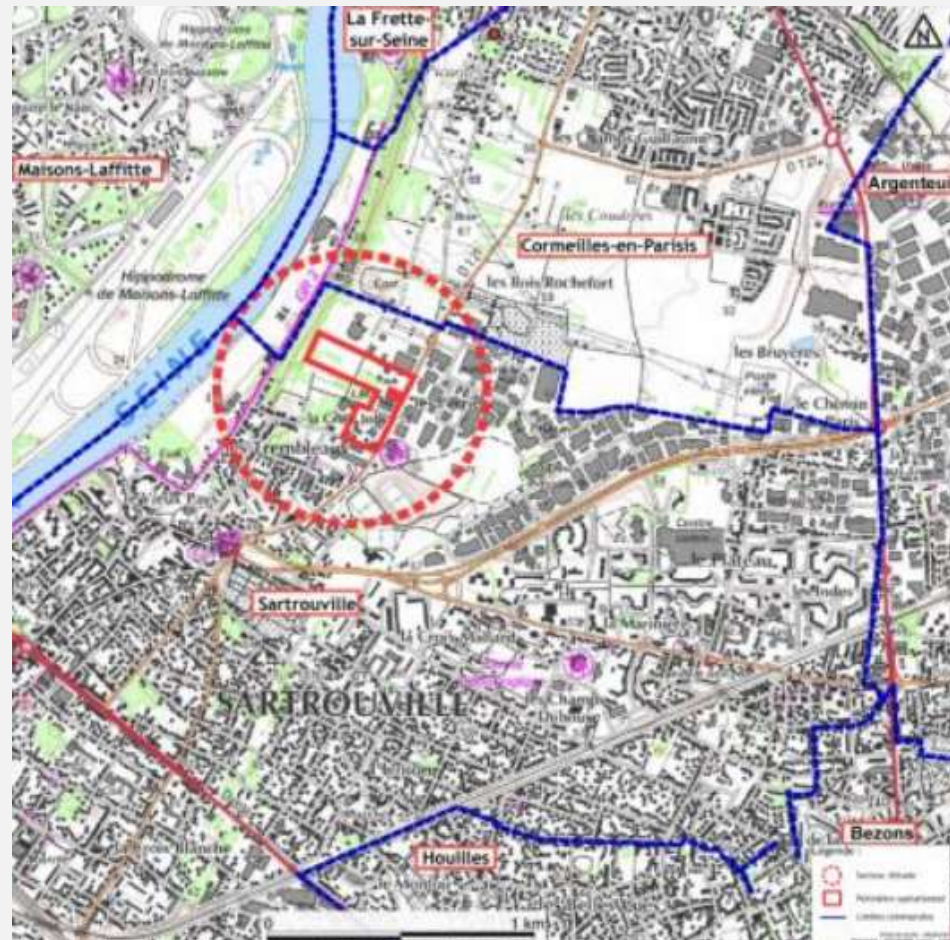
## ZAC des Trembleaux II

Dans le prolongement des zones d'activités déjà existantes (Trembleaux I et le Prunay), le projet des Trembleaux II permettrait de poursuivre le développement économique du secteur.

Superficie totale : 2,1 ha

Le projet permettra ainsi l'implantation de nouvelles entreprises.

La programmation précise n'est pas encore définie à l'heure actuelle.



Source : Sartrouville

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Ce projet n'entre pas en interface directe avec le projet. La station Eglise de Sartrouville est la plus proche.

## 2.5.1.5. PROJETS URBAINS A CORMEILLES-EN-PARISIS

Pour la commune, trois projets majeurs ont été identifiés :

- ZAC des Bois Rochefort ;
- Secteur Lafarge ;
- Secteur Gare.

## Secteur Gare

Dans un souhait de densification du quartier de la gare, le secteur fait l'objet d'un réaménagement progressif.

Superficie totale : 2,2 ha

Le projet prévoit la création de :

- > Un parking relais (300 places) ;
- > 260 logements avec un commissariat en rez-de-chaussée.

La fin des travaux est prévue pour 2022



Source : Cormeilles-en-Parisis

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Le projet sera desservi par le pôle bus de la gare de Cormeilles-en-Parisis.



## ZAC des Bois-Rochefort

La ZAC des Bois-Rochefort est un projet majeur à l'échelle de la ville et du secteur d'étude en termes de population et de dynamisme. Le projet s'inscrit dans une démarche environnementale et est encadré par une charte de qualité environnementale.

Superficie totale : 100 ha

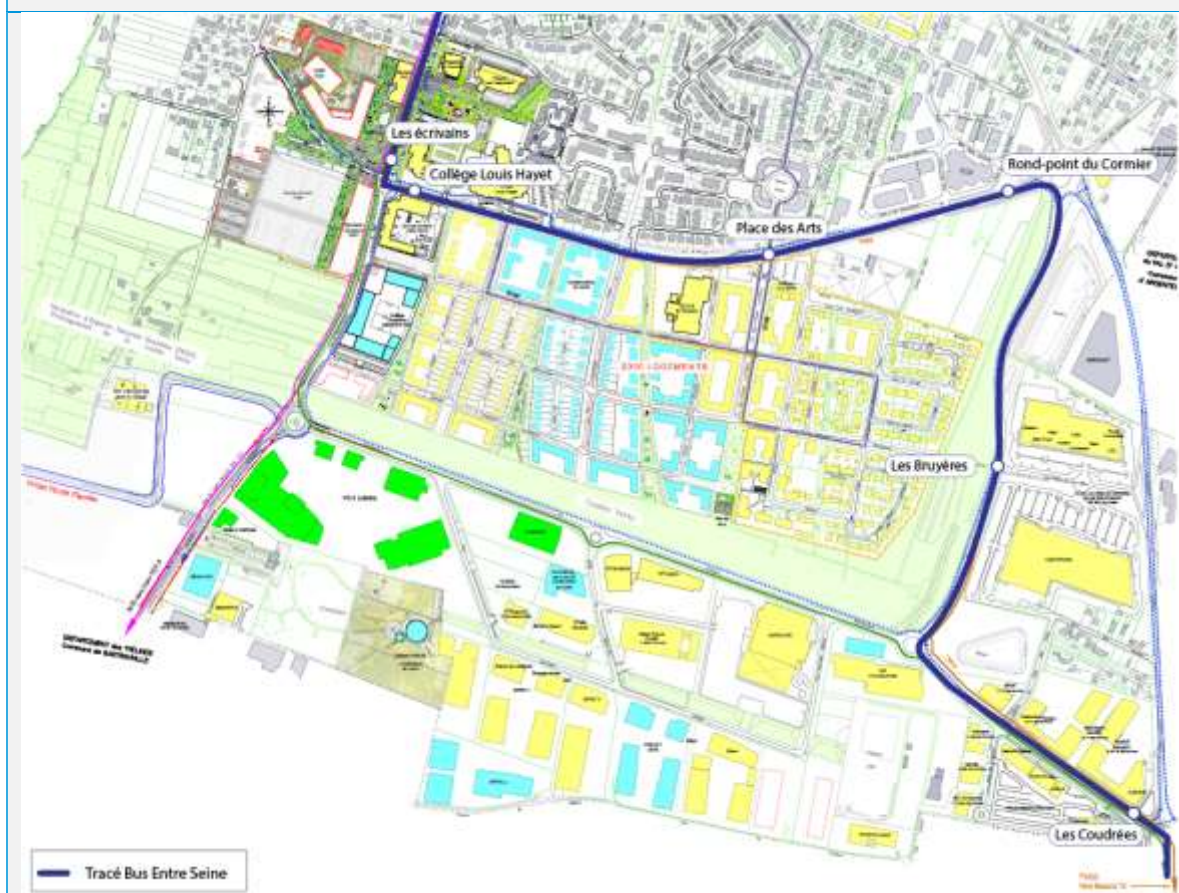
Le projet se déroule en 2 phases.

En première phase :

- > 1000 logements ;
- > Deux équipements : collège et école d'art (studio 240) – livrés en 2019.

En deuxième phase :

- > 1 000 logements supplémentaire (livraison prévue en 2021) ;
- > Un lycée (livraison prévue pour 2022).
- > 45ha au sud dédiées aux activités (2000 emplois à terme). Une partie de ces activités à déjà été réalisée ;
- > 12 ha seront réservés à la création d'une coulée verte.



Source : Ville de Cormelles-en-Parisis, 2019



Source : Cormelles-en-Parisis

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

A proximité du projet, les stations Place des Arts, Collège Hayet et des Ecrivains permettront de desservir le quartier.



## Secteur Lafarge (Seine Parisis)

Ancien site industriel de la cimenterie Lafarge, la friche fait dorénavant l'objet d'une revalorisation grâce à la création d'un port de plaisance sur la Seine. La ville souhaite ainsi développer son attractivité touristique.

Superficie totale : 22 ha

Le projet prévoit la création de :

- > 1 200 logements (30% de logements sociaux) ;
- > Commerces, restaurants ;
- > Une école (12 classes) et une crèche (60 berceaux) ;
- > 1 800 places de parking.

La fin des travaux est prévue pour 2030.



Source : Ville de Cormeilles-en-Parisis, 2019



Source : Xavier Bohl – Kraken

### Interface avec le projet Bus Entre Seine

Le projet Bus Entre Seine n'entre pas en interface directe avec le projet urbain, mais celui-ci pourrait bénéficier du réseau de bus induites.

### CE QU'IL FAUT RETENIR – PROJETS URBAINS

De nombreux projets urbains sont en cours de réalisation dans l'aire d'étude. Ils devraient ainsi créer de nouveaux logements, commerces, équipements et apporter un dynamisme supplémentaire.

Une synergie entre le projet Bus Entre Seine et les projets urbains sur l'ensemble du tracé semble essentielle pour accompagner les nouvelles dynamiques urbaines créées.

## 2.6. TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

### 2.6.1. Réseau routier

#### 2.6.1.1. ORGANISATION ET HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER

Le réseau routier se distingue en 4 niveaux hiérarchiques :

- Le réseau magistral correspondant au réseau autoroutier ;
- Le réseau primaire, assurant l'accessibilité au réseau magistral et les échanges intercommunaux ;
- Le réseau secondaire, permettant les échanges intercommunaux et les échanges inter-quartiers ;
- Le réseau de desserte locale.

Trois autoroutes encadrent le secteur d'étude (réseau magistral) :

- L'autoroute A14, autoroute urbaine radiale reliant le quartier d'affaires de la Défense à Nanterre (Hauts-de-Seine) à Orgeval (Yvelines) où elle rejoint l'A13 ;
- L'autoroute A15, assurant une liaison radiale entre les départements des Hauts-de-Seine et du Val-d'Oise. Elle permet notamment la desserte d'Argenteuil ;
- L'autoroute A86, axe autoroutier circulaire autour de Paris.

Cinq échangeurs autoroutiers permettent la desserte du secteur d'étude :

- L'échangeur A86 / RD392, au sud du pont de Bezons ;
- L'échangeur A86 / RD106, au sud du pont de Colombes ;
- L'échangeur A86 / RD909, au sud du pont d'Argenteuil ;
- L'échangeur A15 / RD909 à l'est d'Argenteuil ;
- L'échangeur A15 / RD41 à l'est d'Argenteuil.

Le réseau primaire est composé de quatre départementales structurantes pour le territoire :

- La RD308 reliant le Pont de Bezons à Poissy, en desservant notamment la commune de Sartrouville ;
- La RD909 reliant Argenteuil à Sannois ;
- La RD392 reliant La-Garenne-Colombes à Herblay en passant par les communes, de Bezons, Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis ;
- La RD311 reliant Saint-Germain-en-Laye à Sarcelles, en suivant les berges de Seine sur les communes de Bezons et Argenteuil.

Le pont de Bezons représente un point d'articulation majeur sur le secteur d'étude. Il est à la jonction des départementales RD392, RD308, et RD311 et permet également de rejoindre l'A86.

Le réseau secondaire est composé de voiries structurantes pour le projet Bus Entre Seine : RD41, RD48, RD122, avenue Jean Jaurès (Argenteuil), boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc (Argenteuil), avenue Georges Clemenceau

et du Général de Gaulle (Sartrouville), rue Jean Mermoz (Sartrouville), rue de Saint-Germain (Cormeilles-en-Parisis), etc.

La majorité des axes du réseau primaire et secondaire ont une capacité routière en section de 2x1 voie.

Certaines voiries présentent une capacité routière en section 2x2 voies, notamment la RD311, RD122, RD48.

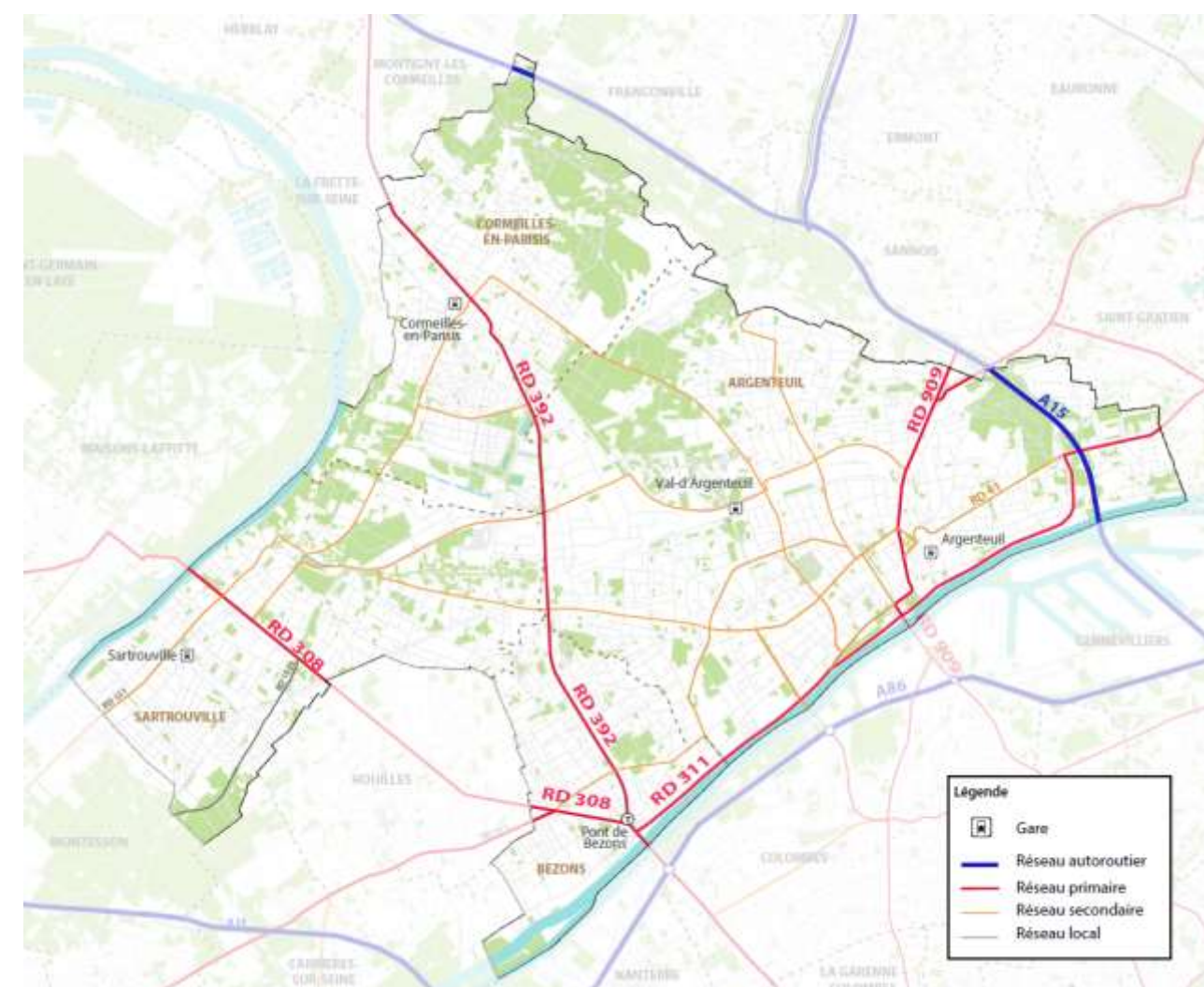


Figure 23 : Carte de synthèse des principaux axes routiers



## 2.6.1.2. TRAFIC ROUTIER

Des comptages de trafic ont été réalisés sur le secteur d'étude et un modèle de trafic a été constitué pour reproduire les comportements actuels.

### 2.6.1.2.1. Charge journalière

L'axe le plus chargé du secteur est la RD392, sur lequel se concentre un trafic important compris entre 23 000 et 25 000 véhicules par jour, deux sens confondus.

Les axes secondaires situés dans le centre-ville d'Argenteuil (boulevards Léon Feix, Gallieni, Jeanne d'Arc, RD48) et de Sartrouville (RD121, rue Voltaire) ainsi que la rue de Saint-Germain à Cormeilles-en-Parisis représentent un trafic compris entre 11 000 et 15 000 véhicules par jour.

La circulation est plus faible sur l'axe reliant Bezons et Argenteuil avec environ 8 000 véhicules par jour. De même, pour les voiries de desserte du quartier des Indes à Sartrouville avec moins de 7 000 véhicules par jour.

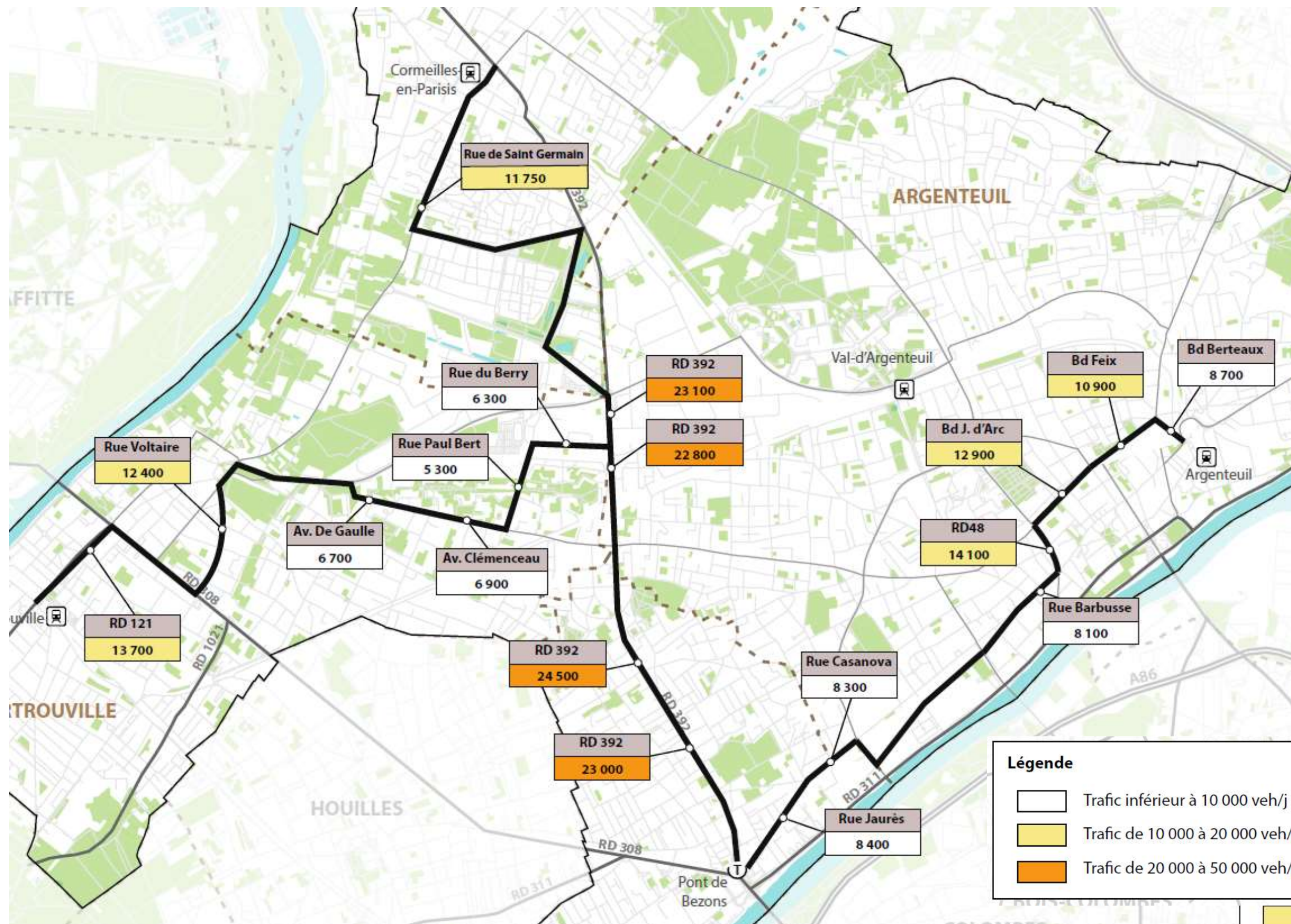


Figure 24 : Charge journalière en jours ouvrés (source : comptages CDVIA 2019)



### 2.6.1.2.2. Trafic actuel en heure de pointe

Le secteur d'étude connaît des niveaux de circulations denses sur les axes majeurs et notamment sur les voiries primaires (RD308, RD311, RD392, A15, A86, etc.) permettant de relier les différentes communes du territoire.

La RD392, accueillant le projet Bus Entre Seine présente un niveau de congestion élevé, avec des remontées de file au niveau de plusieurs carrefours, notamment aux heures de pointes. Les flux sont principalement pendulaires, en direction des Hauts-de-Seine et de Paris et en direction du Val d'Oise et des Yvelines en HPS.

Le Pont de Bezons, nœud d'échanges important, présente de remontées de files importantes sur l'ensemble des axes aux heures de pointe. Ces congestions entraînent notamment des comportements illicites et accidentogènes (utilisation de site propre bus, réalisation de demi-tour interdit, etc.) de la part des automobilistes engendrant des impacts sur l'exploitation des transports en communs (bus et tramway).



Figure 25 : Remontée de file sur la RD311



Figure 26 : Remontée de file sur le Pont de Bezons

Les axes reliant le Pont de Bezons et le centre-ville d'Argenteuil présentent des flux de circulation et des taux de congestion plus faibles. Le secteur de la Place du 11 novembre (Place du 11 novembre, rue Henri Barbusse, rue Michel Carré) présente des difficultés de circulation importantes en HPM en lien avec la congestion du Pont de Colombes permettant de rejoindre les Hauts-de-Seine.



Figure 27 : Remontée de file sur la rue Henri Barbusse en HPM



Figure 28 : Remontée de files sur la rue Michel Carré au niveau de la place du 11 novembre en HPM



Figure 29 : Boulevard du Général Delambre en HPM



Figure 30 : Rue Jean Jaurès en approche du carrefour Victor Hugo (sens Argenteuil) en HPM



Figure 31 : Stationnement illicite sur la rue Jean Jaurès en HPM



En centre-ville d'Argenteuil et à proximité de la gare, la circulation reste assez dense avec des remontées de files plus ponctuelles (boulevard Jeanne d'Arc, Léon Feix).



Figure 32 : Remontée de file sur le boulevard Maurice Berteaux en direction de Léon Feix en HPM



Figure 33 : Remontée de file sur le boulevard Léon Feix (TAG vers Péri) en HPM



Figure 34 : Difficultés de croisement des bus sur le boulevard Jeanne d'Arc en HPM



Figure 35 : Remontée de file sur la RD48 en HPM

A Sartrouville, les conditions de circulation sont globalement bonnes. Les difficultés de circulations se situent principalement en centre-ville sur l'avenue Jean Jaurès ou au niveau du carrefour giratoire RD308/RD121 qui permet de relier Sartrouville à Maisons-Laffitte.



Figure 36 : Congestion du giratoire RD121/RD308 (HPM) en direction de la RD121



Figure 37 : RD308 en direction du giratoire RD121/RD308 (HPM)



Figure 38 : Carrefour Mermoz/De Gaulle/Guy de Maupassant/Bezons/Route de Corneilles (HPM)

A Corneilles-en-Parisis, les conditions de circulation sont majoritairement fluides.



### Heure de pointe du matin (7h-9h)

A l'heure de pointe du matin, on observe :

- Une saturation de l'itinéraire A15-A86 extérieure ;
- Une saturation au niveau des traversées de la Seine et la propagation de ces saturations sur les voiries du côté Val d'Oise :
  - Pont de Bezons et RD308, RD392, RD311 à Bezons ;
  - Pont de Colombes et rue Michel Carré, rue Ambroise Thomas, rue Henri Barbusse à Argenteuil ;
  - Pont d'Argenteuil et boulevard Héloïse, RD122, RD909 (giratoire au Nord-Ouest du Pont) à Argenteuil.

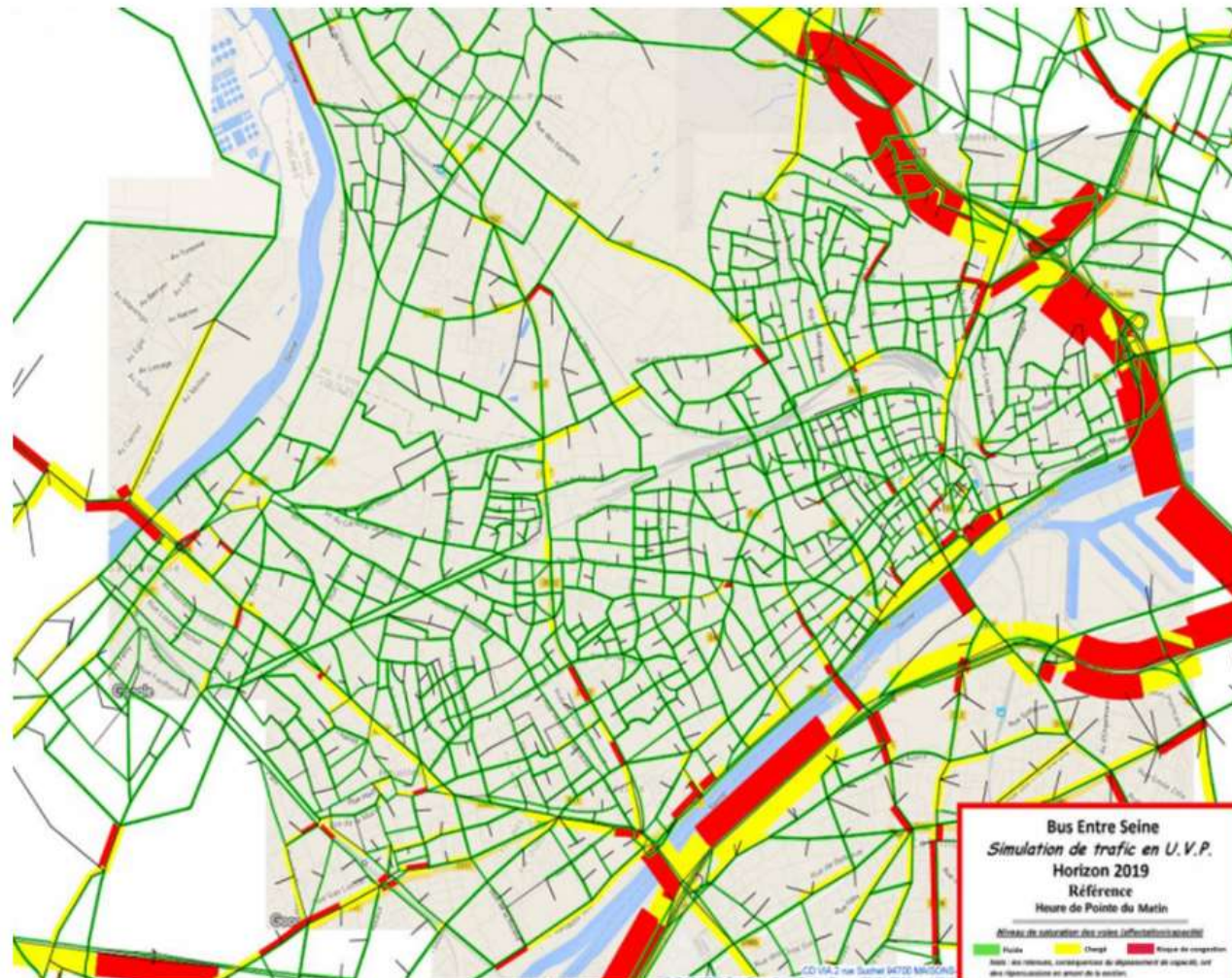


Figure 39 : Trafics actuels sur le secteur d'étude à l'HPM (source : IDFM, étude CDVIA 2019)

### Heure de point du Soir (17h-20h)

A l'heure de pointe du soir, le modèle de simulation fait ressortir les difficultés suivantes sur le secteur d'étude :

- La saturation sur A86 intérieure et sur l'A15 dans les deux sens ;
- Les saturations sur les ponts en direction du Val d'Oise (pont de Bezons, pont de Colombes, pont d'Argenteuil) ;
- La saturation des franchissements de Seine avec des problématiques fortes sur les têtes de Ponts côté département des Hauts-de-Seine ;
- Des ralentissements sur plusieurs sections de la RD392 à Bezons et Corneilles-en-Parisis. Des difficultés sur la RD311 en direction de l'autoroute A15.

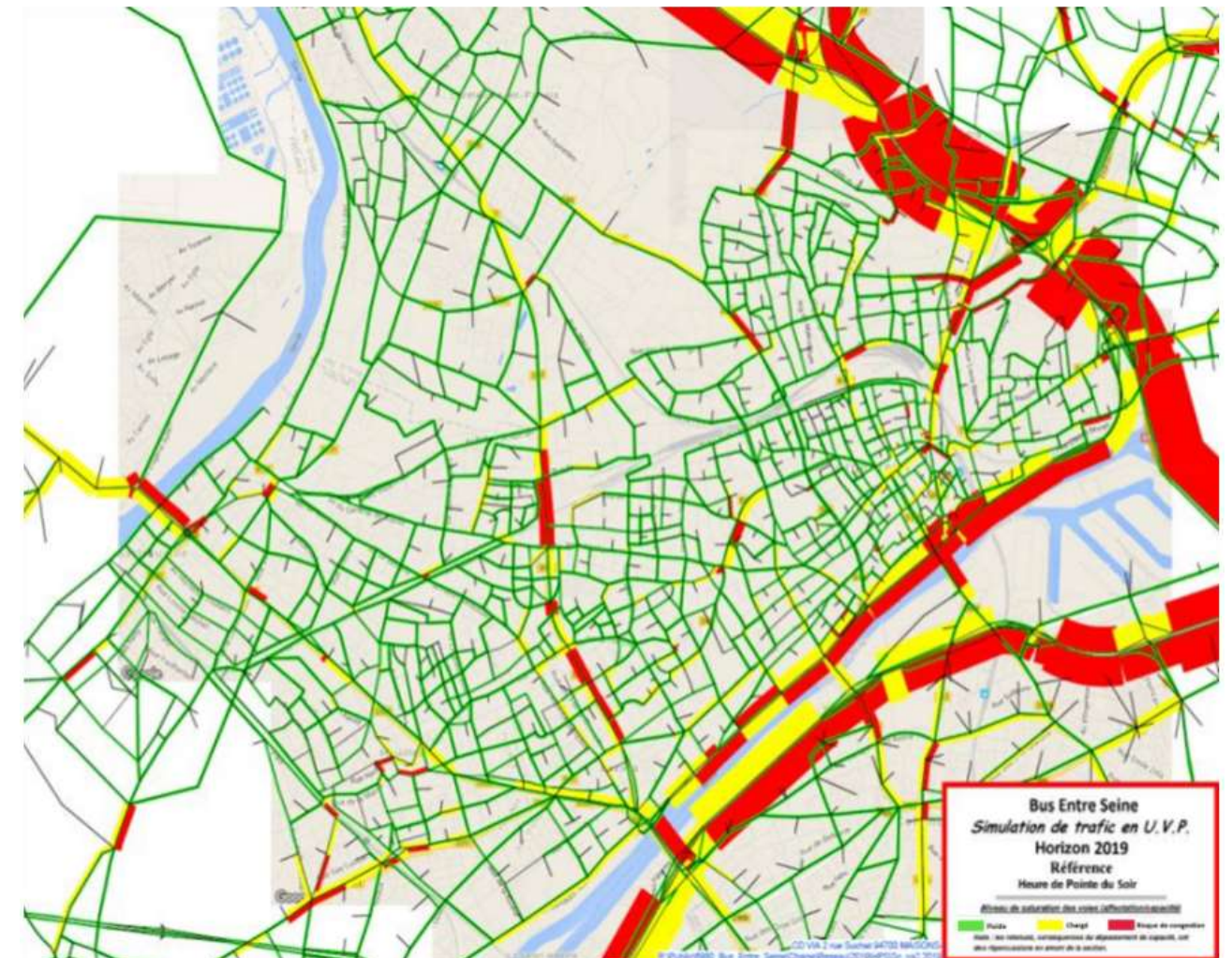


Figure 40 : Trafics actuels sur le secteur d'étude à l'HPS (source : IDFM, étude CDVIA 2019)



### 2.6.1.3. PRINCIPAUX PROJETS ROUTIERS

Plusieurs projets de requalification ou de création de voiries concernent le secteur d'étude et sont détaillés ci-après. Seuls les projets compris sur les communes du projet Bus Entre Seine sont détaillés. Les projets d'aménagement de voiries qui concernent des territoires proches du secteur d'étude sont mentionnés à la fin de cette section.

#### Aménagement du carrefour RD311/RD48 à Argenteuil (requalification de la voirie)

Avec 49 000 véhicules par jour, la RD311 est l'un des principaux axes de desserte de la ville d'Argenteuil. La RD48 traverse la commune en plein centre, avec près de 13 000 véhicules par jour. L'aménagement d'un carrefour à feux tricolore ainsi que la prolongation de la RD48 jusqu'à la RD311 ont pour objectif de fluidifier le trafic et de sécuriser l'itinéraire pour tous les usagers.

Les aménagements prévus par le projet sont :

- Supprimer la chicane du débouché de la RD48 sur la RD311 et rendre la trajectoire rectiligne ;
- Ouvrir l'accès du Boulevard Héloïse sur la RD311 à l'angle de la rue Ary Scheffer.



Figure 41 : Plan du projet de l'aménagement du Carrefour RD311/RD48 (source : valdoise.fr)

Financé en intégralité par le département du Val d'Oise, l'aménagement du carrefour et la requalification des voiries de la RD48 s'inscrivent plus largement dans le projet « Héloïse » de la ville d'Argenteuil ; qui consiste à requalifier l'ensemble du boulevard Héloïse en incluant les modes doux et des aménagements paysagers.

#### Aménagement des voiries du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine (requalification de la voirie)

Le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine s'accompagne d'une requalification des voies ayant pour objectifs de :

- Faciliter les accès et de renforcer l'attractivité du quartier en accordant une place privilégiée aux transports en commun et aux modes doux ;
- Reporter le trafic de transit sur la route départementale au profit du désengorgement du quartier et du pont de Colombes.



Figure 42 : Projet Porte Saint-Germain/ Berges de Seine (source : ville d'Argenteuil)

Dans le cadre du projet, plusieurs axes en interface avec le Bus Entre Seine seront requalifiés à court terme ou restructurés :

- Rue Henri Barbusse ;
- Rue Michel Carré ;
- Place de 11 novembre ;
- Avenue du Marais ;
- Boulevard du Général Delambre.



### Réaménagement de voirie Quartier des Indes (requalification de la voirie)

Dans la continuité des aménagements qui ont participé au désenclavement du quartier des Indes (la démolition de 3 tours en 2010 a permis l'aménagement de deux grands axes Est-Ouest et Nord-Sud, une esplanade, un mail public et un parc), la mutation progressive du quartier est engagée, et demeure au cœur d'un projet de renouvellement urbain stratégique.

Ce projet s'accompagnera d'un nouveau réseau viaire depuis la future gare dans l'objectif de pacifier, de renforcer son attractivité ainsi de favoriser les déplacements et des échanges inter quartiers. Cela prendra notamment en compte :

- L'ouverture du quartier des Indes sur la route de Pontoise ;
- La requalification de l'avenue Clémenceau avec la disparition du commerce hétéroclite et déficitaire au profit de la construction de logements, maison de santé, etc.



Figure 43 : Projet de renouvellement urbain de Sartrouville (source : CASGBS)

### Voie nouvelle départementale Sartrouville (Création de voirie)

Inaugurée en février 2019, l'aménagement de cette Voie Nouvelle a contribué à créer des conditions de circulation apaisées dans les centres-villes de Sartrouville et Montesson tout en préservant le cadre de vie des habitants et l'activité agricole.

L'objectif de cette nouvelle voie est de supprimer la circulation automobile de transit qui emprunte actuellement trois principaux axes : avenue de la République/Jaurès (RD 121), les quais de Seine et les avenues de Tobrouk et de la Convention et d'améliorer l'accès à la gare et au centre-ville de Sartrouville.

Les aménagements du projet ont inclus la création de 4km de voies nouvelles, la requalification de 2km de voies existantes, et la création de 3km de pistes cyclables bidirectionnelles.

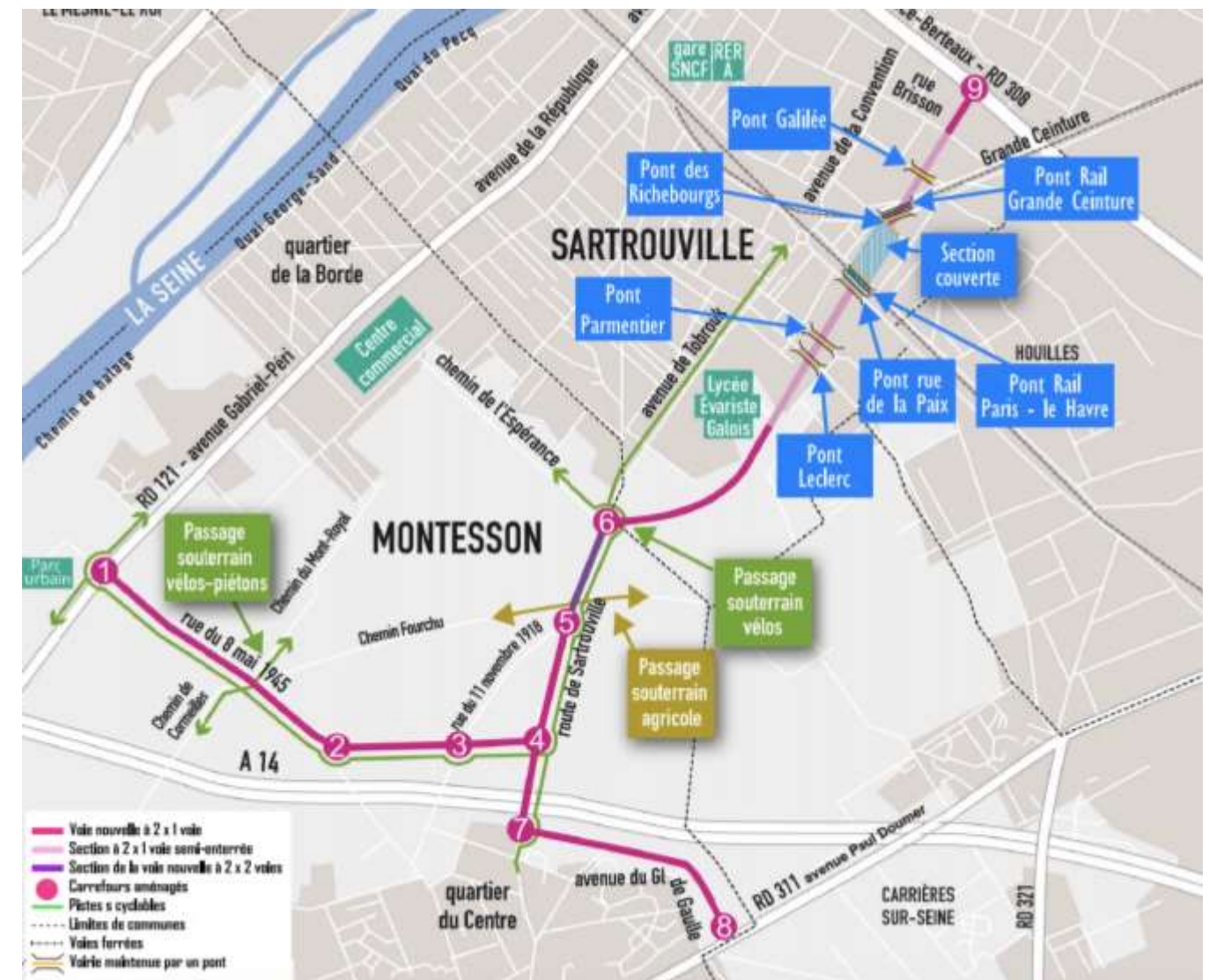


Figure 44 : Plan de l'aménagement de la Voie nouvelle départementale (source : yvelines.fr)

Le coût du projet, de l'ordre de 100M€, a été financé à 93% par le Département des Yvelines, et à 7% par la région Ile-de-France.

D'autres projets d'aménagements qui concernent des territoires proches du secteur d'étude sont évoqués ci-après.

- *Aménagement de la Patte d'Oie d'Herblay* : un nouvel échangeur sur l'A15 au niveau de Montigny (ZAC des copistes) et un réaménagement du carrefour RD14/RD392 pour fluidifier le trafic dans la deuxième zone commerciale de France.
- *Dénivellation RD1 au pont d'Asnières* : le dénivellement de la RD1 permettra de fluidifier la circulation, de renforcer la sécurité des usagers, mais aussi de favoriser les mobilités douces dans un environnement amélioré.
- *Prolongement T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine* : en empruntant principalement le boulevard des Maréchaux, ce prolongement de 3,2km desservira 7 nouvelles stations.
- *Prolongement T1 Courtilles – Colombes et Nanterre – Rueil* : Requalification des espaces publics le long du tracé du futur T1, notamment en faveur des modes actifs
- *Requalification de voiries projet T13 Express* : ce projet en deux phases (St Cyr – St Germain puis St Germain – Achères) facilitera les déplacements dans les Yvelines.
- *Élargissement RD190 (avant Pont d'Achères)* : cet aménagement s'inscrit dans le projet de liaison RD190 - RD30 avec la création d'un nouveau pont sur la Seine à Achères.
- *Création de l'Avenue de la liberté – Clichy / St Ouen* : projet routier des départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis permettant de désenclaver le centre-ville de Clichy et le quartier des Docks de Saint-Ouen.
- *Voies nouvelles liées au diffuseur Pleyel* : Le projet prévoit la fermeture, puis la déconstruction des bretelles d'accès et de sortie depuis l'A1 au niveau de la Porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau de l'échangeur Pleyel.
- *Liaison RD190 (Carrières-sous-Poissy) - RD30 (Achères)* : le projet prévoit l'aménagement de 6km de voiries et un nouveau pont long de 800m.
- *Mise à double sens de la RD914 entre Boulevard circulaire et RD131 (la Défense)* : l'objectif est la transformation d'une voie rapide en un boulevard urbain avec une circulation apaisée.
- *Avenue du Parisis*: l'Avenue du Parisis est une avenue urbaine et multimodale qui doit permettre d'améliorer les déplacements dans le Val d'Oise et d'accompagner la mise en œuvre des projets économiques, urbains et environnementaux sur les territoires traversés. Elle desservira Bonneuil-en-France, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Groslay, Montmorency, Soisy-sous-Montmorency, Deuil-la-Barre et Arnouville .
- *Bretelle d'accès à l'A15 à Sannois (Création de voirie)* : création d'une bretelle d'autoroute depuis le giratoire RD122 / RD403 vers l'A15 en direction de Paris sur la commune de Sannois et l'élargissement à 2 voies en arrivée sur le giratoire RD122 de la bretelle de sortie existante de l'Autoroute A15 « Sannois – Le Moulin ».

## 2.6.1.4. ITINERAIRES DES CONVOIS EXCEPTIONNELS

Conformément aux articles R312-4, R312-5, R312-10 et R312-11 du Code de la Route, tout véhicule circulant sur la chaussée ne doit pas dépasser les gabarits et poids suivants :

- Largeur maximale : 2,55 m
- Longueur maximale : 20 m
- Poids maximal : 13 t

Au-delà de ces dimensions, le véhicule est considéré comme « convoi exceptionnel » et est classifié comme suit :

Convoi ayant une ou plusieurs caractéristiques dans les limites ci-après	1 <sup>ère</sup> catégorie	2 <sup>ème</sup> catégorie	3 <sup>ème</sup> catégorie
Poids total	jusqu'à 48 t	de 48 à 72 t	supérieur à 72 t
Largeur	jusqu'à 3 m	de 3 à 4 m	supérieure à 4 m
Longueur	jusqu'à 20 m	de 20 à 25 m	supérieure à 25 m

Figure 45 : Classification des véhicules convois exceptionnels

Dans certains cas, le convoi doit être devancé par une voiture pilote voire escorté par des agents de la gendarmerie ou de la police nationale.

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, les aménagements de voiries sur la RD392 (entre le Pont de Bezons et le giratoire Schuman) devront garantir l'accès de convois exceptionnels de catégorie 3 (réseau 120 T), dont les caractéristiques sont présentées ci-avant.



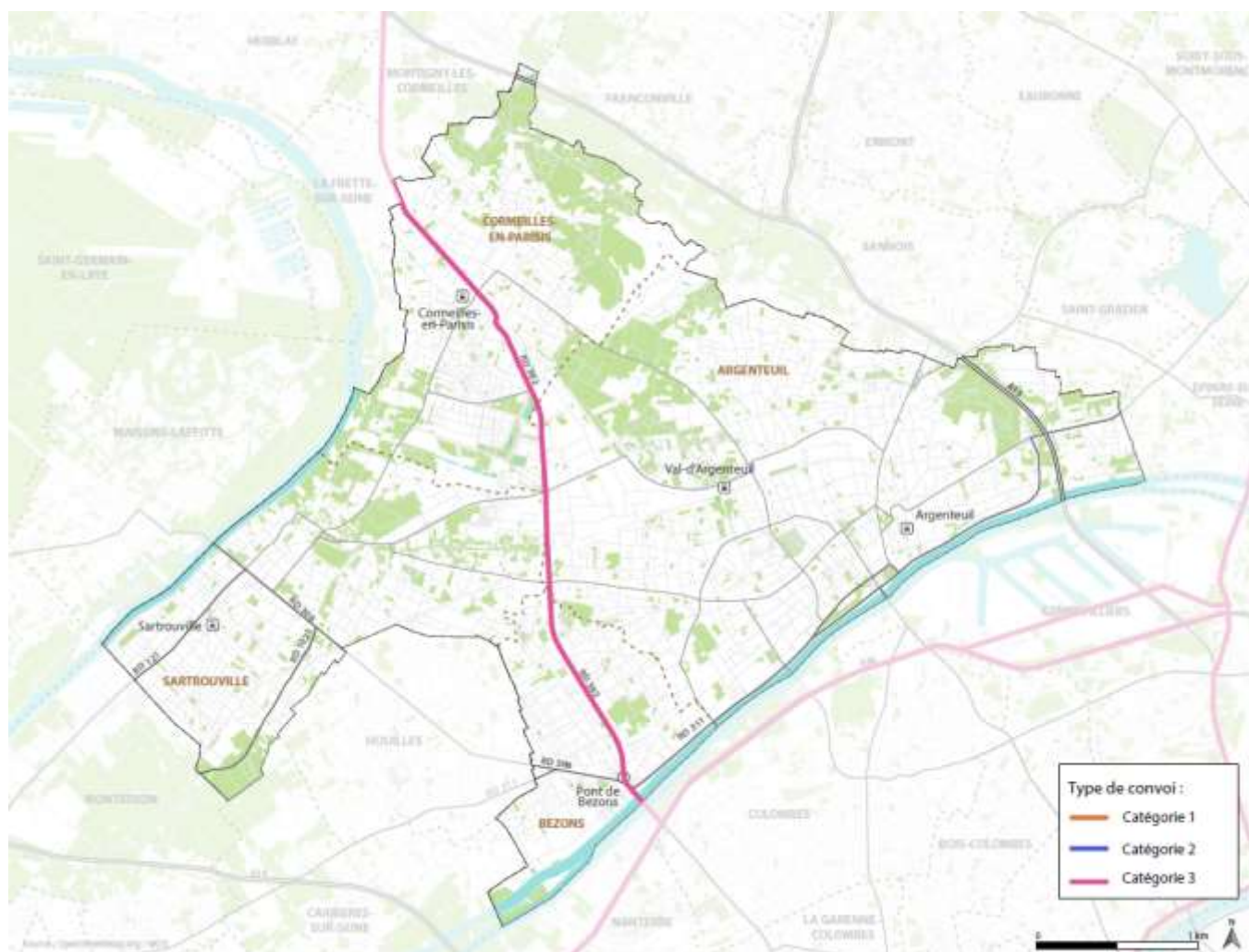


Figure 46 : Convois exceptionnels sur le secteur d'étude (source : <https://www.securite-routiere.gouv.fr>)

## 2.6.1.5. ACCIDENTOLOGIE

Le secteur d'étude a connu 780 accidents en 2018. Ces accidents ont tué 38 personnes et fait 920 blessés, dont 243 hospitalisés.

La répartition par commune du nombre d'accidents et de blessés est présentée ci-dessous :

Tableau 9 : Accidentologie en 2018

	Accidents	Accidents mortels	Accidents mortels ou avec BH	Nombre de victimes (3)	Dont tués	Dont total blessés (1)	Dont BH	G1 (2)
Bezons	421	14	109	505	14	491	99	27%
Argenteuil	280	16	100	351	16	335	91	38%
Cormeilles	66	6	49	87	6	81	46	79%
Sartrouville	13	2	8	15	2	13	7	70%
<b>Total</b>	<b>780</b>	<b>38</b>	<b>266</b>	<b>958</b>	<b>38</b>	<b>920</b>	<b>243</b>	<b>36%</b>

(Source : base de données accidents corporels de la circulation, 2018, [data.gouv.fr](http://data.gouv.fr))

(1) Total blessés = blessés hospitalisés (BH) + blessés non hospitalisés

(2) La gravité G1 correspond au nombre d'accidents avec tué(s) ou blessé(s) hospitalisés, pour 100 accidents

(3) Victimes = blessés légers + BH + tués

Sur les 780 accidents recensés dans les quatre communes en 2018, 504 ont eu lieu en plein jour, 218 la nuit et 58 à l'aube ou au crépuscule.

Sur les 780 accidents recensés sur les quatre communes en 2018, 500 ont eu lieu hors d'une intersection, contre 280 à une intersection.

La répartition des accidents selon la catégorie de route est présentée ci-dessous :

Tableau 10 : Localisation des accidents

	Accidents	Autoroute (%)	Route nationale (%)	Route départementale (%)	Voie communale (%)	Hors réseau public (%)	Parc de stationnement (%)
Bezons	421	13%	1%	24%	61%	-	-
Argenteuil	280	34%	-	33%	32%	-	-
Cormeilles	66	5%	8%	67%	21%	-	-
Sartrouville	-	-	-	31%	54%	-	15%
<b>Total</b>	<b>780</b>	<b>20%</b>	<b>1%</b>	<b>31%</b>	<b>47%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

(Source : base de données accidents corporels de la circulation, 2018, [data.gouv.fr](http://data.gouv.fr))

Les trois modes de déplacements impliqués le plus régulièrement dans des accidents sont respectivement : les véhicules légers, puis les deux roues et enfin les piétons.

La répartition du nombre de véhicules impliqués dans un accident par mode de déplacement est présentée ci-dessous (les résultats sont agrégés sur les quatre communes du secteur d'étude).

Tableau 11 : Modes de déplacement des accidents

Mode de déplacement	Nombre de véhicules impliqués dans un accident	Victime tuées ou BH
VL	842	267
2 roues motorisées	291	99
Piéton	151	-
Cycle	123	49
Poids lourds	35	16
Transports en commun	17	4
Tramway	11	2
Autres	9	3

(Source : base de données accidents corporels de la circulation, 2018, data.gouv.fr)

Nota : une victime intervenant dans la collision de 2 modes différents est comptabilisée dans les deux modes

Dans le secteur d'étude, les principaux accidents sont localisés sur :

- La RD392 ;
- Le centre-ville d'Argenteuil ;
- L'avenue Jean Jaurès à Argenteuil ;
- Les carrefours importants (Pont de Bezons, RD392/RD41, carrefour De Gaulle/Mermoz/Cormeilles à Sartrouville).

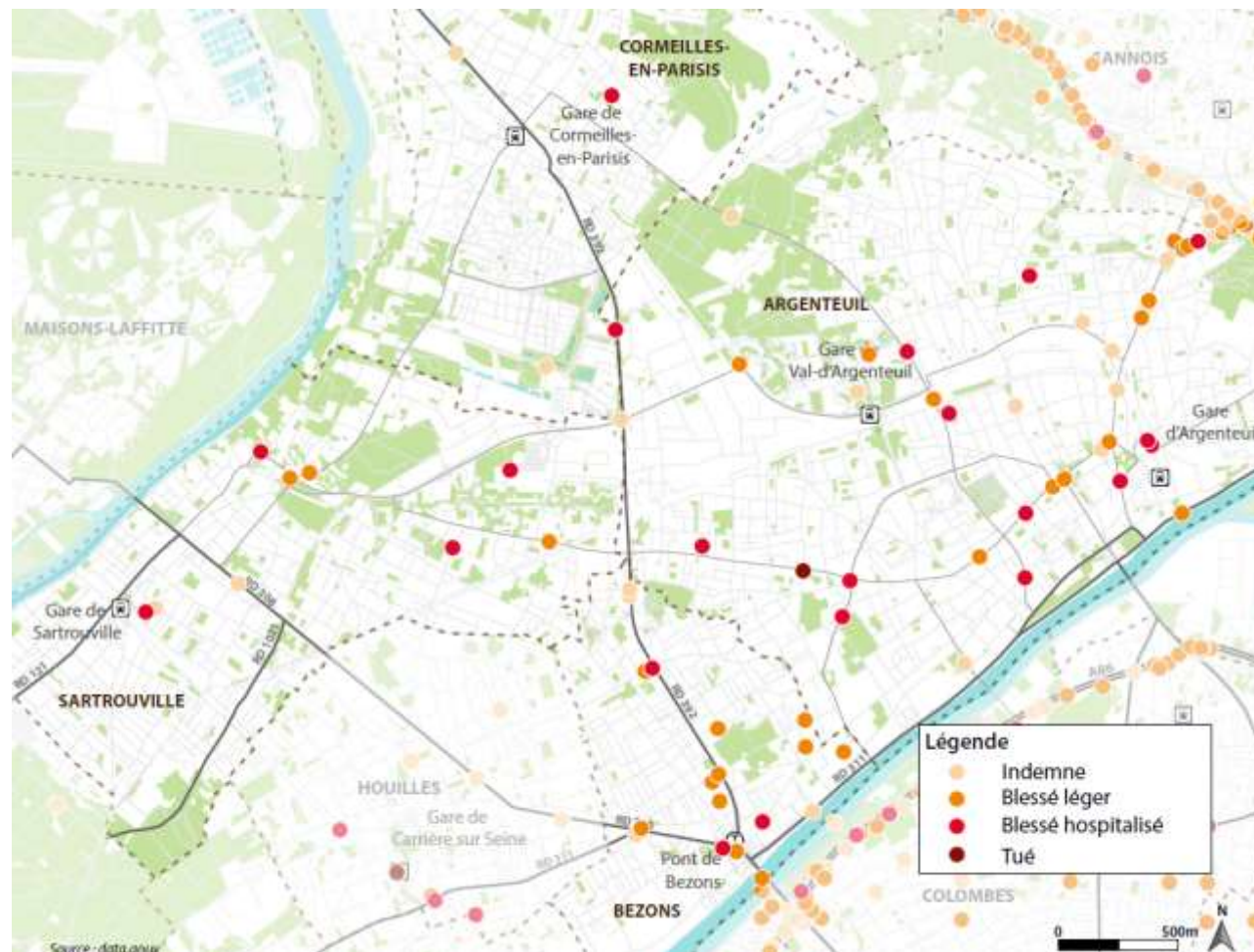


Figure 47 : Localisation des accidents sur le secteur d'étude (source : data.gouv 2018)

### CE QU'IL FAUT RETENIR – RESEAU ROUTIER

Le secteur est marqué par une forte congestion routière aux heures de pointe. Les flux sont majoritairement orientés vers le centre de l'agglomération parisienne le matin et vers l'extérieur le soir (Hauts-de-Seine). Les traversées de Seine (pont de Bezons, pont de Colombes, pont d'Argenteuil) concentrent le trafic et génèrent des remontées de file.

Le projet Bus Entre Seine est en interface avec des projets de requalification ou restructuration de voiries dans le cadre de projets urbains.



## 2.6.1.6. STATIONNEMENT

### Stationnement public (voies dédiées)

Le périmètre des voies dédiées comprend une offre importante de stationnement, notamment :

- dans le centre-ville d'Argenteuil ;
- sur la rue Michel Carré à Argenteuil ;
- sur la rue Jean Jaurès à Bezons.

Le stationnement est principalement longitudinal sur voirie.

Tableau 12 : Synthèse du stationnement existant par commune

	Stationnement (hors places spécifiques)	Livraison	Arrêt minute	Total
Argenteuil	329	4	8	<b>341</b>
Bezons	122	2	5	<b>129</b>
Sartrouville	0	0	0	<b>0</b>
Cormeilles-en-Parisis	0	0	0	<b>0</b>

### Transports de fonds

Aucun stationnement dédié aux transports de fonds n'est présent le long du tracé du Bus Entre Seine.

### Livraisons

Sur l'itinéraire des voies dédiées du Bus Entre Seine, il existe aujourd'hui 8 places de livraisons. Celles-ci sont situées au niveau :

- Du boulevard Maurice Berteaux entre les rues du Docteur Leray et Etienne Bast (rive est) ;
- De la RD48 entre les rues Henri Barbusse et des Ouches (rive est) ;
- De la RD48 entre la rue Ouches et la rue Henri Barbusse ;
- De la rue Michel Carré :
  - Entre les rues Henri Barbusse et Ary Scheffer (rive nord) ;
  - Entre la place du 11 novembre et l'avenue du Marais (rive nord) ;
- De la RD392 :
  - Entre les rues Edouard Vaillant et Georges Dimitrov (rive ouest) ;
  - Entre les rues Georges Dimitrov et Parmentier (rive est) ;
  - Entre les rues du 15 août et du professeur Roux (Intermarché) (rive ouest).

### CE QU'IL FAUT RETENIR – STATIONNEMENT

Le secteur d'étude présente une offre de stationnement importante.

La pression sur le stationnement est importante sur le secteur des voies dédiées, notamment dans le centre-ville d'Argenteuil et sur les rues Jean Jaurès et Danielle Casanova à Bezons.

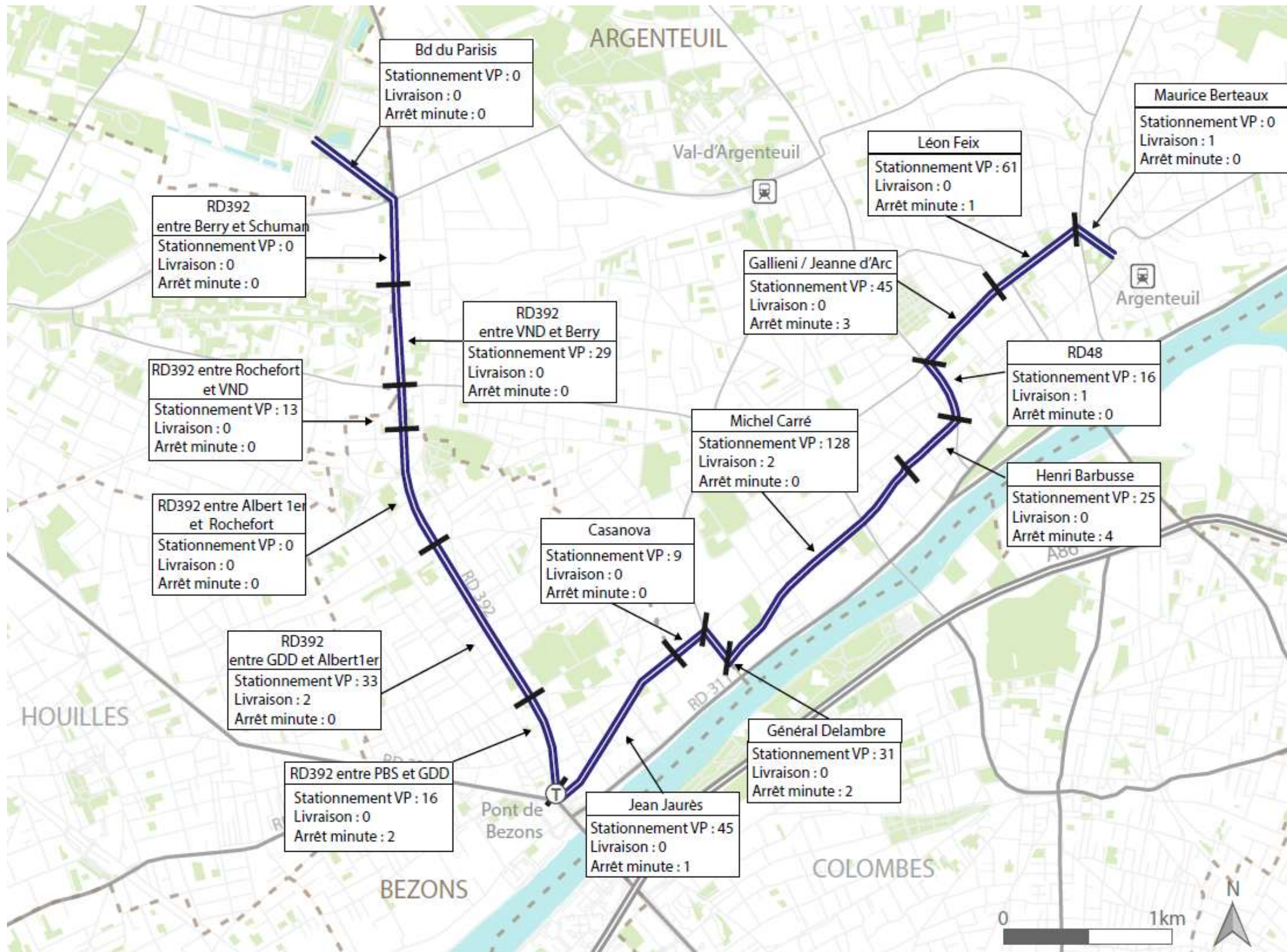


Figure 48 : Synthèse du stationnement existant sur les voies dédiées



## 2.6.2. Réseau et offre de transport en commun

### 2.6.2.1. OFFRE FERROVIAIRE

Dans l'aire d'étude, l'offre structurante de transport en commun se compose du RER A, des Transiliens I et J et du Tramway T2.

On observe que ces différentes lignes sont radiales et connectent le territoire d'étude au cœur de la métropole parisienne. Il n'existe pas de liaison structurante entre ces lignes ferroviaires.



Figure 49 : Desserte actuelle du secteur d'étude par le réseau

### 2.6.2.2. FREQUENTATION DES GARES

Avec le passage de 17 200 voyageurs en moyenne chaque matin entre 6h et 10h en 2018, la gare d'Argenteuil est la plus fréquentée du secteur d'étude. La gare de Sartrouville représente la deuxième gare la plus fréquentée avec 13 800 voyageurs. L'affluence est moindre en gare de Cormeilles-en-Parisis et du Val d'Argenteuil avec respectivement 4 700 et 5 800 voyageurs.

Sur l'ensemble du secteur d'étude, à la période de pointe du matin, la part des montées est largement supérieure à celle des descentes. Ces gares permettent donc principalement de quitter le territoire.



Figure 50 : Fréquentation moyenne par JOB des gares du secteur d'étude entre 6h et 10h (source : IDFM – 2018)

## 2.6.2.3. RESEAU DE BUS

### 2.6.2.3.1. Offre actuelle

L'aire d'étude n'est desservie par les modes lourds qu'à ses extrémités : la gare de Sartrouville (à l'Ouest), la gare de Cormeilles-en-Parisis (au Nord), la gare d'Argenteuil (à l'Est) et la station Pont de Bezons (au Sud). C'est le réseau de bus qui assure la desserte locale du territoire. Ainsi, il permet à la fois :

- Le rabattement vers les gares et les modes lourds (RER A, transilien J et L, Tramway T2) ;
- Les déplacements internes à l'aire d'étude.

On dénombre de nombreuses lignes de bus sur les 4 communes du secteur d'étude.

Ces lignes de bus appartiennent à plusieurs réseaux ; le réseau RATP reliant principalement le secteur d'étude à la petite couronne et Paris (Asnières, Gennevilliers, Porte de Champerret) ou aux gares de RER / Transilien (Argenteuil, Maisons-Laffitte, Sartrouville et Rueil-Malmaison). Ce sont les seules lignes qui permettent de franchir la Seine (lignes 140, 164, 340 et 367).

- Le réseau Transdev TVO desservant finement les 4 communes de l'aire d'étude (Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis).
- Le réseau Cars-Lacroix dont les lignes de desserte locale desservent essentiellement la communauté d'agglomération du Val-Parisis.

Parmi les différentes lignes de ces exploitants, nous pouvons distinguer des lignes structurantes dont l'intervalle de passage est inférieur à 10 minutes aux heures de pointes et ayant une liaison de pôle à pôle dont au moins l'un d'eux est dans le secteur d'étude.



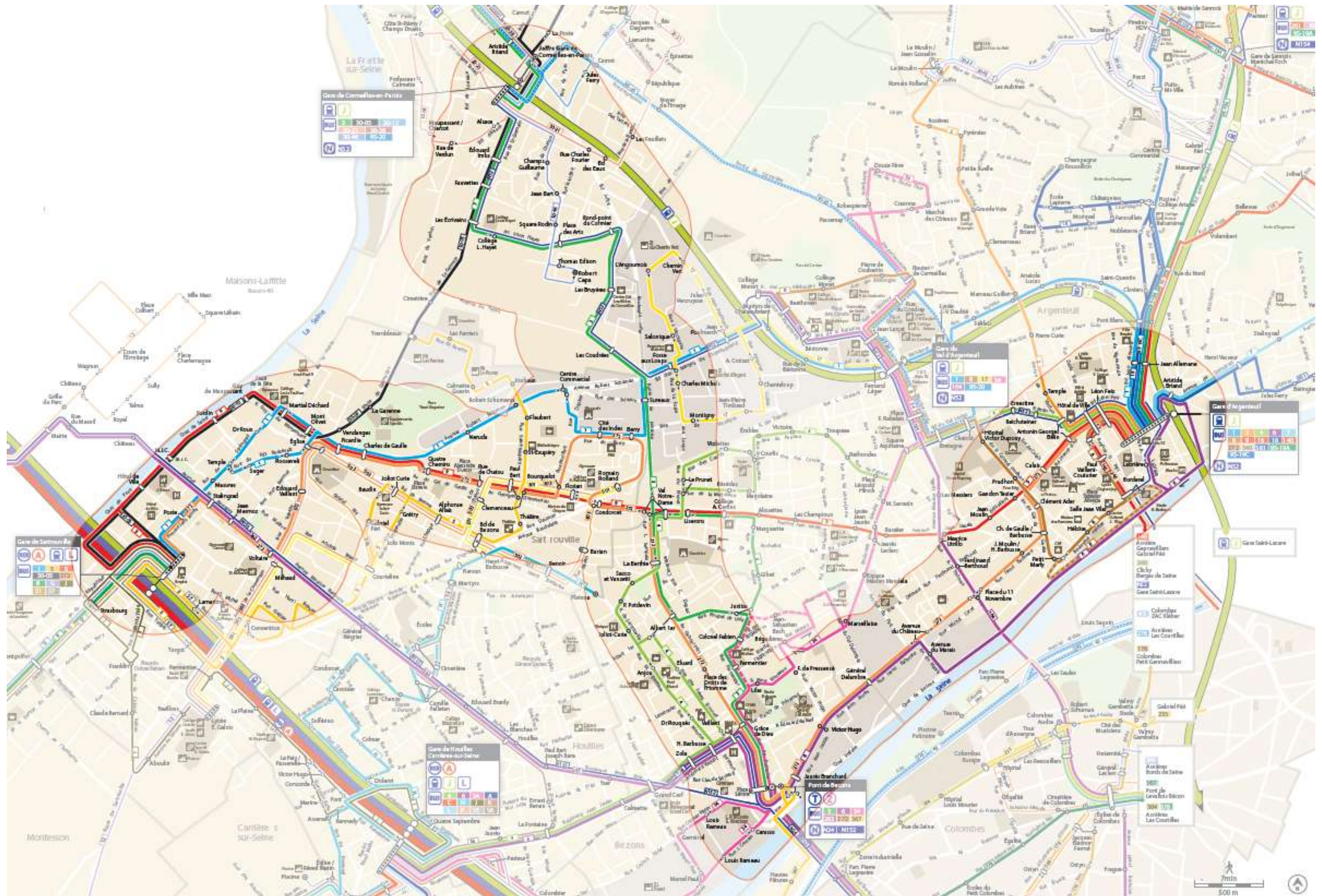


Figure 51 : Réseau de bus actuel (source : RATP 2019)



La carte suivante présente l'offre cumulée des lignes de bus aux heures de pointe dans le secteur d'étude.

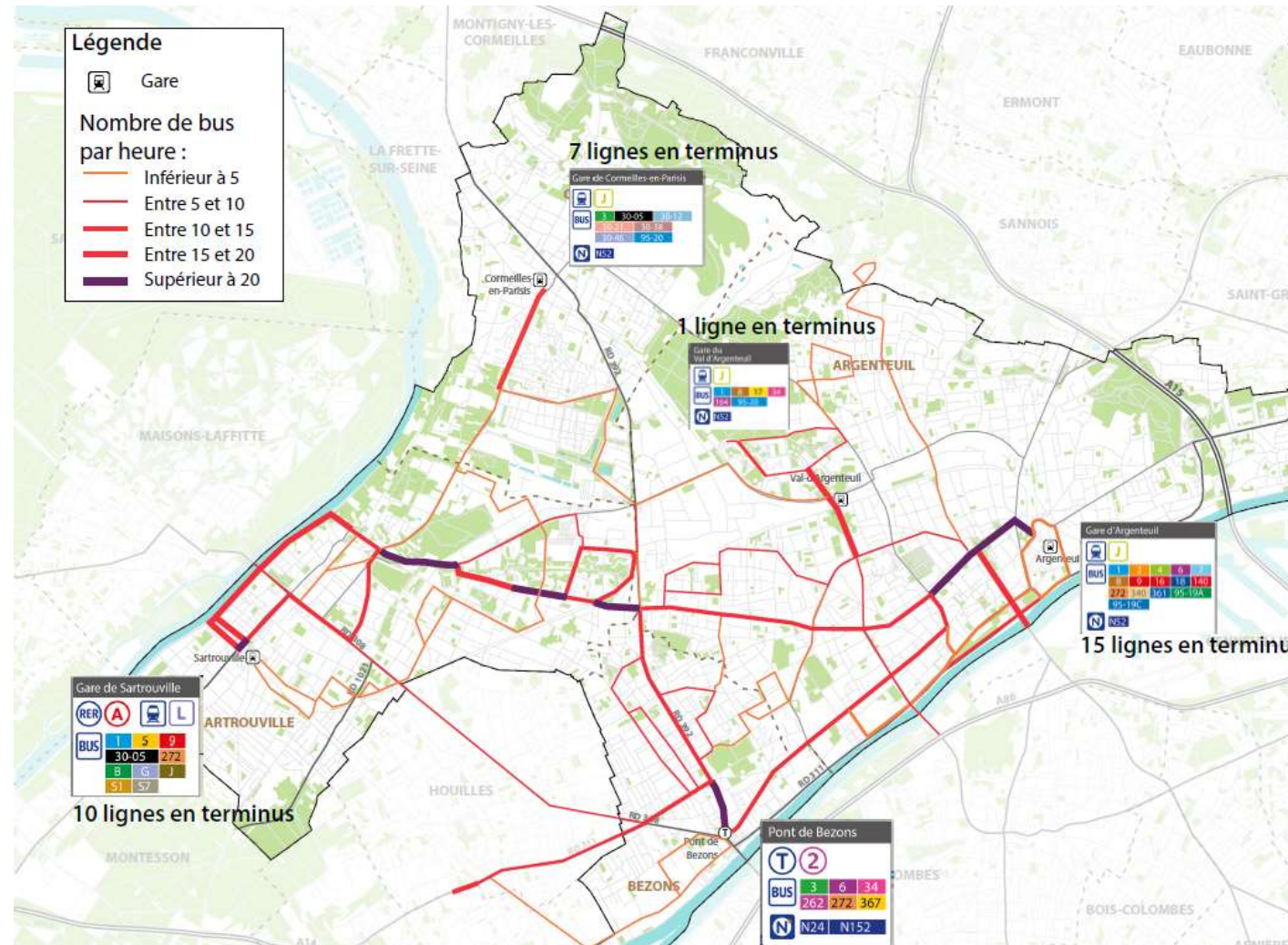


Figure 52 : Nombre de bus cumulés par tronçons du secteur d'étude aux heures de pointe

On observe :

- Une fréquence cumulée élevée à l'approche des pôles d'échanges :
  - Boulevards Léon Feix et Maurice Berteaux à proximité de la gare d'Argenteuil ;
  - RD392 au Nord du Pont de Bezons ;
  - Rue Saint-Germain à l'approche de la gare de Cormeilles-en-Parisis ;
  - Centre-ville de Sartrouville à proximité de la gare (Berges de Seine, rue Jean Jaurès et boulevard Maurice Berteaux)
  - Avenue Maurice Utrillo au Sud de la gare du Val d'Argenteuil.
- Des axes majeurs de liaison de pôle à pôle empruntés par une ou plusieurs lignes :
  - La rue Henri Barbusse (liaison Pont de Bezons – Gare d'Argenteuil) ;
  - L'avenue Jean Jaurès et l'avenue Clemenceau (liaison Gare de Sartrouville – Gare d'Argenteuil) ;
  - La RD392 (Liaison au Pont de Bezons) ;
  - La rue Edouard Vaillant et le boulevard Jean Jaurès (liaison Gare de Houilles – Pont de Bezons) ;
  - La RD308 (Liaison Pont de Bezons – Gare de Sartrouville et Maisons-Laffitte).

### 2.6.2.3.2. Fréquentation des arrêts

Les gares desservies par de nombreuses de lignes en terminus constituent les pôles les plus importants en termes de fréquentation des réseaux de bus. La gare d'Argenteuil et la gare de Sartrouville représentent respectivement 7 300 et 5 100 montées par JOB en moyenne (source : données de validation IDFM – 2018). L'affluence en gare de Cormeilles-en-Parisis est plus limitée mais reste conséquente à l'échelle du secteur. Le Pont de Bezons avec 4 700 montées par jour représente le 3<sup>ème</sup> pôle majeur du projet.

D'autres arrêts majeurs ont également été identifiés :

- Les arrêts au niveau du quartier du Val d'Argent, Bérionne, Jean Lurçat et Place Rabelais
- Les arrêts Place du 11 novembre, Maurice Utrillo entre le Pont de Colombes et la gare du Val d'Argenteuil ;
- Les arrêts Grâce de Dieu, Albert 1er, La Berthie et Val Notre-Dame sur la RD392 ;
- Les arrêts De Gaulle et Rue de Chatou sur l'avenue du Général De Gaulle à Sartrouville.

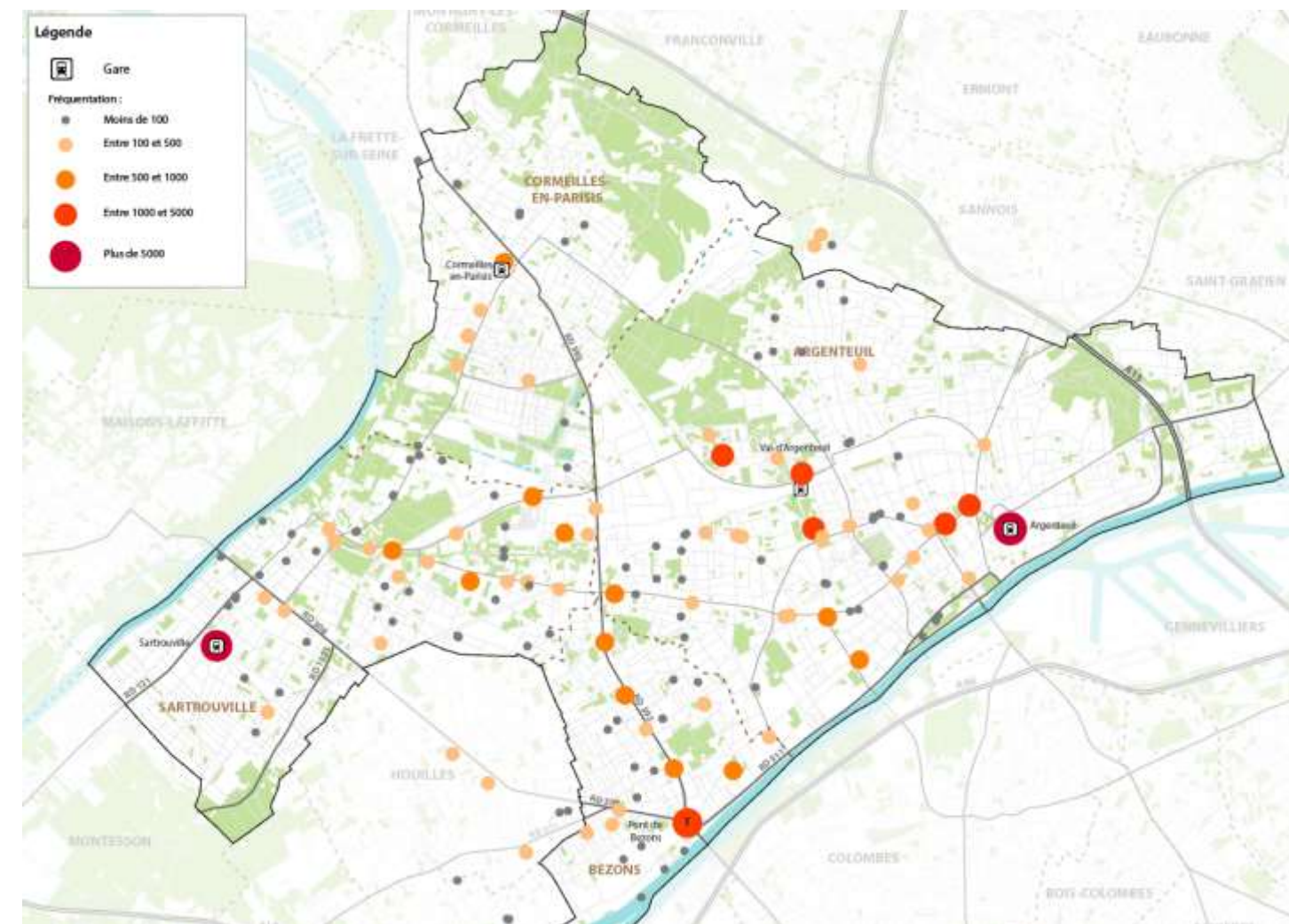


Figure 53 : Validations aux arrêts dans le secteur d'étude (source : IDFM – Validations par arrêt et par JOB entre le 18/09/2018 et le 12/10/2018)

NOTA : Une moyenne des données de validation par jour sur la période 18/09/2019 au 12/10/2019 a été calculée pour réaliser la carte ci-dessus.



### 2.6.2.3.3. Aménagements de voirie en faveur des bus





Actuellement, le secteur d'étude compte déjà des infrastructures dédiées aux bus pour faciliter leur circulation. Ainsi, on retrouve des aménagements aux endroits suivants.



Figure 54 : Localisation des infrastructures bus existantes

Indice	Localisation	Caractéristiques	Photographie
1	Bezons – RD392 - entre le Pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant	Site propre bidirectionnel axial	

2	Bezons – RD308 – en amont du carrefour du Pont de Bezons	Couloir d'approche axial (ouvert)	
3	Bezons – rue Jean Jaurès entre la rue Robert Branchard et le carrefour du Pont de Bezons	Couloir bus ouvert en direction du Pont de Bezons	
4	Bezons – rue de Pontoise	Couloir bus ouvert en direction de la RD311	
5	Argenteuil – rue Henri Barbusse entre la place du 11 novembre et l'avenue du Marais	Couloir bus ouvert en direction du centre-ville d'Argenteuil	

6	Argenteuil – place du 11 novembre entre les rues Henri Barbusse et Michel Carré	Site propre bilatéral	
7	Argenteuil – Boulevard Léon Feix entre l'avenue Gabriel Péri et le boulevard Maurice Berteaux	Couloirs bus latéraux ouverts	
8	Argenteuil – Boulevard Maurice Berteaux entre le boulevard Léon Feix et la rue Paul Vaillant Couturier	Couloir bus ouvert en direction de la gare d'Argenteuil	
9	Corneilles – rue Edouard Vicario entre les rues de Nancy et Sarrail	Site propre monodirectionnel latéral en direction du Sud	

### 2.6.2.3.4. Diagnostic de la ligne 272

Longue d'environ 13 km, la ligne 272 de la RATP est une ligne structurante du territoire desservant des secteurs de fortes densités, des zones d'emplois et des pôles d'échanges. Elle joue d'ailleurs un rôle majeur pour le rabattement des usagers vers les modes lourds (gares d'Argenteuil et de Sartrouville, Pont de Bezons) qui se traduit aussi bien en termes de validations enregistrées sur la ligne que d'enquête origine-destination.



Figure 55 : Plan de la ligne 272 (source RATP)

Tableau 13 : Part des validations sur la ligne 272 aux pôles d'échanges (source : Transamo – Diagnostic des lignes 3 et 272 – 2019)

Ligne	Pôle d'échange desservi	Correspondance	Part des validations sur une journée type
272	Gare d'Argenteuil	Transilien ligne J	11%
	Pont de Bezons	Tramway T2	19%
	Gare de Sartrouville	RER A et Transilien ligne L	12%

Avec environ 16 000 voyages quotidiens enregistrés, ce qui représente 20% de la fréquentation journalière du réseau, la ligne 272 est la ligne la plus fréquentée du territoire. Cette forte affluence s'explique par la desserte, en plus des pôles d'échanges, de pôles générateurs de déplacement tels que :

- Le centre-ville d'Argenteuil avec l'Hôtel de Ville, le lycée Georges Braque et le GARAC ;
- Le parc d'activités économiques des Berges de Seine ;
- Le centre de Bezons et les ZAC Cœur de Ville et Bords de Seine ;
- Le quartier des Indes et son centre commercial ;
- Le centre-ville de Sartrouville.



## 2.6.2.3.5. Diagnostic de la ligne 3

Longue d'environ 9 km, la ligne 3 de l'exploitant TVO est une ligne secondaire de desserte locale et de rabattement vers les pôles enregistrant environ 2 000 voyages par jour. Elle permet notamment de relier les quartiers denses d'habitat de Cormeilles-en-Parisis (« Champs-Guillaume » et « Allées de Cormeilles ») et de Bezons (« Marguerite » et « Justice ») aux pôles d'échanges du Pont de Bezons et de la gare de Cormeilles-en-Parisis.



Figure 56 : Plan de la ligne 3 (source : Transdev)

Tableau 14 : Part des validations sur la ligne 3 aux pôles d'échanges et aux principaux arrêts (source : Transamo – Diagnostic des lignes 3 et 272 – 2019)

Ligne	Arrêt	Correspondance	Part des validations sur une journée type
3	Pont de Bezons	T2	30%
	Place des Arts	-	7%
	Les écrivains	-	7%
	Gare de Cormeilles	Transilien ligne L	17%

Les données d'enquête OD mettent en avant le rôle de rabattement de cette ligne vers les pôles d'échanges structurants, tout en soulignant l'importance des arrêts « Place des Arts » et « Les écrivains ». La fréquentation de ces deux arrêts s'explique par la présence de quartiers d'habitat dense à proximité (ZAC des Bois Rochefort) et d'équipements (complexe sportif, collège, théâtre, ...).

## 2.6.2.4. POLES D'ECHANGES

Les gares et le pont de Bezons constituent les arrêts comprenant le taux le plus important de montées descentes. Deux autres arrêts ont été identifiés comme majeurs : les arrêts Val Notre-Dame et Hôtel de Ville à Argenteuil.



Figure 57 : Localisation des pôles d'échanges

Le secteur d'étude se constitue donc de 6 pôles d'échanges majeurs qui seront présentées plus en détails dans la suite de ce rapport :

- La Gare d'Argenteuil ;
- La Gare de Sartrouville ;
- La Gare de Cormeilles-en-Parisis ;
- Le Pont de Bezons ;
- L'arrêt Val Notre-Dame ;
- L'arrêt Hôtel de Ville.

### CE QU'IL FAUT RETENIR – RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUNS

L'offre structurante du secteur d'étude se compose des transiliens L, J et RER A et du tramway T2. Ces modes lourds permettent principalement de quitter le territoire pour se rendre à son lieu de travail.

Les déplacements internes au périmètre et entre ces modes lourds se font uniquement via le mode bus.

Actuellement, les lignes de bus connaissent des difficultés d'exploitation liées à la congestion routière générale. Peu d'aménagements existent pour faciliter leur circulation.



## 2.6.2.5. PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES MODES LOURDS

### 2.6.2.5.1. Tram 11 Express

Depuis 2017, le Tram 11 Express relie Epinay-sur-Seine (93) au Bourget (93) grâce à un itinéraire de 11km via 7 stations. Il dessert le Nord de la région Parisienne en offrant une liaison de banlieue à banlieue avec des correspondances avec les lignes B, C et D du RER, le Tram 8 et la ligne H du réseau transilien.

Il permet d'assurer une liaison rapide tout en garantissant le niveau de service d'un tramway (fréquence de passage élevée, forte amplitude horaire, accessibilité PMR, confort, fiabilité, etc.).

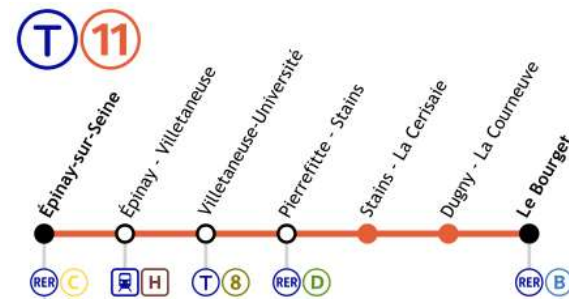


Figure 58 : Plan du Tram 11 Express actuel (source : transilien.fr)

Dans l'objectif d'assurer une liaison performante de banlieue à banlieue, deux prolongements, à l'Est et à l'Ouest, sont envisagés lors d'une deuxième phase de réalisation pour relier à terme les gares de Noisy-le-Sec et Sartrouville en 33 minutes. Ces prolongements sont les suivants :

- À l'Est, un tronçon de 5,5 km desservant 3 stations supplémentaires et permettant la correspondance avec le RER E, le Tram 1 et la future ligne 15 du grand Paris Express
- À l'Ouest, un itinéraire de 12 kilomètres avec 4 stations et qui assure des correspondances avec le RER A et les lignes L et J du réseau Transilien.

Le prolongement du Tram 11 Express est également planifié vers l'Est et vers l'Ouest.

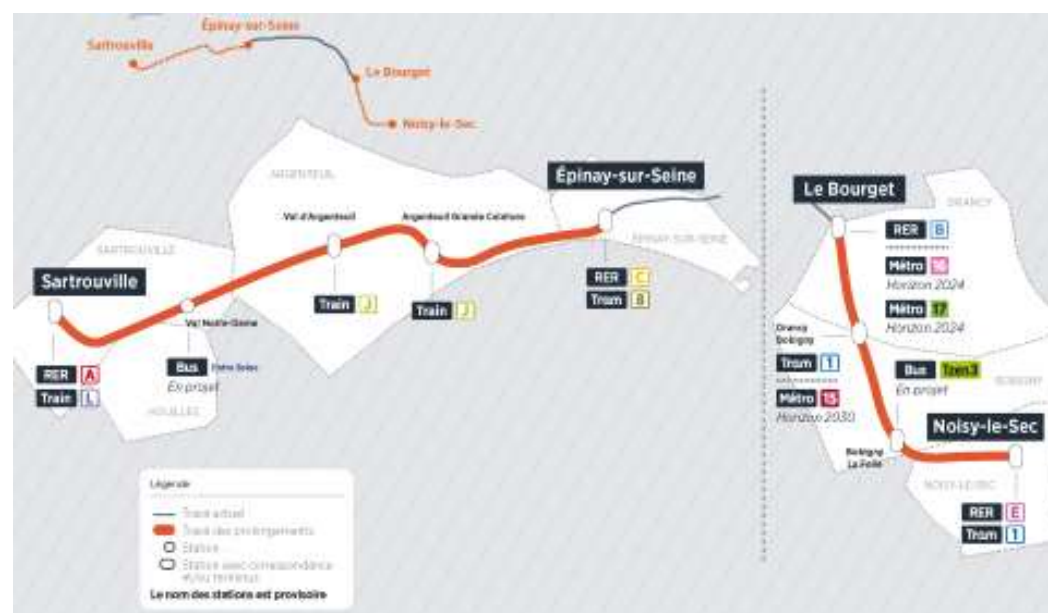


Figure 59 : Projet de prolongement du Tram 11 Express (source : IDFM)

Le projet Bus Entre Seine et le Tram 11 Express sont deux projets complémentaires pour le territoire. Certaines lignes de bus bénéficiant du projet Bus Entre Seine, notamment la ligne 272, pourront être en correspondance avec le Tram 11 à Argenteuil, Val-Notre-Dame et Sartrouville.

Le réseau de bus a vocation à être réorganisé à l'horizon du projet Tram 11 Express. Le projet Bus Entre Seine prévoyant des aménagements ponctuels de voirie à Sartrouville, l'itinéraire des lignes pourra évoluer en vue d'assurer un maillage optimal du réseau de transports en commun sur ce territoire.

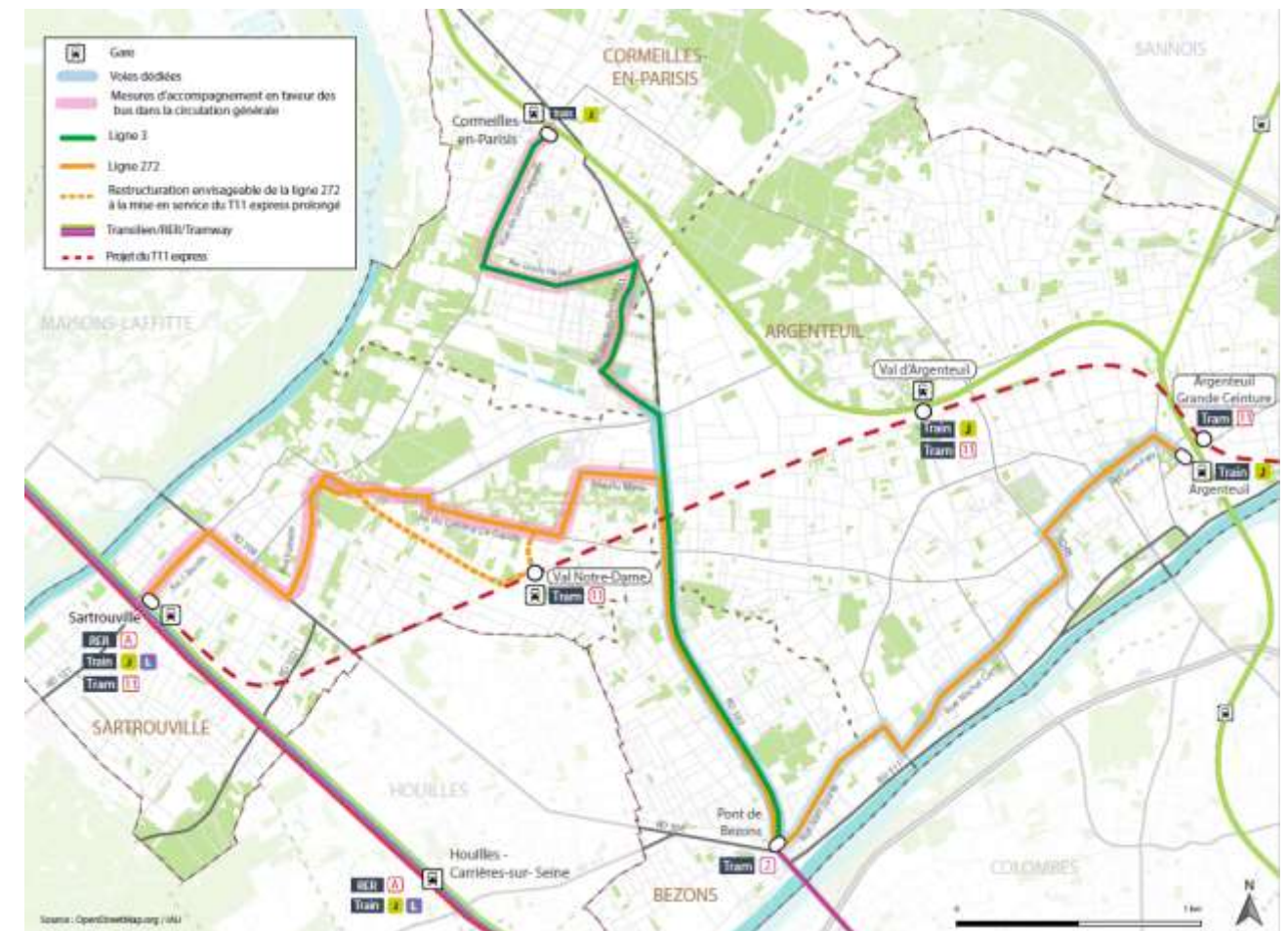


Figure 60 : Interface entre le projet Bus Entre Seine et le Tram 11 Express



## 2.6.2.5.2. EOLE

Le projet d'extension de la ligne E du RER, nommé aussi projet EOLE, consiste à prolonger cette ligne sur 47 kilomètres depuis la gare d'Hausmann-Saint-Lazare jusqu'à la gare de Mantes la Jolie en passant notamment par le quartier d'affaires de La Défense. Ce prolongement s'accompagnera de la création de 3 nouvelles gares (Porte Maillot, La Défense et Nanterre) et desservira 11 gares des Yvelines dont celle de Houilles-Carières.

Ce projet, actuellement en cours de réalisation, renforcera le maillage des réseaux ferrés franciliens et rendra les trajets des usagers plus directs. Il contribuera également au délestage du RER A, dans son tronçon central et, par conséquent, il soulagera la gare de Châtelet - Les Halles et le tronçon Gare du Nord – Châtelet-Les-Halles des lignes RER B et RER D. Le premier tronçon Hausmann Saint-Lazare/ Nanterre la Folie devrait être mis en service en 2022 et la ligne complète jusqu'à Mantes la Jolie en 2024.

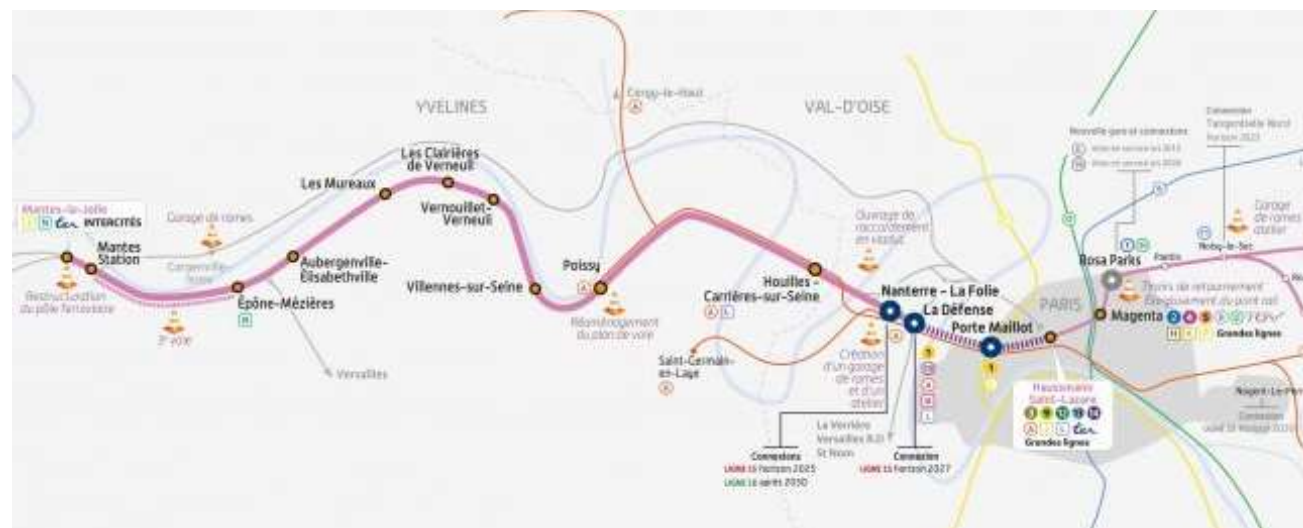


Figure 61 : Plan du projet EOLE (source : rer.eole.fr)

Bien que la gare de Houilles-Carières-sur-Seine ne soit pas directement dans le secteur d'étude, celle-ci bénéficiera du passage de deux RER E par heure aux heures de pointes en plus du RER A et de la ligne L du transilien.

## 2.6.2.5.3. Extensions du Tramway 1

Depuis 2012, le Tram 1 relie Noisy-le-Sec (93) à Asnières-Gennevilliers Les Courtilles (92). Un premier prolongement à l'Ouest est en cours de réalisation jusqu'à la future station « Petit-Colombes » à Colombes à l'horizon 2024 avec une correspondance avec le tramway T2 prévue à la station « Parc Pierre Lagravère ».

Un autre prolongement plus à l'Ouest encore est à l'étude afin de desservir les centres-villes de Nanterre et Reuil-Malmaison et d'assurer des correspondances avec le RER A, le transilien L et la future ligne 15 du Grand Paris Express.



Figure 62 : Plan des projets de prolongements du Tram 1 (source : nanterre-reuil.tram1.fr)

Ces deux prolongements à l'Ouest ont pour objectif de :

- Créer un service de transport rapide, fiable et accessible, répondant aux besoins de déplacements du secteur ;
- Faciliter les déplacements des habitants et salariés de l'ouest francilien en renforçant la desserte en transports en commun de banlieue à banlieue, notamment grâce aux correspondances avec des modes structurants (M15, Transilien A, J et L, tram T2) ;
- Faciliter l'accès aux centralités et équipements du secteur ;
- Accompagner le développement d'un territoire au cœur du Grand Paris ;
- Requalifier les espaces publics, notamment en faveur des modes actifs.

Les travaux d'un prolongement à l'Est sont actuellement en cours depuis le terminus actuel de Noisy-le-Sec (93) jusqu'à la station « Rue de Rosny à Montreuil ». Une seconde phase de travaux permettra l'extension du tramway jusqu'à la gare de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois (94).

## 2.6.3. Modes actifs

### 2.6.3.1. AMENAGEMENTS CYCLABLES

#### 2.6.3.1.1. Itinéraires cyclables existants

Sur le territoire, on observe un important déficit d'équipements cyclables. Aucun itinéraire continu ne permet de relier les différents pôles générateurs du territoire. D'ailleurs, l'itinéraire projeté du Bus Entre Seine qui relie les principaux pôles d'échanges compte aujourd'hui peu d'aménagements cyclables. Ces derniers se situent :

- A Argenteuil au niveau :
  - Du boulevard Maurice Berteaux (bandes cyclables non réglementaires) ;
  - Du boulevard Léon Feix (circulation dans les couloirs bus).
- A Bezons le long de la RD392 entre le Pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant (piste cyclable sur trottoir) ;
- A Cormeilles-en-Parisis au niveau :
  - Du boulevard du Parisis ;
  - Du boulevard des Bois-Rochefort ;
  - De la rue Louis Hayet ;
  - Sur la rue de Saint-Germain (entre l'avenue Louis Hayet et la rue Jean-Baptiste Carpeaux).



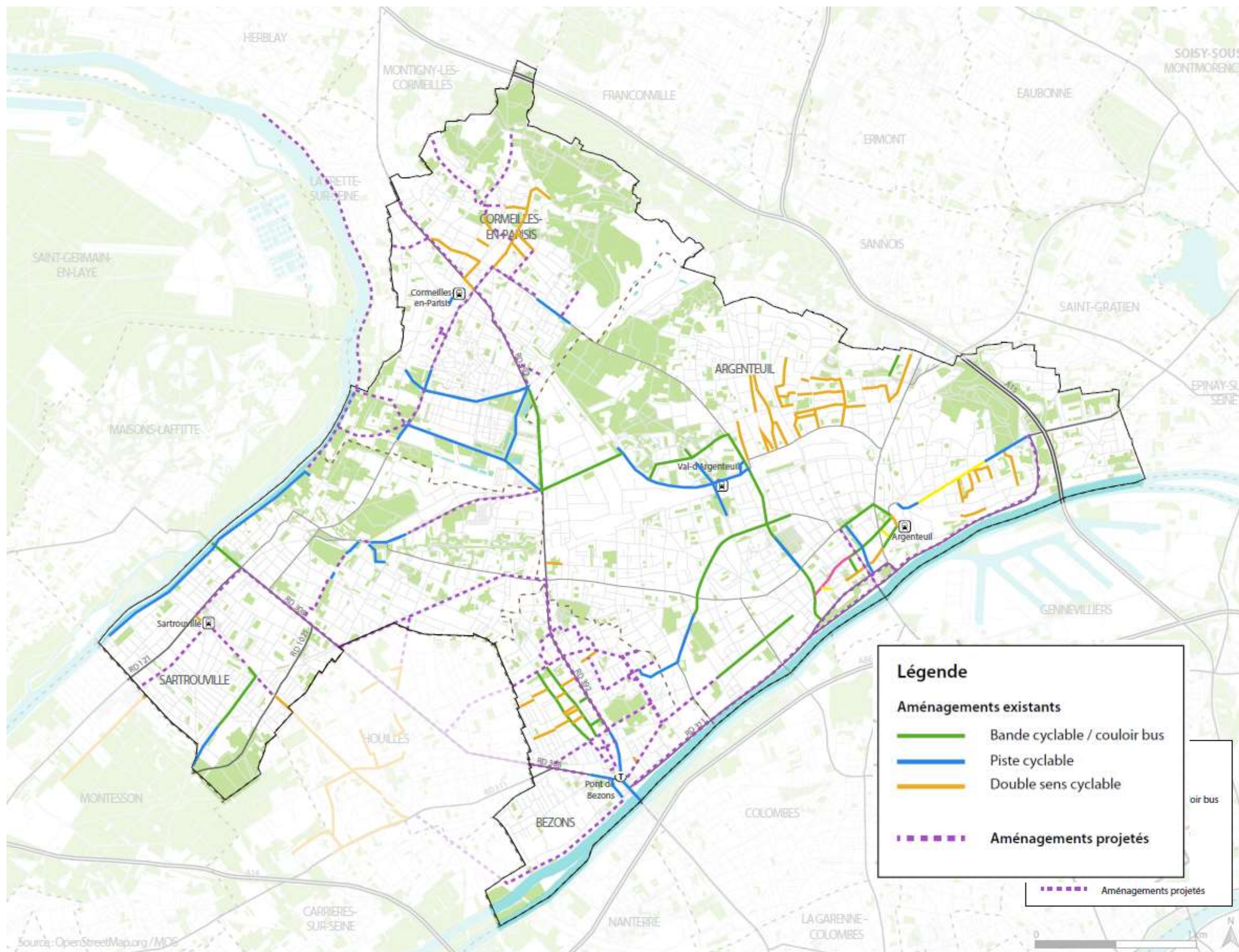


Figure 63 : Synthèse des aménagements cyclables existants/projetés

Source : IAU IDF 2019 – Plan Vélo CASGBS – Schéma Environnemental de Bezons – Plan Vélo CAVP

### 2.6.3.1.2. Schéma Directeur du Stationnement Vélo

Acté en 2011, le Schéma Directeur du Stationnement Vélos dans les pôles d'échanges et les stations d'Ile-de-France réalisé par IDFM préconise la généralisation de l'offre de stationnement vélos de rabattement. Il pose ainsi les jalons d'un référentiel régional de niveau de service à atteindre, en termes de qualité, de dimensionnement, d'implantation, d'éclairage, de propreté des abris, et de sécurité et d'information des voyageurs.



A terme, tous les pôles de transports franciliens (gares Transilien et RER, stations de métro, tramway et T Zen) devront proposer une offre de stationnement vélos.

Deux types d'équipements pourront être implantés :

- des abris vélos ;
- des consignes collectives, appelées Véligo, accessibles uniquement grâce au passe Navigo et avec un abonnement assorti d'une charte à signer par les clients sur les règles d'usage de ce service.

Au niveau des 3 gares routières (Sartrouville, Cormeilles-en-Parisis, Argenteuil) et du terminus du T2 (Pont de Bezons) des consignes Véligo sont déjà installées.

### 2.6.3.1.3. Plans vélos

Les communes de Bezons et Sartrouville, regroupées au sein de la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (CASGBS), disposent d'un plan vélo pour 2019-2026, élaboré par les 19 communes et adopté par le conseil communautaire le 9 mai 2019.

Ce plan vélo se distingue en 4 objectifs :

- Créer 80km d'itinéraires cyclables ;
- Offrir de nouvelles possibilités de transports ;
- Faciliter les déplacements ;
- Encourager la pratique du vélo.

L'aménagement d'un réseau cyclable entre Sartrouville et Bezons sur la RD308 à l'horizon 2024 y est envisagé. Le projet de TCSP y est effectivement renseigné mais aucune mesure particulière n'y est identifiée sur la RD392.



### Réseau cyclable structurant Phasage

- ⋯⋯⋯ Objectif 2022
- ⋯⋯⋯ Objectif 2024
- ⋯⋯⋯ Après 2024
- ⋯⋯⋯ Projet autres MOA
- Existant
  
- Points particuliers à traiter (franchissement de Seine et RN13)
- ↔ Liaison à assurer au niveau local (MOA ville), zone de rencontre, zone 30
  
- ⊙ Réseau ferré et gares existantes
- - - Projet d'extension TC (T13/TCSP /Bus Entre Seine)
- ⊙ Future station T13
- Communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine
- Forêts domaniales
- La Seine

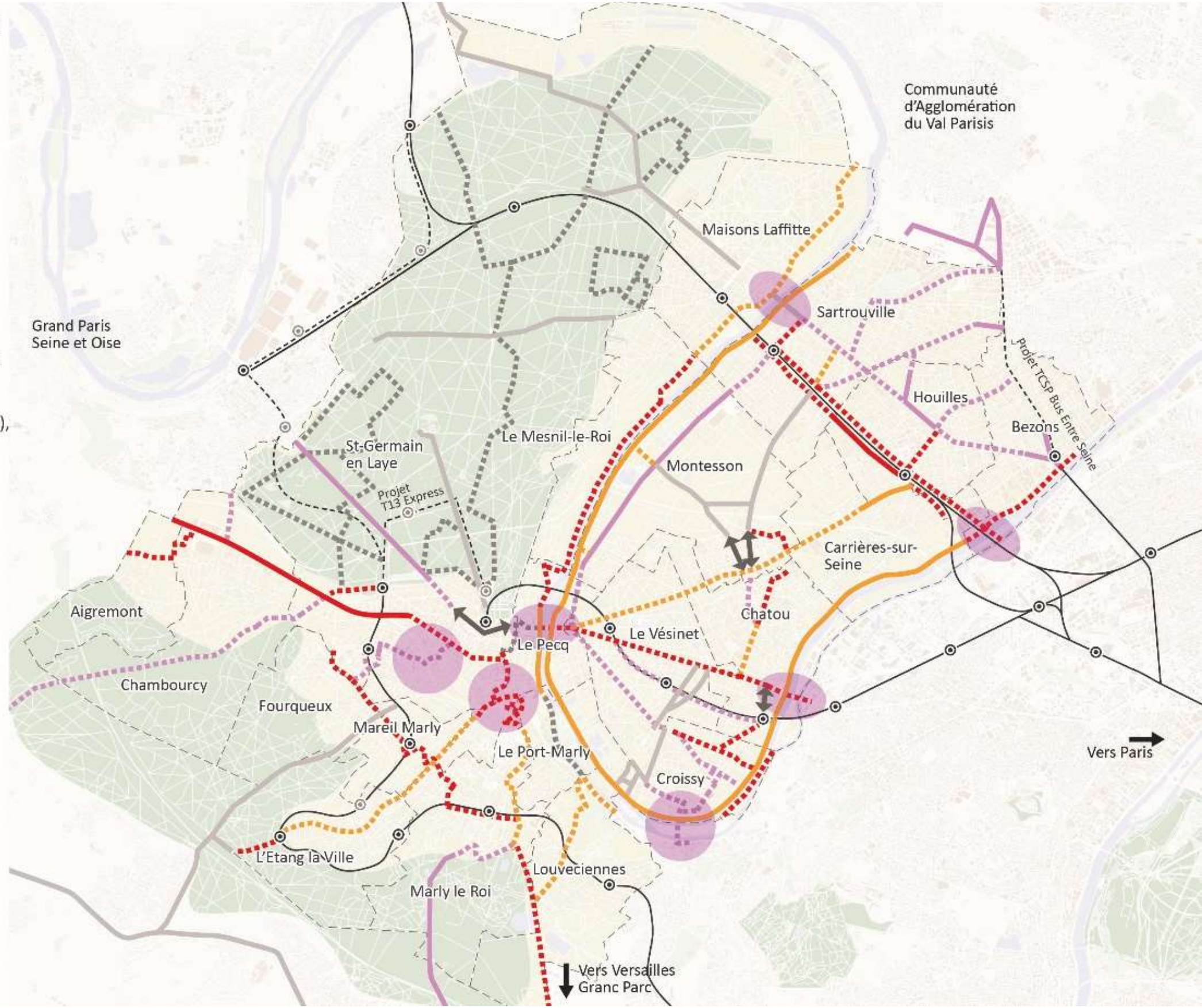


Figure 64 : Plan Vélo 2019 - 2026 (source : CASGBS)



En parallèle, Bezons a établi son propre plan vélo pour 2019-2021. L'objectif majeur est de passer la majorité de la ville en zone 30 à l'horizon 2021 et ainsi développer un maillage cyclable sur l'ensemble de la commune.

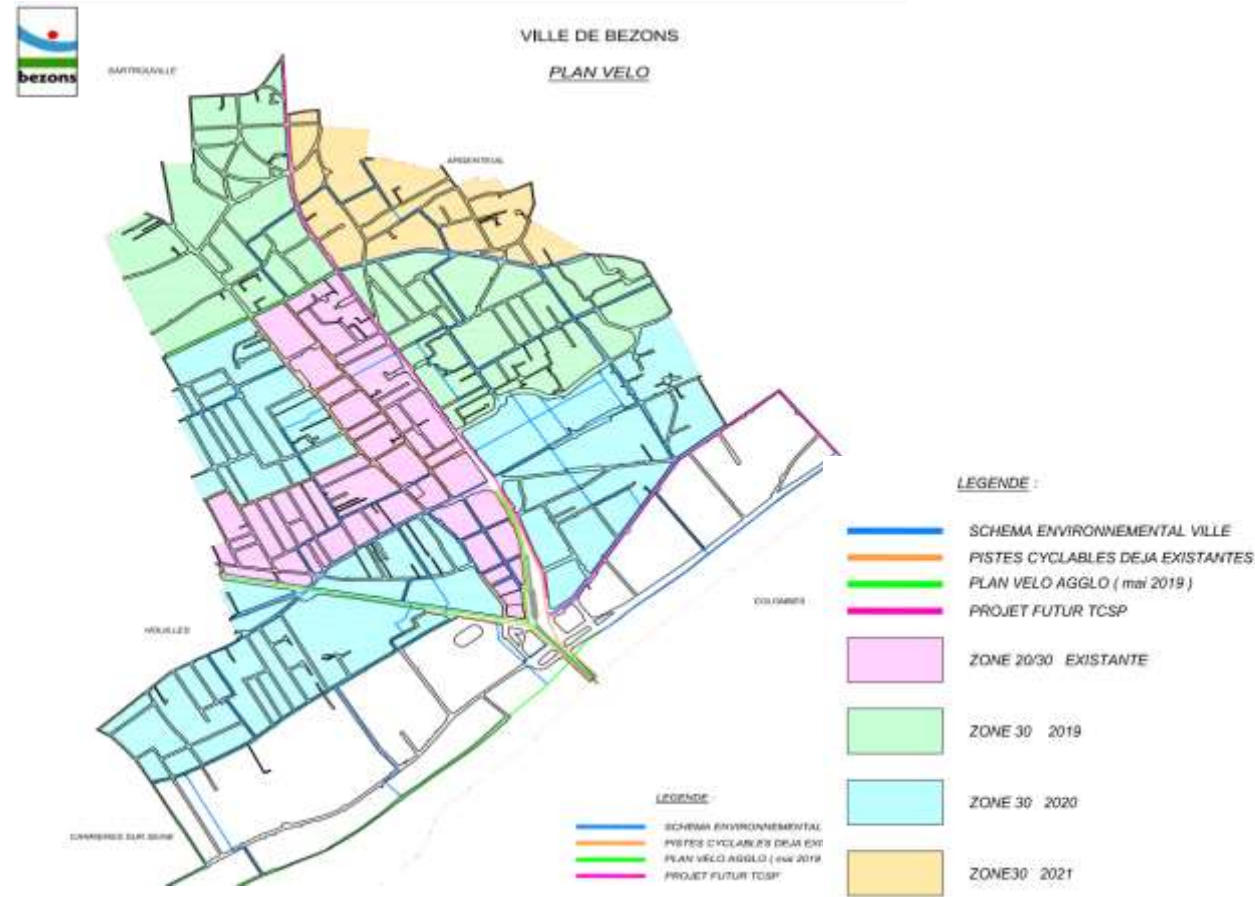


Figure 65 : Zonage Plan Vélo Bezons (source : Ville de Bezons)

Le plan vélo de la ville d'Argenteuil en cours d'élaboration (lancement validé en CM du 30 septembre 2019). La ville d'Argenteuil a aménagé des pistes cyclables provisoires en juin 2020 pour faciliter l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement. Ces aménagements provisoires pourraient devenir définitifs.

La CAVP (Communauté d'agglomérations du Val Paris) s'est engagée dans l'élaboration d'un plan vélo. A l'heure actuelle, il est en phase de finalisation du plan d'actions.

A l'échelle départementale, le Plan vélo du Val d'Oise a été adopté le 20 décembre 2019. Il s'articule autour de plusieurs objectifs, dont mailler le territoire d'itinéraires cyclables, développer des services aux cyclistes et assurer la promotion du vélo. Un premier programme d'actions sous maîtrise d'ouvrage du Département a été approuvé le 29 mai 2020.

### 2.6.3.2. CHEMINEMENTS PIETONS

La desserte piétonne actuelle a été étudiée pour les lignes 3 et 272 avec le positionnement des arrêts actuels. Un rayon de 200 m, correspondant à environ 3 minutes de marche à pied, a été considéré pour évaluer l'accessibilité piétonne à ces arrêts.

Ce rayon de 200 m a été fixé en tenant compte de l'attractivité de ces lignes. En effet, les difficultés de circulation actuellement rencontrées par ces lignes et leur manque de fiabilité n'incitent que modérément les usagers à parcourir une plus longue distance à pied pour rejoindre un arrêt de ces lignes.

Par ailleurs, des rayons de 500 m et 800 m ont été respectivement pris en compte pour déterminer les zones d'influence du T2 et des gares ferroviaires (Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis).

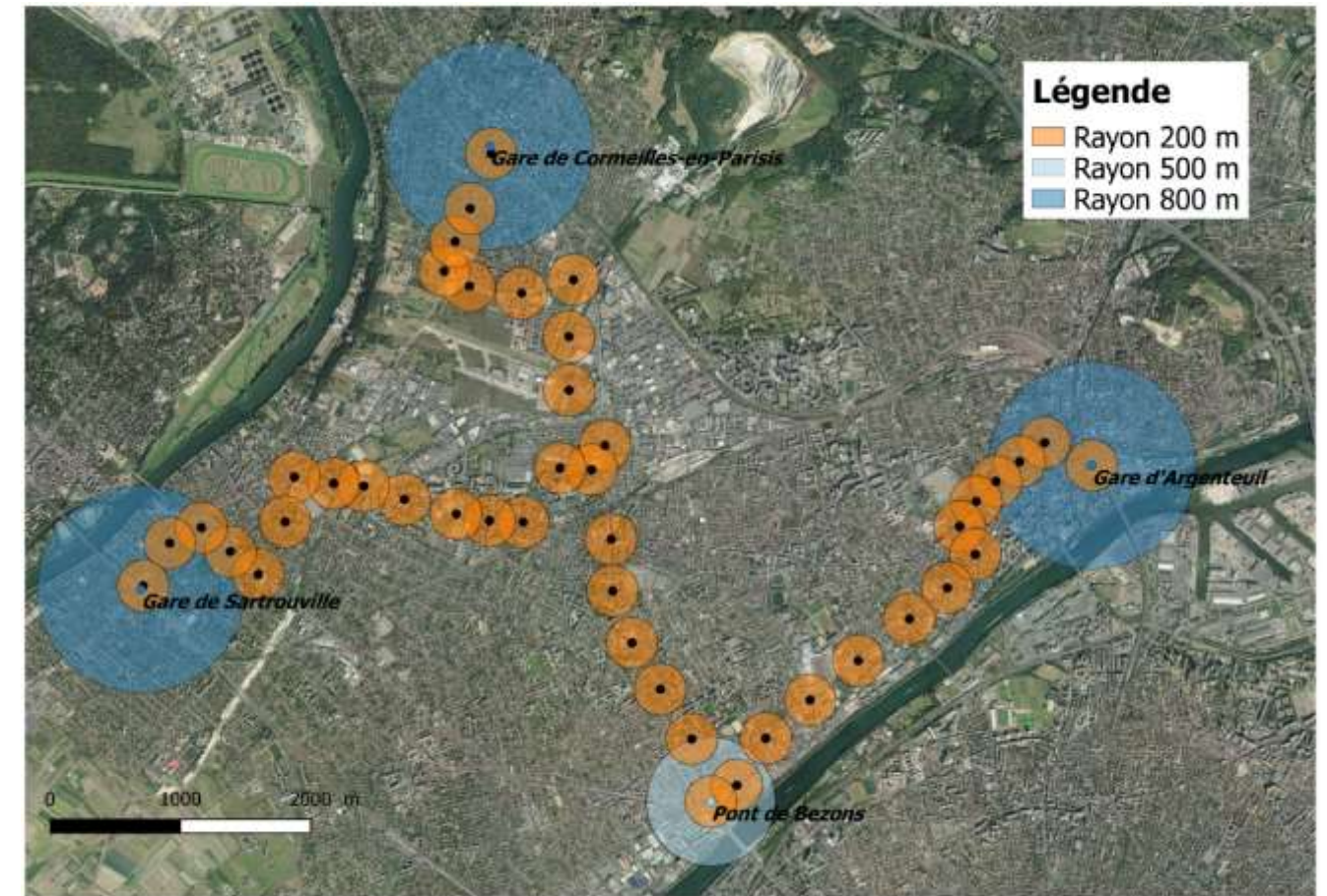


Figure 66 : Carte de la desserte piétonne actuelle des lignes 3 et 272

Sur le secteur de Bezons et d'Argenteuil, on observe :

- Une desserte fine du centre-ville d'Argenteuil avec des recouvrements importants des aires de desserte ;
- Des distances interstations importantes entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons limitant l'accessibilité piétonne des usagers situés de part et d'autre des rues Henri Barbusse et Jean Jaurès ;
- Une discontinuité des aires de desserte le long de la RD392, notamment entre les stations Berry et Val Notre-Dame.

Sur le secteur de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis, on observe :

- Une desserte globalement satisfaisante du territoire de Sartrouville, hormis au niveau des rues Paul Bert et Voltaire où des discontinuités des aires d'influences sont observées ;
- Un manque de desserte de la ZAC des Bois Rochefort avec des arrêts ne desservant que le Nord et l'Est. Non prise en compte sur la carte ci-avant, la ligne 30-46 relie la ZAC à la gare de Cormeilles-en-Parisis et la ligne 30-05 dessert également l'Ouest du secteur (liaison gare de Sartrouville – gare de Cormeilles-en-Parisis).



## CE QU'IL FAUT RETENIR – MODES ACTIFS

A l'heure actuelle, le maillage cyclable est plutôt limité et discontinu sur l'ensemble du secteur d'étude. Divers documents de planification et plan vélos ont été introduits par les communes, les Communautés d'Agglomérations, ainsi que le Département du Val d'Oise, afin de développer et promouvoir ce mode de déplacement.

La desserte piétonne est relativement bonne sur le secteur d'étude au regard du positionnement des différents arrêts.

## 2.6.4. Analyse des déplacements actuels et de leur évolution future

### 2.6.4.1. MIGRATIONS ALTERNANTES DOMICILE-TRAVAIL

#### 2.6.4.1.1. Flux domicile-travail en échange avec le secteur d'étude

L'analyse des flux domicile travail en échange avec le secteur d'étude montre que les déplacements domicile-travail se font principalement avec les Hauts-de-Seine et Paris.

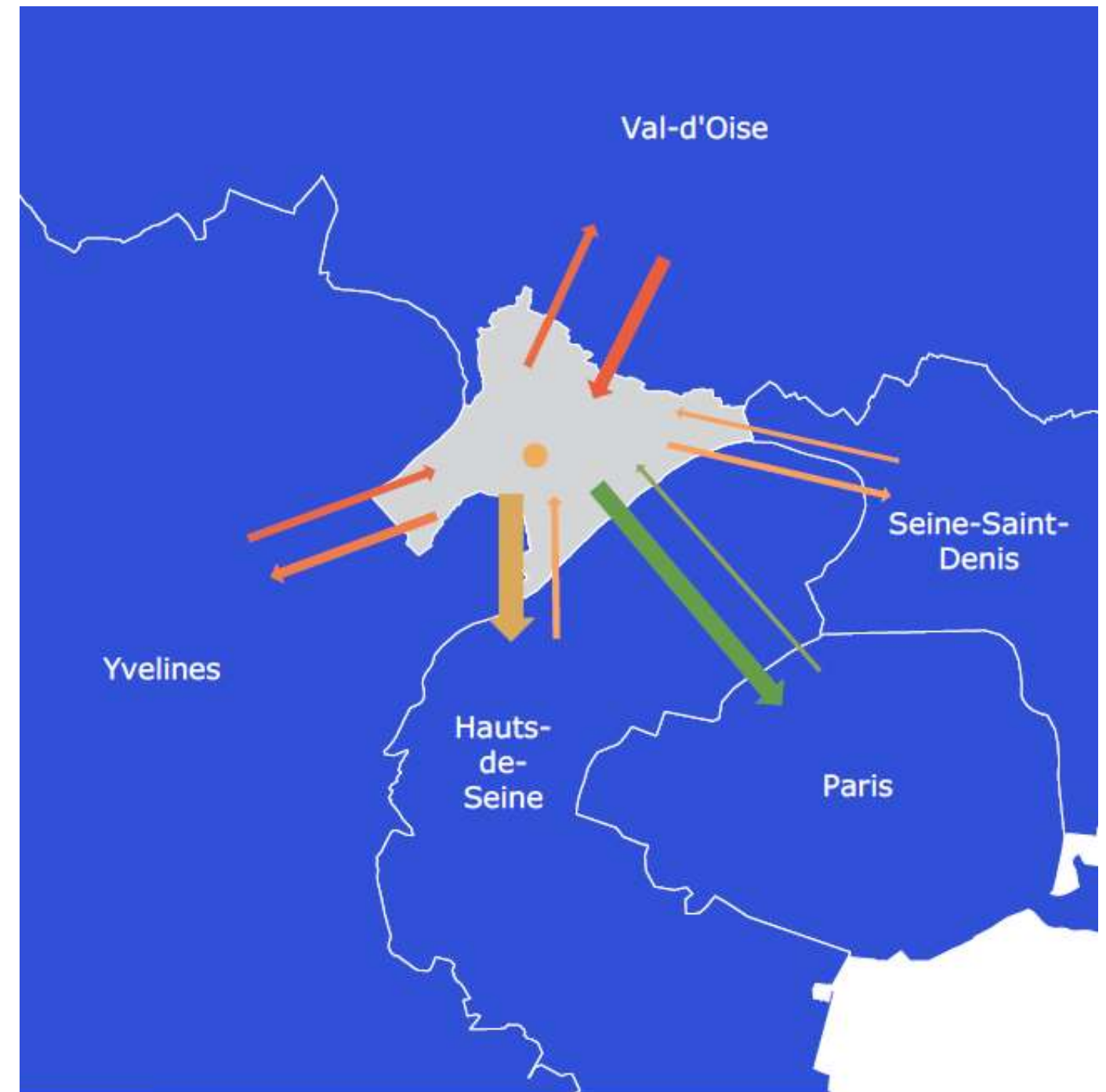
Les flux entrants les plus importants proviennent du Val-d'Oise (majoritairement en VP), des Yvelines majoritairement en VP) et des Hauts-de-Seine (majoritairement en VP).

Concernant les flux sortants, les deux flux majeurs sont en direction des Hauts-de-Seine (parts modales équilibrées entre VP et TC) et Paris (majoritairement en TC).

Globalement, on constate que les déplacements vers et depuis Paris et les Hauts-de-Seine sont principalement réalisés en transport en commun, via notamment le RER A, la ligne J du Transilien et la ligne de tramway T2. En revanche, la part modale des transports en commun des déplacements en lien avec les Yvelines et le Val-d'Oise est plus faible.

Tableau 15 : Synthèse des flux Domicile-Travail externes au périmètre

Origine	Destination	flux	Transport en commun	Véhicule particulier	marche à pied	2 roues	Pas de transport
zone d'étude	zone d'étude	25285	25%	47%	16%	4%	8%
zone d'étude	92	23864	51%	42%	1%	5%	0%
zone d'étude	75	18081	79%	17%	0%	4%	0%
95	zone d'étude	12962	19%	77%	1%	3%	0%
zone d'étude	78	8137	28%	66%	1%	4%	0%
zone d'étude	95	7144	26%	72%	1%	2%	0%
78	zone d'étude	6579	22%	73%	1%	3%	0%
92	zone d'étude	5260	39%	53%	1%	6%	0%
zone d'étude	93	4867	41%	54%	0%	4%	0%
93	zone d'étude	2893	42%	55%	1%	3%	0%
75	zone d'étude	2537	68%	26%	0%	6%	0%



### Légende

Flux domicile-travail



Part modale des véhicules particuliers



INGÉROP  
L'ÉCONOMIE DÉVELOPÉE

Figure 67 : Déplacements Domicile-Travail externes au périmètre (région Ile-de-France)

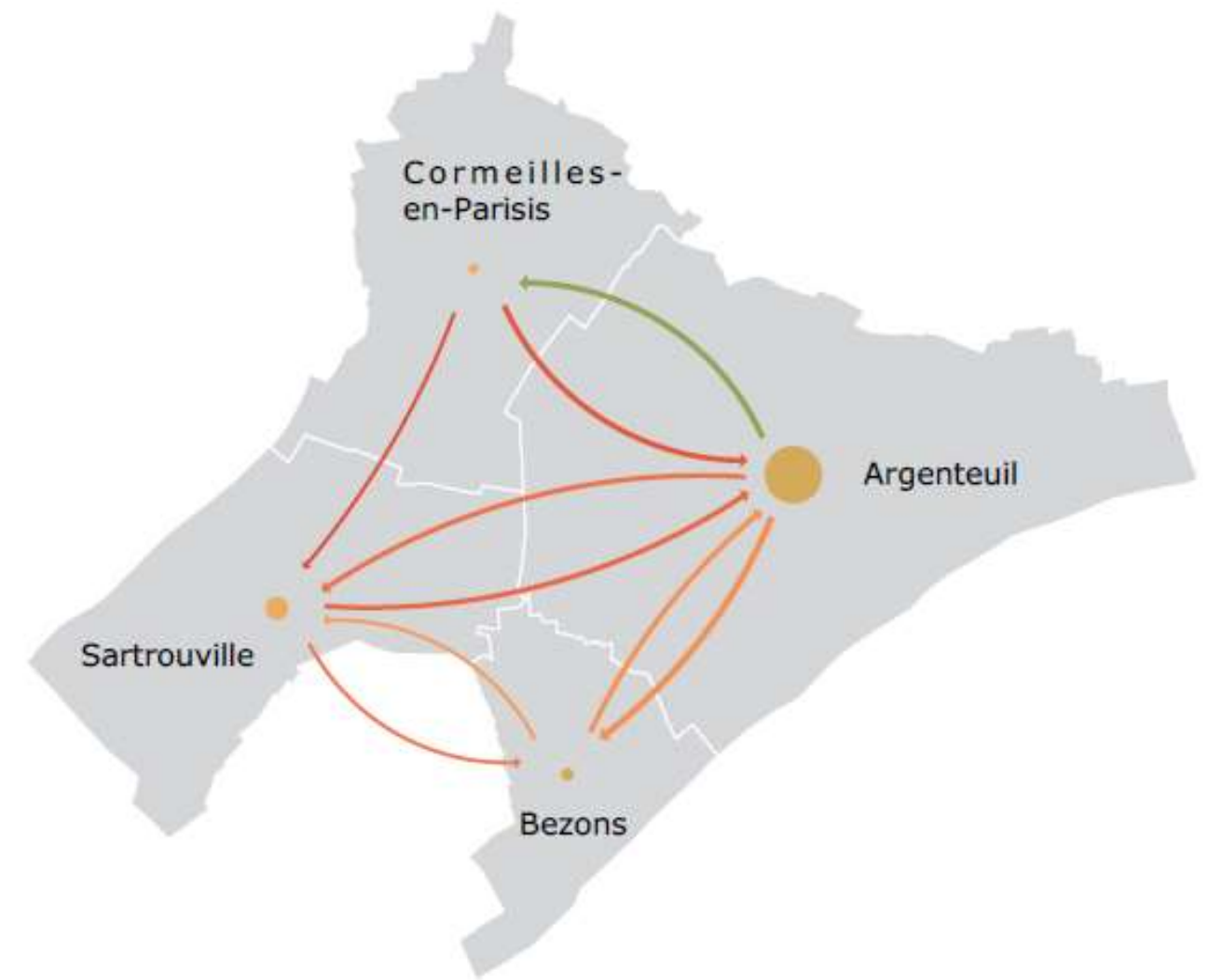
## 2.6.4.1.2. Flux domicile-travail internes au secteur d'étude

Les déplacements domicile-travail internes au secteur d'étude sont majoritairement des flux internes aux communes elles-mêmes, pour 80% d'entre elles. Les échanges intercommunaux sont donc assez faibles.

La voiture est aujourd'hui le mode de transport majoritairement utilisé pour tous les déplacements d'échange entre les communes du secteur d'étude pour les trajets domicile-travail.

Tableau 16 : Synthèse des flux Domicile-Travail internes au périmètre

Origine	Destination	flux	Transport en commun	Véhicule particulier	marche à pied	2 roues	Pas de Transport
Argenteuil	Argenteuil	11257	28%	41%	18%	3%	9%
Sartrouville	Sartrouville	4468	20%	46%	18%	4%	12%
Bezons	Bezons	2389	18%	41%	27%	4%	10%
Cormeilles-en-Parisis	Cormeilles-en-Parisis	1899	9%	51%	25%	3%	12%
Argenteuil	Bezons	868	35%	60%	3%	2%	0%
Argenteuil	Cormeilles-en-Parisis	711	70%	27%	1%	1%	0%
Cormeilles-en-Parisis	Argenteuil	661	15%	79%	1%	5%	0%
Bezons	Argenteuil	604	32%	59%	3%	4%	1%
Sartrouville	Argenteuil	596	20%	73%	3%	3%	1%
Argenteuil	Sartrouville	580	23%	70%	1%	6%	0%
Sartrouville	Bezons	315	23%	68%	1%	8%	0%
Cormeilles-en-Parisis	Sartrouville	309	10%	83%	2%	5%	0%
Bezons	Sartrouville	275	26%	56%	9%	9%	0%
Sartrouville	Cormeilles-en-Parisis	162	18%	76%	2%	4%	0%
Cormeilles-en-Parisis	Bezons	129	12%	78%	0%	10%	0%
Bezons	Cormeilles-en-Parisis	62	10%	79%	0%	11%	0%



### Légende

Flux domicile-travail

■ 11 257

■ 200

Part modale des véhicules particuliers

↑ 0 %

↑ 100 %



Figure 68 : Déplacements Domicile-Travail internes au périmètre (Source : Fichier Mobilités Professionnelles 2016 de l'INSEE)



### 2.6.4.1.3. Flux Domicile-Travail en lien avec les principaux pôles d'activités

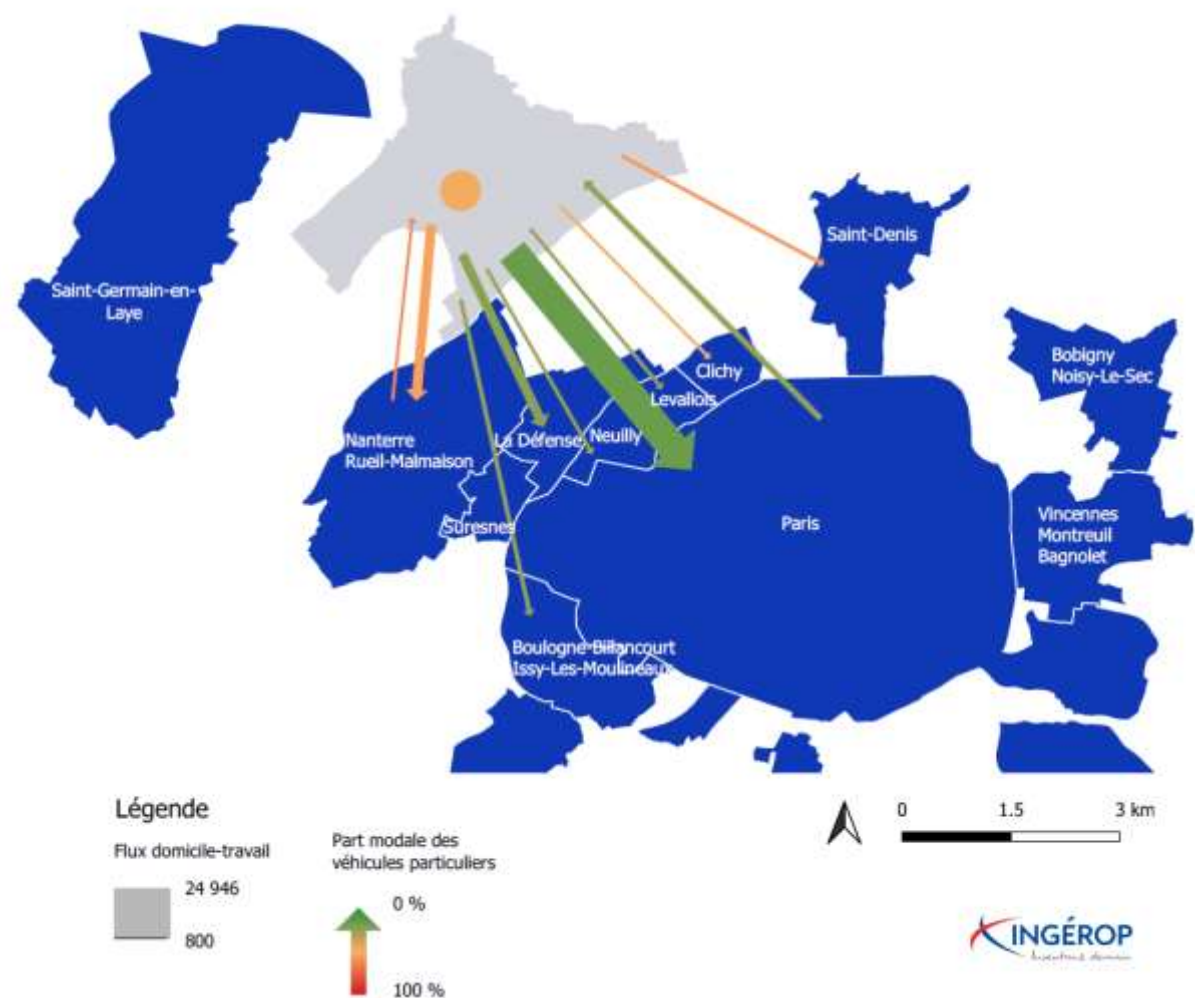


Figure 69 : Flux Domicile-Travail en lien avec les principaux pôles d'activités (APUR)

Globalement, la majorité des déplacements s'effectue avec les pôles d'activité situés à l'est du secteur d'étude avec un mouvement descendant orienté vers la capitale. La part modale en transport en commun est importante pour ces déplacements.

Les principaux flux domicile-travail en lien avec les principaux pôles d'activités s'effectuent majoritairement en transport en commun avec Paris et la Défense.

Pour les déplacements vers Nanterre, Rueil-Malmaison ainsi qu'à l'intérieur du périmètre d'étude, la voiture particulière a une part plus importante dans les déplacements.

### 2.6.4.2. MIGRATIONS ALTERNANTES DOMICILE-ETUDE

#### 2.6.4.2.1. Généralités

D'après les données INSEE MOBSCO de 2012, les navettes domicile-étude en lien avec le périmètre étudié se font principalement vers l'extérieur du site d'étude.

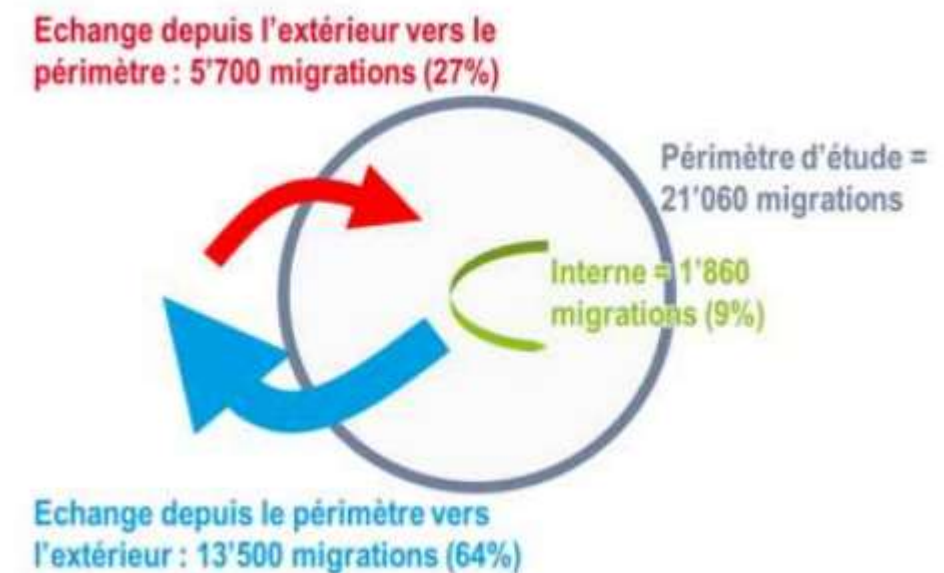


Figure 70 : Migrations domicile-étude – structure des migrations en lien avec le secteur d'étude (source : DOCP - INSEE MOBSCO 2012)

Près de 13 500 migrations domicile étude se font depuis le périmètre d'étude vers l'extérieur, ce qui représente plus de 2/3 des migrations domicile-étude en lien avec le territoire. Ces navettes concernent principalement des étudiants en études supérieures étant données les distances élevées.

## 2.6.4.2.2. Flux domicile-étude en échange avec le secteur d'étude

Paris est le premier lieu de destination des étudiants du secteur d'étude. Les départements du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et des Yvelines arrivent ensuite dans des proportions équivalentes, (entre 2'600 et 3'200 navettes domicile-étude par département). Le périmètre d'étude attire principalement des étudiants du Val-d'Oise et des Yvelines

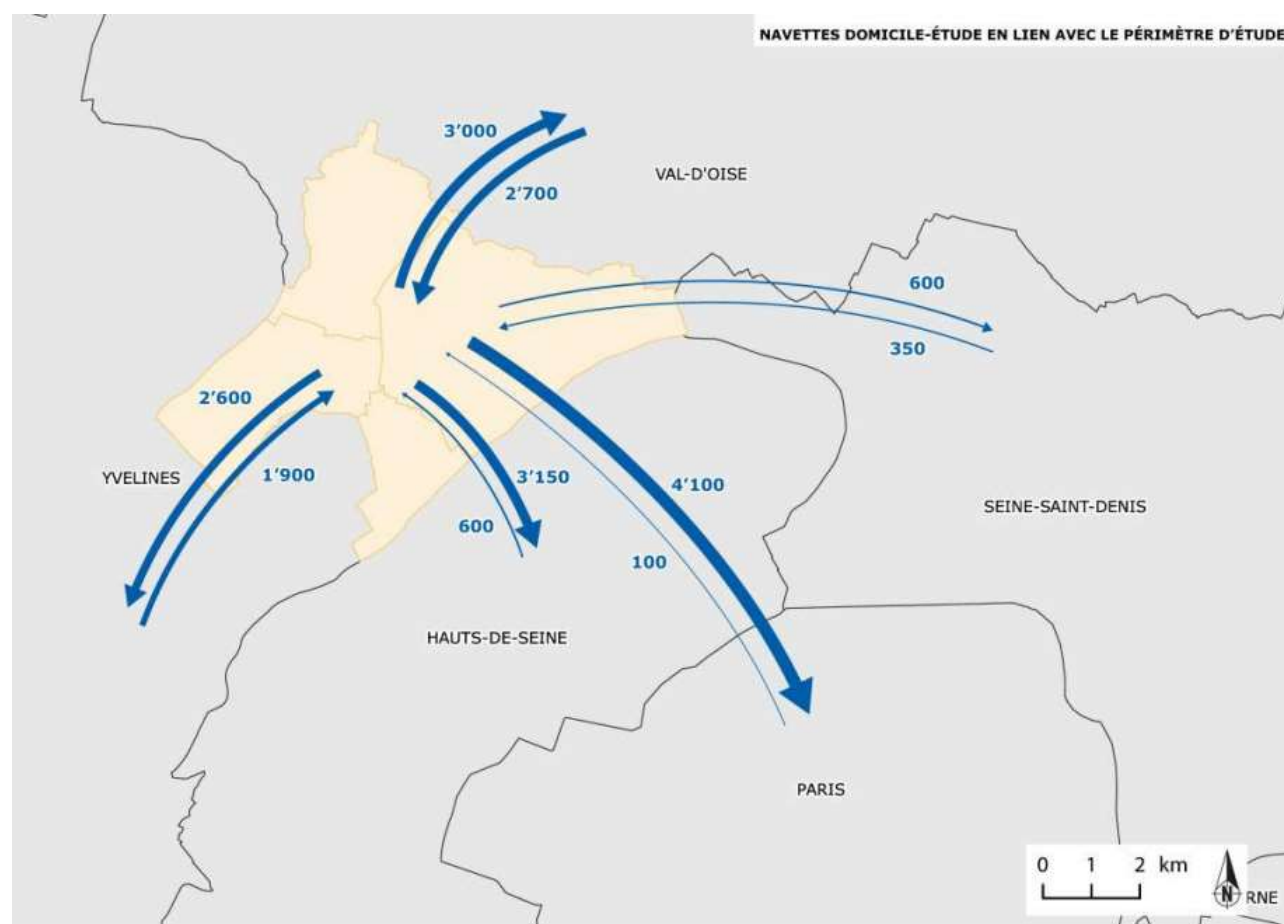


Figure 71 : Déplacements Domicile-Etude externes au périmètre (région Ile-de-France) (Source : DOCP - INSEE MOBSCO 2012)

## 2.6.4.2.3. Flux domicile-étude internes au secteur d'étude

En interne, les navettes journalières domicile-étude intercommunales sont assez faibles au sein du secteur d'étude. Comme pour les navettes domicile-travail, Argenteuil ressort tout de même comme une destination plus importante que les autres communes, ce qui peut s'expliquer par la présence de différents sites d'enseignement supérieur (antennes de Paris 13 et de l'IUT Cergy-Pontoise notamment), qui génèrent davantage de flux intercommunaux.

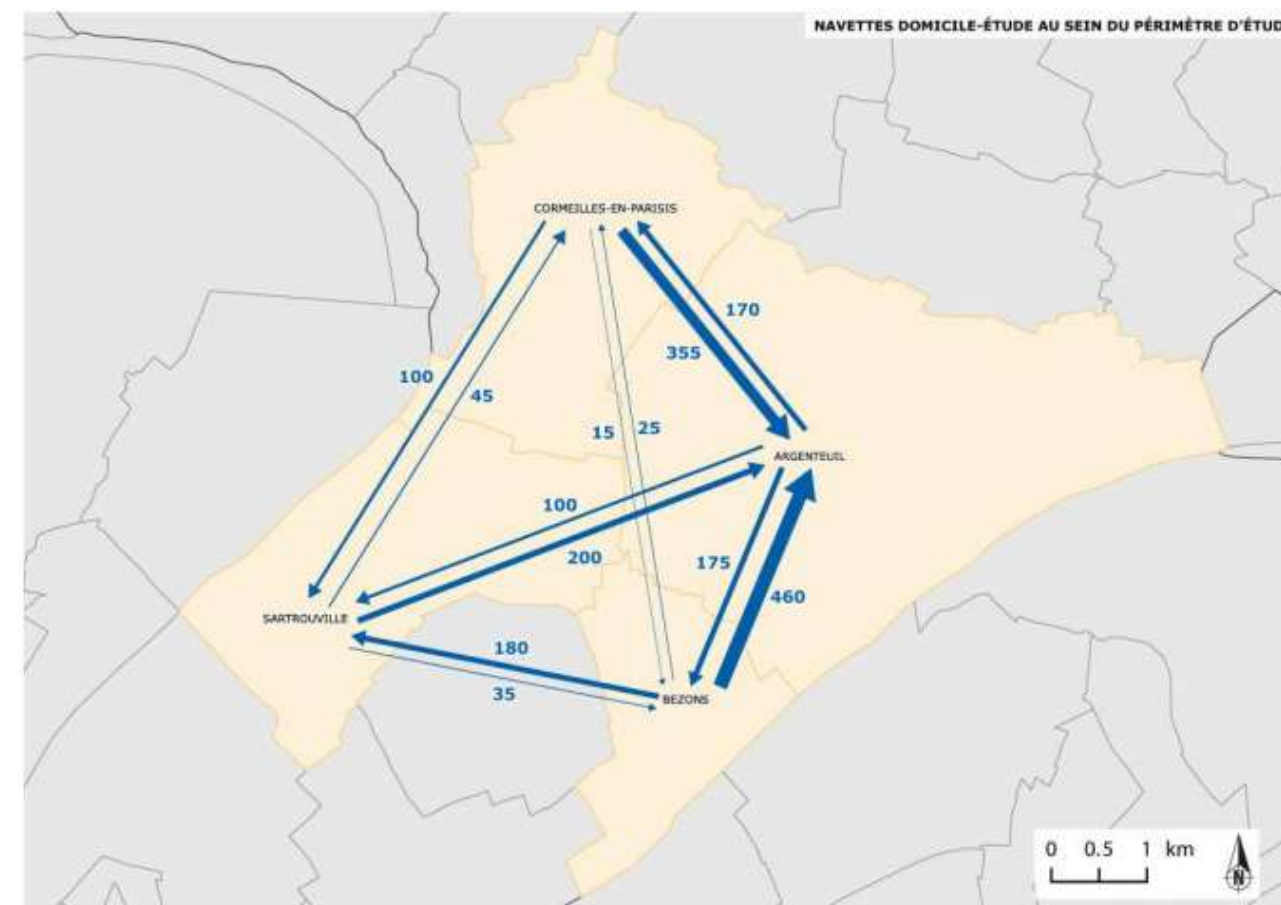


Figure 72 : Déplacements Domicile-Etude internes au périmètre (région Ile-de-France)

### CE QU'IL FAUT RETENIR – DEPLACEMENTS

Plus des trois quarts des migrations domicile-travail et domicile-étude en lien avec le secteur d'étude se font en échange avec l'extérieur du périmètre des quatre communes. Les origines et destinations des déplacements domicile-travail sont pour près de la moitié des migrations vers Paris ou les Hauts-de-Seine.

L'enjeu pour le projet est donc principalement d'offrir aux habitants et travailleurs du territoire un rabattement optimal vers les lignes structurantes en lien avec la métropole : la ligne J à Argenteuil, la ligne de tramway T2 au pont de Bezons, le RER A et les transiliens J et L à Sartrouville.

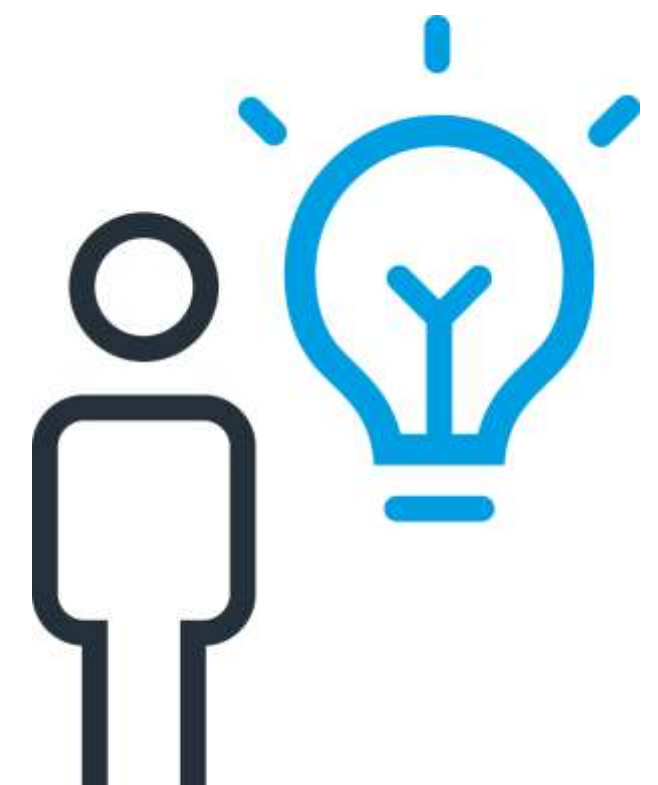
Il s'agit également d'offrir une liaison interne au périmètre performante afin d'améliorer l'usage des transports collectifs sur ces types de déplacements, largement effectués en automobile aujourd'hui.





# 3. Objectifs du projet

<b>3.1. Objectifs de l'opération .....</b>	<b>78</b>
<b>3.2. Enjeux de l'opération.....</b>	<b>79</b>
3.2.1. Enjeux de performance de l'infrastructure .....	79
3.2.2. Enjeux de partage de l'espace public.....	79
3.2.2.1. Enjeux des modes doux .....	79
3.2.2.2. Enjeux de stationnement & circulation routière .....	79
3.2.3. Enjeux paysagers et de requalification urbaine.....	80
3.2.4. Articulation avec les projets urbains et de transport du territoire .....	80
3.2.5. Enjeux fonciers.....	80



## 3.1. OBJECTIFS DE L'OPERATION

---

Situé entre deux bras de la Seine, le territoire d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis est marqué par des secteurs denses en habitations et emplois, notamment dans :

- le centre-ville d'Argenteuil et le quartier Val-Notre-Dame ;
- le cœur de ville de Bezons ;
- le quartier des Indes et le centre-ville de Sartrouville ;
- le secteur des Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis.

Par ailleurs, de nombreuses lignes de bus maillent le territoire mais souffrent de conditions de circulation difficiles, notamment aux heures de pointe.

Le développement du secteur va se poursuivre tout au long de la prochaine décennie. En lien avec les politiques d'urbanisme et de transports, il est nécessaire que l'offre de transport en commun s'adapte pour répondre au mieux aux évolutions à venir tout en développant des modes de transports doux.

Les objectifs du projet Bus Entre Seine sont les suivants :

- **Améliorer les conditions de déplacements des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire**
  - Le projet Bus Entre Seine améliorera de façon significative la qualité de service offerte aux voyageurs : des bus plus réguliers, plus rapides, plus fréquents et plus accessibles.
  - Les aménagements s'inscrivent sur les axes reliant les pôles d'échange majeurs du secteur : pont de Bezons (Tramway T2), gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Cormeilles-en-Parisis (Transilien J), pour un rabattement facilité vers le réseau structurant.
  - La ligne 272 (gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – La Frette-sur-Seine), concernées sur la totalité de leurs tracés respectifs, bénéficieront ainsi d'un haut niveau de service.
- **Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation, grâce à une desserte plus efficace**
  - Des secteurs particulièrement denses en populations et emplois verront leurs conditions de desserte en transport en commun renforcées.
  - Certains équipements majeurs, dont l'hôpital Victor Dupouy à Argenteuil ou la zone commerciale des Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis verront leur attractivité renforcée.
  - Le projet accompagnera les mutations du territoire, notamment le projet de la Porte Saint-Germain / Berges de Seine à Argenteuil, les ZAC Cœur-de-Ville et Bords de Seine à Bezons, les projets de rénovation urbaine du quartier du Plateau à Sartrouville ou encore le secteur Lafarge (marina) et la ZAC des Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis.
- **Garantir une meilleure qualité de vie et accompagner le développement des modes actifs**
  - La mise en œuvre du projet facilitera les conditions de déplacements quotidiens de nombreux voyageurs francilien.
  - Le projet prévoit de créer un itinéraire cyclable continu de 8,2 km le long des voies dédiées aux bus permettant des conditions de déplacements apaisées au sein d'un large territoire.
  - La réalisation des voies bus sera également l'occasion de requalifier les espaces traversés, notamment avec cheminements piétons confortables et sécurisés et la création de nouveaux axes paysagers entre les deux bras de la Seine.



## 3.2. ENJEUX DE L'OPERATION

### 3.2.1. Enjeux de performance de l'infrastructure

L'amélioration de la performance globale d'exploitation des bassins traversés par le site propre est l'un des enjeux principaux du projet en particulier en ce qui concerne les temps de parcours, la robustesse et la régularité.

Cet enjeu est d'autant plus important qu'il ne s'agit pas d'un projet de TCSP (transport en commun en site propre) classique. En effet, le projet propose plusieurs aménagements (site propre bidirectionnel axial, couloir bus, site propre latéral, circulation en banalisé, etc.) dans l'objectif de favoriser les multiples lignes de bus circulant sur les tronçons concernés.

L'infrastructure des voies dédiées doit donc être conçue de manière à :

- Garantir des temps de parcours attractifs ;
- Assurer la régularité et la fiabilité des lignes concernées, avec des fréquences élevées ;
- Permettre une desserte fine du territoire et des conditions de correspondances efficaces ;
- Assurer la sécurité le long du tracé et aux stations.

L'infrastructure proposée devra améliorer les conditions d'exploitation notamment sur les axes connaissant de fortes difficultés de circulation (RD392, centre-ville d'Argenteuil).

Les mesures d'accompagnement devront quant à elles optimiser les conditions de circulation, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.

La complémentarité des voies dédiées et mesures d'accompagnement devra permettre de mettre en œuvre un réseau de lignes de bus efficaces, fiables, permettant de desservir les secteurs majeurs du territoire (centres-villes, équipements, GARAC, etc.) et relier les pôles d'échange majeurs du secteur (pont de Bezons gares d'Argenteuil, gare de Sartrouville, gare de Cormeilles-en-Parisis), pour un rabattement facilité vers le réseau structurant.

### 3.2.2. Enjeux de partage de l'espace public

Le projet Bus entre Seine pose les bases d'un futur cadre de vie confortable, dynamique et générateur d'une nouvelle urbanité au travers de la proposition d'une nouvelle hiérarchisation des modes de déplacements. Le caractère routier des espaces traversés sera repensé pour laisser place à des axes de circulations urbains plus apaisés et vecteurs de lien social (humains, commerces, services, ...).

Les réaménagements de l'espace public prévus dans le projet permettront notamment :

- D'assurer un partage équilibré de l'espace public entre les différents usages ;
- D'assurer des aménagements continus, lisibles et sécurisés en faveur des modes actifs ;
- De garantir la sécurité de tous les usagers ;
- D'assurer une fluidité acceptable pour la circulation générale tout en assurant une priorité maximale aux bus ;

- D'optimiser les fonctionnalités urbaines : stationnement, livraison, accessibilité aux propriétés riveraines, aux services de secours, aux services de ramassage des déchets, aux transports exceptionnels ;
- D'être accessible à tous ;
- D'assurer des espaces végétalisés de qualité ;
- De limiter les impacts fonciers, en trouvant un équilibre entre performance du système de transport et les acquisitions foncières.

#### 3.2.2.1. ENJEUX DES MODES DOUX

La mise en place d'un tel projet a pour intérêt de modifier substantiellement le rapport des personnes à l'espace urbain, avec une plus forte place aux modes doux.

Le projet Bus Entre Seine s'inscrit dans une démarche de développement durable à travers la mise en place de continuités piétonnes et cyclistes qualitatives et permettant des conditions de déplacements apaisées au sein d'un large territoire.

Dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé, des aménagements cyclables continus et sécurisés seront réalisés sur les parties en voies dédiées. Concernant les mesures d'accompagnement, certains itinéraires existent et des projets sont prévus par les collectivités dans le cadre des schémas des circulations actives départementaux ou intercommunaux.

Le projet Bus Entre Seine offrira une réelle alternative à l'utilisation de la voiture en facilitant des interconnexions entre les différents pôles de transports en commun, notamment avec la mise en place d'arceaux vélos en station.

Des aménagements piétons confortables et sécurisés seront également mis en place sur l'ensemble des voies dédiées.

#### 3.2.2.2. ENJEUX DE STATIONNEMENT & CIRCULATION ROUTIERE

Le projet Bus entre Seine s'inscrit dans un territoire où la circulation routière est dense en heure de pointe.

Le projet Bus Entre Seine implique une redistribution des espaces publics, notamment en faveur des transports en commun, tout en veillant au bon fonctionnement de la voirie, de la circulation routière et du stationnement. Cette approche passe par :

- Un projet conçu en concertation avec les gestionnaires de voiries concernés ;
- Une analyse fine des effets du projet en termes de stationnement et circulation, incluant des itinéraires de reports sur les autres voiries du territoire ;
- Des propositions d'aménagement et de fonctionnement de l'ensemble des carrefours du tracé, permettant de s'assurer des bonnes conditions d'exploitation des bus et des véhicules particuliers.

### 3.2.3. Enjeux paysagers et de requalification urbaine

Les projets de site propre bus sont un vecteur fort de transformation urbaine et permettent de « composer la ville de demain ». A l'image d'une ligne de « tram classique », la réalisation du projet Bus Entre Seine permet d'agir aussi bien sur la mobilité que sur la qualité d'aménagement des espaces publics.

A l'échelle du grand paysage, la boucle de la Seine est la composante principale du secteur. Le projet Bus Entre Seine, traverse également différentes entités paysagères ayant leur propre identité. Par ailleurs, les projets urbains de la zone d'étude tendent à redonner un nouveau visage urbain résolument plus mixte en laissant davantage place à la nature.

Un réel enjeu paysager se dévoile le long de cette ligne. Le réaménagement des voies et le développement urbain alentour sont propices à la mise en terre d'un lien végétal, participant au cadre de vie, support de biodiversité et acteur de l'identité de la ligne.

Une attention particulière devra être portée à l'intégration paysagère de cette nouvelle infrastructure de transport dans un espace, par endroits, très marqué par les réseaux viaires, notamment au niveau de la RD392 et de la rue Michel Carré, en lien avec le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine.

Les aménagements proposés s'inscriront également en lien avec les schémas environnementaux des villes et les grandes orientations des projets urbains.

### 3.2.4. Articulation avec les projets urbains et de transport du territoire

Le secteur du projet va connaître un fort développement lié à de nombreux projets urbains (ZAC des Bois Rochefort, PRU Les Indes – Le Plateau, Porte Saint-Germain / Berges de Seine, ZAE Gare, ZAC Cœur de Ville, ZAC des Bords de Seine, etc.).

L'arrivée du Bus Entre Seine sera l'occasion d'accompagner ce renouveau urbain, en requalifiant les espaces publics à proximité et en offrant aux habitants et employés des conditions de desserte optimisées.

Le projet Bus Entre Seine favorisera la cohérence entre les besoins globaux à l'échelle de la communauté, mais également les interfaces entre le projet et les projets urbains parallèles ou connexes. Une attention particulière sera portée au niveau du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, en interface directe avec le tracé des voies dédiées (boulevard du Général Delambre et rue Michel Carré).

Par ailleurs, le projet Bus Entre Seine et le Tram 11 Express sont deux projets complémentaires pour le territoire. Certaines lignes de bus bénéficiant du projet Bus Entre Seine, notamment la ligne 272, pourront être en correspondance avec le Tram 11 à Argenteuil, Val-Notre-Dame et Sartrouville.

### 3.2.5. Enjeux fonciers

Le projet s'inscrit dans un territoire urbain dense et en pleine mutation. La création de sites propres pour bus implique le réaménagement de l'axe emprunté avec un rééquilibrage des fonctions pouvant parfois demander une emprise nécessaire supérieure à l'actuelle.

Les axes empruntés ont des emprises contraintes et la nature des constructions implantées à l'alignement ne permet pas d'envisager l'insertion d'un site propre bidirectionnel sur l'ensemble du tracé.

L'enjeu sera de concevoir le projet en trouvant un juste équilibre entre performance du système de transport et les acquisitions foncières.

La réalisation de l'étude d'impact nécessite la définition de plusieurs périmètres d'étude déterminés en fonction des thèmes abordés et ajustés au regard de la portée des composantes environnementales concernées par le projet. Conformément à la réglementation en vigueur, l'aire d'étude est la zone géographique susceptible d'être impactée par le projet, de manière à intégrer l'ensemble des effets directs ou indirects de celui-ci sur l'environnement.

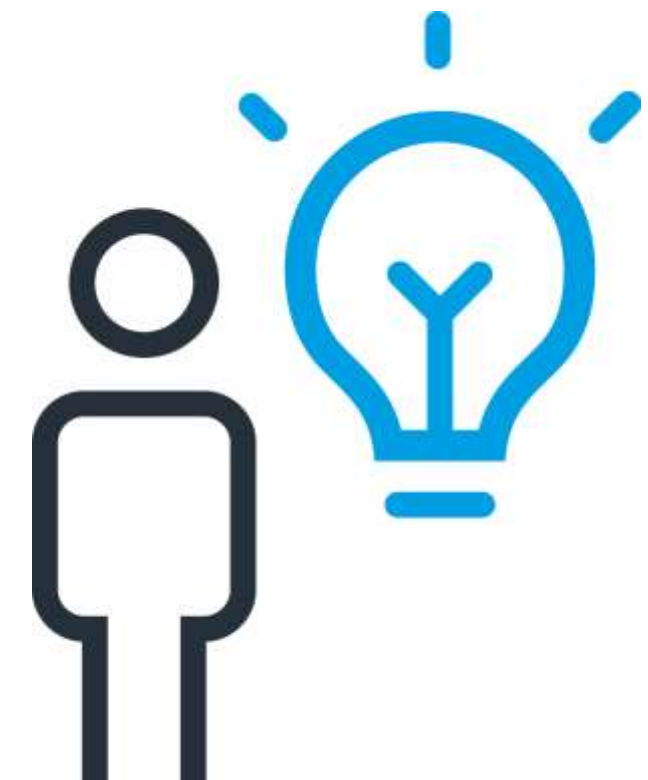




# 4. Description du projet

<b>4.1. Caractéristiques générales du projet.....</b>	<b>83</b>
<b>4.2. Parti d'aménagement .....</b>	<b>85</b>
4.2.1. Deux volets complémentaires .....	85
4.2.2. Identité du projet.....	85
4.2.3. Site propre.....	86
4.2.4. Stations.....	86
4.2.5. Aménagements de voirie .....	89
4.2.5.1. Circulation routière .....	89
4.2.5.2. Aménagements cyclables .....	89
4.2.5.3. Circulations piétonnes .....	89
4.2.6. Priorité aux carrefours .....	90
4.2.7. Revêtements.....	90
4.2.8. Stratégie végétale .....	91
4.2.9. Eclairage .....	92
4.2.10. Assainissement .....	92
<b>4.3. Voies dédiées : insertion du projet.....</b>	<b>93</b>
4.3.1. Présentation générale des voies dédiées .....	93
4.3.1.1. Principe des voies dédiées .....	93
4.3.1.2. Principes généraux d'insertion .....	93
4.3.1.3. Principes d'Insertion retenus.....	95
4.3.2. Secteur 1 : Centre-ville d'Argenteuil .....	97
4.3.2.1. Présentation générale du secteur.....	97
4.3.2.2. 1-A : boulevard Maurice Berteaux.....	98
4.3.2.3. 1-B : boulevard Léon Feix.....	98
4.3.2.4. 1-C : Boulevards Gallieni et Jeanne d'arc.....	102
4.3.2.5. 1-D : RD48 .....	105
4.3.3. Secteur 2 : du centre-ville d'Argenteuil au Pont de Bezons .....	107
4.3.3.1. Présentation générale du secteur.....	107
4.3.3.2. 2-A : rue Henri Barbusse .....	108
4.3.3.3. 2-B : rue Michel Carré .....	111

4.3.3.4. 2-C : boulevard du Général Delambre .....	117
4.3.3.5. 2-D : rues Danielle Casanova et Jean Jaurès .....	119
4.3.4. Secteur 3 : du Pont de Bezons à Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis (RD392) 124	
4.3.4.1. Présentation générale du secteur .....	124
4.3.4.2. 3-A : RD392.....	125
4.3.4.3. 3-B : boulevard du Parisis.....	141
<b>4.4. Mesures d'accompagnement.....</b>	<b>144</b>
4.4.1. Présentation générale des mesures d'accompagnement.....	144
4.4.2. Mesures d'accompagnement : Sartrouville .....	145
4.4.2.1. Présentation générale du secteur .....	145
4.4.2.2. Aménagements retenus à sartrouville.....	146
4.4.3. Mesures d'accompagnement : Cormeilles-en-Parisis.....	147
4.4.3.1. Présentation générale du secteur .....	147
4.4.3.2. Aménagements retenus à Cormeilles-en-Parisis .....	147





<b>4.5. Offre de transport et exploitation.....</b>	<b>149</b>
4.5.1. Fonctionnement général.....	149
4.5.2. Restructuration du réseau de bus.....	151
4.5.2.1. Présentation générale.....	151
4.5.2.2. Détail des deux lignes fortes : 3 et 272.....	152
4.5.3. Niveau d'offre.....	154
4.5.4. Temps de parcours.....	155
<b>4.6. Inscription dans le système de déplacements .....</b>	<b>157</b>
4.6.1. Un projet connecté au réseau structurant de transports en commun.....	157
4.6.2. Organisation de la circulation routière et du stationnement.....	157
4.6.2.1. Organisation de la circulation routière.....	157
4.6.2.2. Convois exceptionnels.....	163
4.6.2.3. Stationnement.....	163
4.6.3. Organisation des modes actifs.....	165
4.6.3.1. Aménagements cyclables.....	165
4.6.3.2. Cheminements piétons.....	166
<b>4.7. Variantes étudiées.....</b>	<b>167</b>
4.7.1. Variantes de tracé.....	167
4.7.1.1. Centre-ville d'Argenteuil.....	168
4.7.1.2. Liaison Centre-Ville d'Argenteuil – Pont de Bezons.....	169
4.7.2. Variantes d'insertion.....	171
4.7.2.1. Boulevard Maurice Berteaux.....	172
4.7.2.2. Boulevard Léon Feix (Argenteuil).....	173
4.7.2.3. Boulevards Gallieni-Jeanne d'Arc (Argenteuil).....	176
4.7.2.4. Rue michel carré (Argenteuil).....	178
4.7.2.5. RD308 (Sartrouville).....	180
4.7.3. Parti d'aménagement dans le secteur des mesures d'accompagnement.....	181
<b>4.8. Compatibilité du projet.....</b>	<b>182</b>
4.8.1. Compatibilité du projet avec les principaux documents de planification du territoire.....	182
4.8.1.1. Le SDRIF.....	182
4.8.1.1.1. Présentation.....	182
4.8.1.1.2. Objectifs du SDRIF pour le secteur d'étude et sa compatibilité avec le projet.....	182
4.8.1.2. Autres documents de planification du territoire.....	184
4.8.1.2.1. Le Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France (PDUIF).....	184
4.8.1.2.2. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE).....	184
4.8.1.2.3. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).....	184
4.8.1.2.4. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).....	184
4.8.1.2.5. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).....	184
<b>4.8.1.3. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).....</b>	<b>184</b>
<b>4.8.1.4. Schémas de cohérence territoriale.....</b>	<b>185</b>
4.8.1.4.1. SCoT de la Boucle de la Seine.....	185
4.8.1.4.2. SCoT de la Métropole du Grand Paris.....	185
<b>4.8.1.5. Plans locaux d'urbanisme (PLU).....</b>	<b>185</b>
4.8.1.5.1. Introduction.....	185
4.8.1.5.2. PLU d'Argenteuil.....	185
4.8.1.5.3. PLU de Bezons.....	186
4.8.1.5.4. PLU de Sartrouville.....	186
4.8.1.5.5. PLU de Cormeilles-en-Parisis.....	187
<b>4.8.2. Prise en compte des enseignements de la concertation.....</b>	<b>188</b>
<b>4.8.2.1. La concertation préalable.....</b>	<b>188</b>
4.8.2.1.1. Le dispositif mis en place.....	188
4.8.2.1.2. Les principaux enseignements de la concertation.....	188
<b>4.8.2.2. La concertation continue.....</b>	<b>189</b>
<b>4.8.3. Compatibilité avec les objectifs du projet.....</b>	<b>190</b>



## 4.1. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

Le projet Bus Entre Seine est situé sur les communes d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis.

Ce territoire est marqué par des secteurs denses en habitations et emplois et par un fort renouvellement urbain qui renforcera l'attractivité du territoire. La présence de nombreux équipements, dont le rayonnement dépasse souvent l'échelle communale, traduit également son dynamisme : secteurs commerçants, services publics, établissements d'enseignement, équipements sportifs, culturels et de santé.

Le territoire du projet est desservi par plusieurs lignes structurantes de transports en commun ferré (RER A, Transilien J et L, tramway T2). Un réseau de bus dense permet de relier les différents quartiers du territoire aux gares. Toutefois, ces lignes souffrent de conditions de circulation difficiles, notamment en heures de pointe, pénalisant ainsi leur efficacité et leur régularité.

**Le projet Bus Entre Seine vise à améliorer les performances du réseau de bus et les conditions de déplacements des voyageurs, par des aménagements adaptés au territoire. Il comprend deux volets distincts et complémentaires :**

- **Des voies dédiées aux bus** : entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Paris (Corneilles-en-Parisis). Elles permettront d'améliorer significativement l'efficacité des lignes de bus, en les affranchissant des aléas de la circulation. Ces voies dédiées s'accompagnent de la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable tout au long du tracé, et d'une requalification des espaces publics ;
- **Des mesures d'accompagnement**, permettant d'optimiser les temps de parcours, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Corneilles-en-Parisis et Sartrouville. Elles comprennent la priorité aux carrefours à feux et l'aménagement des principales stations. Les impacts des mesures d'accompagnement sont limités, elles ne nécessitent pas d'acquisitions foncières ni de réaménagements de la voirie de façade à façade.

**Le projet Bus Entre Seine renforcera ainsi la régularité des lignes et réduira les temps de trajets. Il permettra ainsi d'améliorer les conditions de rabattement vers le réseau structurant (Train, RER, Tramway).**

La ligne 272 (Gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – Gare de Corneilles-en-Parisis) sont concernées sur la totalité de leur itinéraire, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service.

D'autres lignes de bus pourront bénéficier des aménagements (lignes 2, 4, 6, 8, 9, 34, 140, 262, 340, H). L'itinéraire de certaines lignes sera restructuré de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements.

L'aménagement de voies dédiées aux bus s'accompagnera d'une requalification des espaces publics, avec notamment des aménagements favorisant les **modes doux** (aménagements cyclables continus, trottoirs qualitatifs) et des **aménagements paysagers**, pour un meilleur cadre de vie.

Les principales caractéristiques techniques du projet Bus Entre Seine sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Caractéristiques du projet Bus Entre Seine		
<b>Longueur</b>	Voies dédiées : 8,2 km Mesures d'accompagnement à Corneilles-en-Parisis : environ 3 km Mesures d'accompagnement à Sartrouville : environ 5 km	
<b>Nombre de stations</b>	Voies dédiées : 18 stations Mesures d'accompagnement Corneilles-en-Parisis : 8 stations dont 3 réaménagées Mesures d'accompagnement Sartrouville : 15 stations dont 9 réaménagées	
<b>Intermodalité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 pôles d'échanges majeurs : Argenteuil, Pont de Bezons, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis</li> <li>• Connexions avec 5 lignes structurantes : RER A, Trains J et L, T2, futur T11 Express prolongé</li> </ul>	
<b>Fréquentation attendue</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 200 voyageurs bénéficiant des voies dédiées à l'heure de pointe du matin</li> <li>• Charge dimensionnante : 2 200 voyageurs</li> <li>• 55 000 voyageurs / jour bénéficiant des voies dédiées</li> <li>• 62 000 voyageurs / jour bénéficiant du projet d'ensemble</li> </ul>	
<b>Fréquences de passage prévues</b>	<b>Ligne 272 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de pointe : 6 min</li> <li>• Heures creuses : 8 à 15 min</li> </ul>	<b>Ligne 3 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de pointe : 10 min</li> <li>• Heures creuses : 15 à 20 min</li> </ul>
<b>Amplitude horaire prévue</b>	Ligne 272 : 5h00 -1h00	Ligne 3 : 5h15 - 0h00
<b>Temps de parcours aux heures de pointe</b>	<b>Vers le pont de Bezons :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• depuis la gare d'Argenteuil : 21 min 30</li> <li>• depuis Berry : 11 min 30</li> <li>• depuis la gare de Corneilles : 23 min 30</li> <li>• depuis Sartrouville RER : 31 min 30</li> </ul>	<b>Depuis le pont de Bezons :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vers la gare d'Argenteuil : 19 min 30</li> <li>• vers Berry : 10 min 30</li> <li>• vers la gare de Corneilles : 22 min 30</li> <li>• vers Sartrouville RER : 37 min 30</li> </ul>



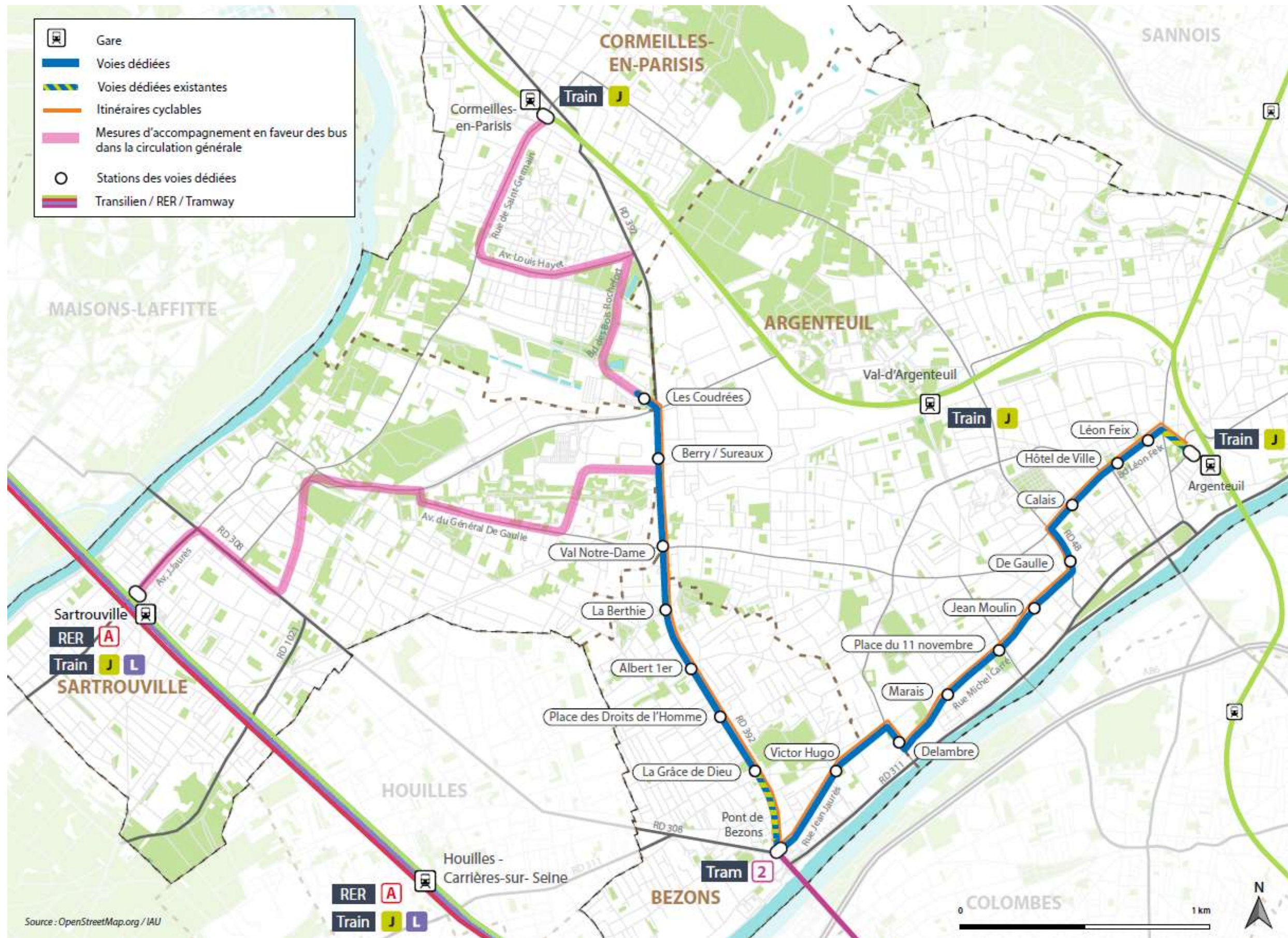


Figure 73 : Carte de présentation générale du projet Bus Entre Seine



## 4.2. PARTI D'AMENAGEMENT

### 4.2.1. Deux volets complémentaires

Pour améliorer les conditions de déplacements sur les territoires d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis, le projet Bus Entre Seine prévoit deux volets complémentaires :

- **Des voies dédiées aux bus** : entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Corneilles-en-Parisis). Elles permettront d'améliorer significativement l'efficacité des lignes de bus, en les affranchissant des aléas de la circulation. Ces voies dédiées s'accompagnent de la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable tout au long du tracé et d'une requalification des espaces publics. Ces voies dédiées concernent des itinéraires fortement empruntés par les bus. Elles nécessitent de réaménager les emprises de voiries de façade à façade et, sur certains secteurs, de procéder à des acquisitions foncières pour élargir l'emprise de la voirie. Leur mise en œuvre de voies dédiées est rendue possible par la présence de voiries relativement larges ou situées dans des secteurs de projets ;
- **Des mesures d'accompagnement**, permettant d'optimiser les temps de parcours, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Corneilles-en-Parisis et Sartrouville. Elles comprennent la priorité aux carrefours à feux et le réaménagement des principales stations. Les impacts des mesures d'accompagnement sont limités. Elles ne nécessitent pas de réaménagements de façade à façade, permettant ainsi de préserver l'ensemble des fonctionnalités de la voirie et d'éviter des atteintes au foncier dans des tissus urbains particulièrement denses.

L'objectif de ces deux volets complémentaires est d'améliorer les performances des lignes de bus sur un vaste territoire, permettant de favoriser les conditions de rabattement vers les modes lourds de transports en commun.

Si les voies dédiées permettent de renforcer fortement les performances des lignes de bus sur des secteurs particulièrement contraints et circulés par de nombreuses lignes, les mesures d'accompagnement ont vocation à garantir leur régularité dans la circulation générale, permettant ainsi d'assurer une fiabilité d'ensemble des lignes concernées de terminus à terminus.

Les lignes 272 (Argenteuil – Pont de Bezons – Sartrouville RER) et 3 (Pont de Bezons – Corneilles-en-Parisis) sont concernées sur la totalité de leur tracé, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service.

### 4.2.2. Identité du projet

Le projet Bus Entre Seine est un fort vecteur de transformation urbaine qui insuffle de nouvelles dynamiques territoriales et participe au modelage des espaces publics futurs.

Le projet, déployé sur quatre communes, traverse un territoire nuancé par des typologies urbaines variées aux largeurs de voiries bien particulières, rythmé par des centralités dynamiques et jalonné par de nombreux projets urbains (ZAC des Bois Rochefort, ZAC Cœur de ville, ZAC Bords de Seine, projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, etc.). La multiplicité de secteurs et d'ambiances peut être perçue comme un manque d'identité du projet au sein du territoire étudié.

Par ailleurs, le projet Bus Entre Seine a la particularité de disposer de deux types d'interventions complémentaires, voies dédiées et mesures d'accompagnement, afin d'aboutir à un projet global permettant d'améliorer les performances du réseau de bus.

La réussite du projet Bus Entre Seine passera par une démarche de recherche de cohérence entre les différents secteurs visant à définir une identité du projet. Il viendra ainsi se nourrir de chacun de ces secteurs et jouera le rôle de « lien » entre ces espaces afin de « gommer » cette perception de territoire morcelé de cette boucle de Seine.

L'identité du projet peut se décliner au travers de :

#### > L'identité urbaine et paysagère du projet

Le projet Bus entre Seine porte bien son nom : il lie deux bras du fleuve et s'accroche en plusieurs points à ses berges. Il s'agit ainsi de révéler ce potentiel, en jouant avec ces courants : l'eau, le bus, les modes doux, les voitures, les interactions de la faune et la flore qui se déplacent dans des couloirs de biodiversité.

Un réel enjeu paysager se dévoile le long de ce projet. Le réaménagement des voies et le développement urbain alentour sont propices à la mise en terre d'une diversité de strates végétales, participant au cadre de vie, support de biodiversité et acteur de l'identité du projet.

L'idée sera de créer des densités végétales plus ou moins fortes le long du tracé du projet, à des endroits stratégiques, avec une palette végétale au vocabulaire identitaire des rives de Seine et adaptées au milieu urbain.

#### > Le vocabulaire des stations

Le lieu de contact entre l'utilisateur et la ville se situe non pas au fil de la ligne mais bien au niveau de la station, à l'interface entre aménités urbaines et l'outil de transport. L'identité perçue et quotidienne du Bus Entre Seine pourrait ainsi se matérialiser à cet endroit particulier où les gens attendent, commercent et se déplacent.

Un vocabulaire partagé sur l'ensemble des stations des voies dédiées et mesures d'accompagnement permettra de conférer au projet une identité singulière.

La ligne du mobilier doit s'intégrer parfaitement dans le contexte local. Elle doit participer à l'identité du projet, tout en respectant l'ensemble des communes traversées.

Le choix du mobilier sera à déterminer dans les phases d'études suivantes. Selon les emprises disponibles, le mobilier de station pourra être adapté.



Figure 74 : Exemple de déclinaisons de mobilier de station suivant l'emprise disponible

L'identité du projet pourra également se décliner au regard du choix des revêtements retenus en station.

L'identité du projet sera développée et approfondie dans les phases d'études ultérieures.

### 4.2.3. Site propre

Le dimensionnement des voies dédiées doit permettre d'assurer une bonne exploitation des bus (croisement de deux bus, dépassement des vélos, etc.). Les dimensions retenues à ce stade sont présentées dans le tableau ci-dessous (préconisations Cerema).

Tableau 17 : Dimensionnement du site propre

	Configuration	Dimension préconisée
Site propre monodirectionnel (hors bordures)	≤ 50 km/h	3,50 m
	≤ 50 km/h avec cycles	4,50 m
	≤ 30 km/h	3,25 m
	En station	3,25 m
Site propre bidirectionnel (hors bordures)	≤ 50 km/h (axial ou latéral)	7,00 m
	≤ 50 km/h avec cycles	7,00 m
	≤ 30 km/h	6,50 m
	En station	6,50 m
Circulation en banalisé	Monodirectionnel	3,50 m
	Bidirectionnel	7,00 m

Les principaux types d'insertion envisagés pour les aménagements bus en section courante sur le tracé sont présentées dans le paragraphe 4.3.1.2.

### 4.2.4. Stations

Les stations sont un des éléments forts du projet, permettant notamment d'assurer son unité, entre voies dédiées et mesures d'accompagnement.

La station signale l'accueil des usagers et constitue un dénominateur commun fonctionnel du projet technique. Les stations sont les éléments récurrents des séquences traversées, tout en étant traitées avec discernement, dans le respect des spécificités du tissu proche et des épaisseurs disponibles. Leur présence change les usages, crée de nouvelles polarités, de nouvelles convergences. Elles doivent être intégrées mais aussi fonctionnelles, ergonomiques, identitaires et confortables.

Par ailleurs, la station doit :

- Respecter le dimensionnement du matériel roulant ;
- Respecter les normes d'accessibilité (continuité piétonne, dispositifs d'alerte, zones de dégagement et de retournement) ;
- Proposer des aménagements de base (signalétique, information voyageur, éclairage, abris, mobilier).

#### Implantation des stations

L'attractivité des stations étant le facteur déterminant de leur implantation, les critères présidant au choix de localisation sont :

- La desserte d'équipements, de quartiers ou de lieux publics générateurs de flux ou d'intensité urbaine ;
- Un réseau de voirie permettant une bonne irrigation des tissus urbains (nœuds les plus importants) ;
- Une capacité géométrique de la voirie à accueillir la station (largeur, facilité d'accostage) ;
- La qualité de l'aménagement, les impacts sur les fonctions urbaines alentour.

Les quais sont préférentiellement implantés en vis-à-vis. En cas d'impossibilité technique, une co-visibilité est systématiquement recherchée. Seules les stations Léon Feix, Calais et Val Notre-Dame disposent de quais décalés liés aux emprises limitées.

Au cours des études préliminaires, une interdistance moyenne de 450 à 500 m a été recherchée sur le tracé des voies dédiées afin de concilier accessibilité piétonne et exploitation du système de transport. On retrouve ci-dessous le positionnement des stations retenu à l'issue des études préliminaires et les distances interstations associées.

Le positionnement actuel des stations est conservé sur le secteur des mesures d'accompagnement.

Le nom des stations est provisoire à ce stade des études.



## Dimensionnement des stations

Le dimensionnement des quais est un paramètre important pouvant affecter l'efficacité des lignes de bus, notamment en cas de sous-dimensionnement engendrant des durées d'arrêt rallongées et d'éventuelles attentes des bus en amont des stations.

Pour répondre aux normes d'accessibilité et respecter le dimensionnement du matériel roulant notamment, les stations implantées le long des voies dédiées ont les caractéristiques géométriques suivantes :

- **Longueur de quai** : les longueurs des quais diffèrent en fonction des paramètres suivants : nombre de lignes desservant la station ; fréquence moyenne cumulée de passage des lignes à la station ; type de matériel roulant des lignes desservant la station. Les longueurs des quais varient ainsi entre 20 m et 55 m. Les quais sont complétés par des rampes d'accès compatibles avec les normes de pente PMR (4% ou inférieure).
- **Largeur de quai** : la largeur des quais, dépendant de la configuration de la station et de sa fréquentation attendue, varie entre 3,0 m à 4,0 m (3,5 m pour la station standard).
- **Hauteur de quai** : une hauteur de 18 cm est retenue pour optimiser l'accostage et l'accessibilité PMR.

Les stations sont implantées en alignement droit pour garantir l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du quai en préservant une lacune horizontale minimale.

## Aménagement des stations

Le mobilier des stations participe à l'identité de la ligne, tout en respectant les environnements urbains traversés. Le choix du mobilier et son design seront à déterminer dans les phases d'études suivantes.

Le confort des usagers pourra quant à lui être développé avec la mise en place d'une grande variété de composants :

- abri voyageur (à définir) ou poteau d'arrêt selon l'espace disponible ;
- information dynamique (bornes d'information voyageur) ;
- information statique (nom de la station, plan, totem, etc.) ;
- équipements de confort (banc, assis-debout, etc.) ;
- mobilier (corbeille de propreté, muret, garde-corps, etc.) ;
- éclairage spécifique.

Le schéma d'une station standard sur les voies dédiées est le suivant :

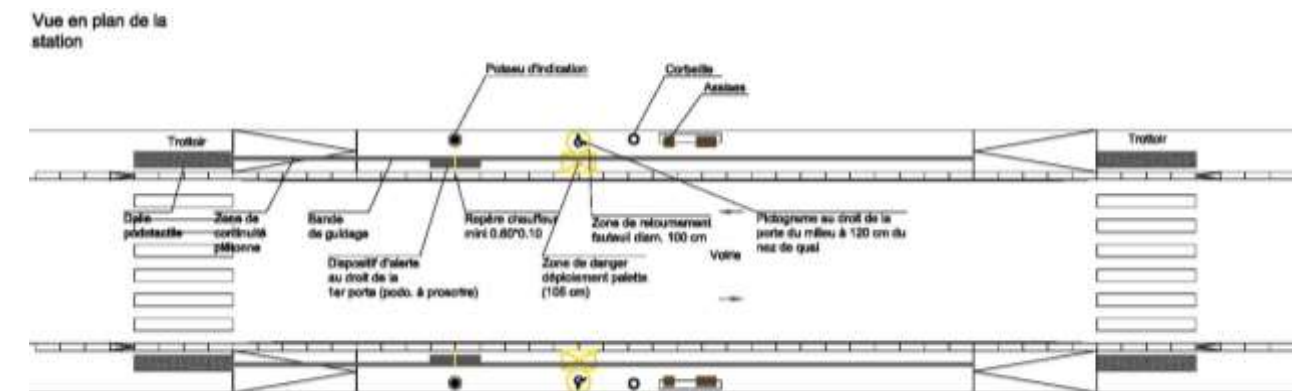


Figure 75 : Aménagement type d'une station sur les voies dédiées

Selon leurs implantations, les stations pourront proposer une offre d'équipements supplémentaires, telle que des arceaux vélos.







## 4.2.5. Aménagements de voirie

### 4.2.5.1. CIRCULATION ROUTIERE

Outre l'insertion des voies dédiées, le projet Bus Entre Seine prend en compte tous les autres utilisateurs de l'espace public et leur permet de se déplacer facilement et en sécurité.

L'insertion urbaine veille à mettre en œuvre des espaces qualitatifs pour les différents usagers tout en respectant les normes en vigueur :

- La largeur des voies de circulation est comprise entre 3,00 m en cas d'une voirie à sens unique (avec bande cyclable adjacente) et 6,00 m en cas d'une voirie à double sens. Ces valeurs seront adaptées selon le contexte local, les emprises disponibles et les servitudes des voies empruntées (approche d'un carrefour, mixité avec cycles, itinéraire de convois exceptionnels, etc.) ;
- Le stationnement longitudinal est privilégié pour des raisons de consommation d'emprises. Les places de stationnement de 2,00 m de large pour 5,50 m de long. Ces valeurs seront adaptées selon la nature du stationnement (livraison ou PMR : personne à mobilité réduite notamment).

### 4.2.5.2. AMENAGEMENTS CYCLABLES

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, un itinéraire cyclable continu est proposé sur l'ensemble des voies dédiées en respectant les recommandations émises par le Cerema<sup>1</sup>. Ces propositions ont fait l'objet d'analyses spécifiques par secteur pour proposer les solutions les plus adaptées aux enjeux et aux contraintes liées au tissu urbain.

Les aménagements cyclables proposés offrent les dimensions suivantes :

- Largeur de 1,50 m minimum (marquage compris) pour un aménagement cyclable unidirectionnel ; une surlargeur de 50 cm est retenue le long de places stationnement ;
- 3,50 m en cas de circulation mixte VL/cycles (zone 30) ;
- 4,50 m pour les voies bus partagées avec les cycles, ce qui permet le dépassement des cycles par les bus en toute sécurité.

Une attention a également été apportée au niveau des carrefours. Des SAS vélo sont proposés.

Sur le secteur des mesures d'accompagnement, les aménagements existants sont conservés.

Des arceaux vélos seront proposés à l'ensemble des stations des voies dédiées et mesures d'accompagnement (6 arceaux) en lien avec la politique vélo Véligo.

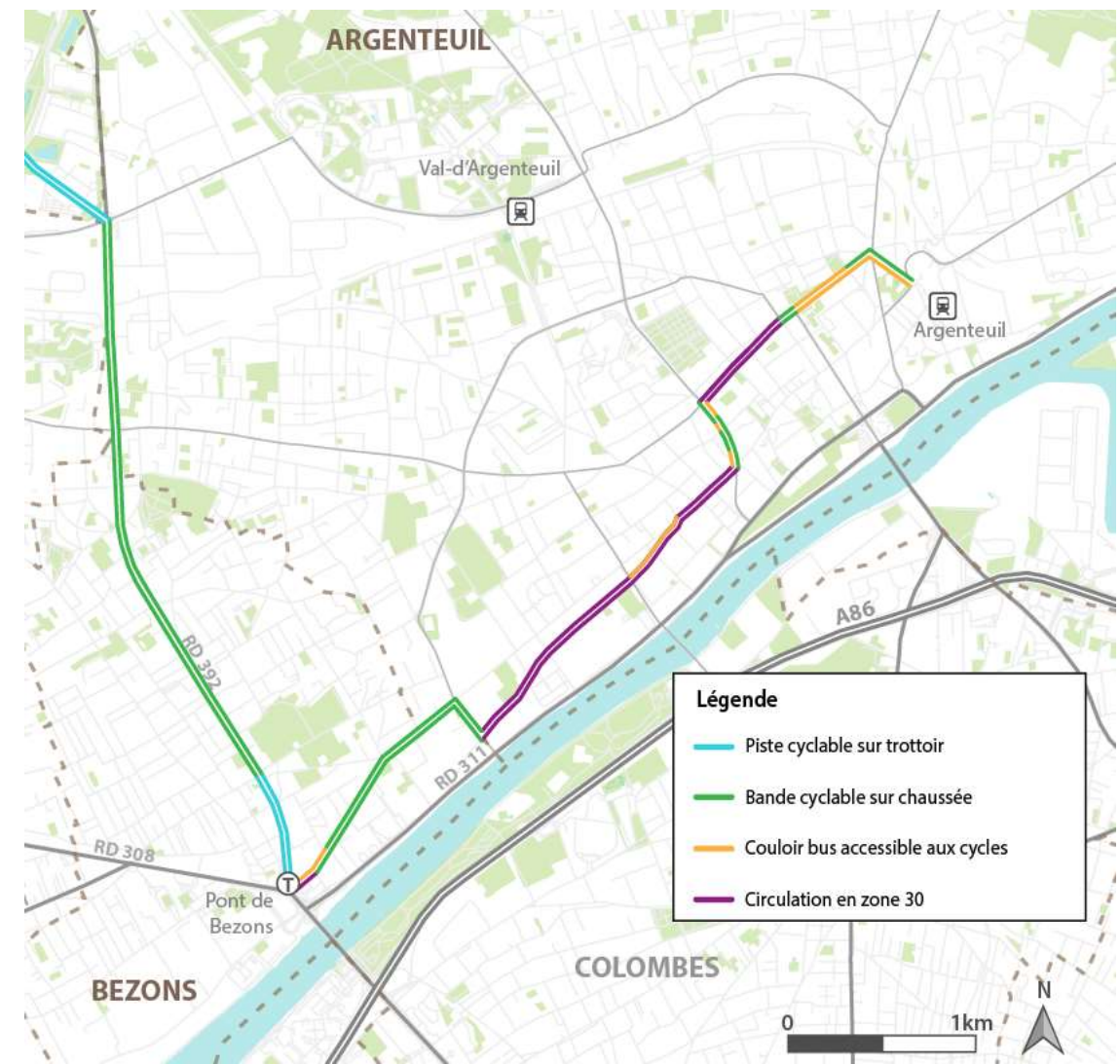


Figure 77 : Synthèse des aménagements cyclables sur les voies dédiées du projet Bus Entre Seine

### 4.2.5.3. CIRCULATIONS PIETONNES

L'un des objectifs du projet Bus entre Seine est de proposer des aménagements piétons sécurisés, confortables et lisibles.

La sécurité des piétons sera assurée au niveau des carrefours protégés par feux, des traversées ou au droit des stations grâce à la création de refuges piétons ou d'aménagements spécifiques.

Les trottoirs de 2,50 m minimum sont privilégiés, sauf si les contraintes existantes sont trop importantes. Pour assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, une largeur minimale réglementaire de 1,40 m sans obstacle est assurée dans tous les cas.

<sup>1</sup> Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ou Cerema est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre de la transition écologique et solidaire, et du ministre de la cohésion des territoires. Les missions du Cerema concernent l'ensemble des thématiques de l'aménagement et du développement

durable (urbanisme, environnement, infrastructures de transport, gestion des risques...). Il apporte un appui notamment aux collectivités territoriales et aux services déconcentrés de l'État.

## 4.2.6. Priorité aux carrefours

La priorité aux carrefours constitue un élément essentiel pour assurer un haut niveau de service aux lignes de bus.

L'objectif de la priorité bus aux carrefours est de garantir les gains de vitesse commerciale et d'assurer la régularité des temps de parcours. Ces gains s'obtiennent :

- En réduisant le temps d'approche du carrefour ;
- En supprimant le temps d'attente au carrefour.

Que les bus circulent en banalisé ou sur les voies dédiées, un système octroyant la priorité aux bus doit remplir les fonctions suivantes :

- Vider le couloir des véhicules en attente le cas échéant, dans le cas d'une circulation banalisée ;
- Permettre au bus de disposer d'un signal ouvert pour franchir le carrefour lors de son arrivée.

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, il est recherché une priorité absolue aux carrefours pour les bus circulant sur les voies dédiées.

Dans le cas de carrefours saturés ou sur les secteurs où les bus circulent en banalisé, mettre en place une priorité au feu revient à vider le couloir de véhicules devant le bus, afin de permettre au bus de passer au vert dans le cycle en cours. Dans ce cas où la priorité n'est pas absolue, la priorité aux feux vise à améliorer le temps consommé par l'approche et/ou le franchissement du carrefour.

Le système de détection recommandé dans le cadre du projet Bus Entre Seine est la radio courte portée. Ce système de priorité aux feux offre plus de souplesse pour la configuration de la priorité aux carrefours, notamment pour les sections où les bus circulent en banalisé. Ce système permet de tenir compte des évolutions de trafic dans le temps avec possibilité d'un paramétrage régulier des longueurs de remontées de files dont les bus doivent s'affranchir en amont des carrefours.

Ce système permet également de privilégier une ligne par rapport à une autre concernant la priorité aux feux.

Ce système nécessite les équipements suivants :

- Pour chaque bus : un boîtier de localisation GPS et de dialogue avec le contrôleur de carrefour ;
- Pour chaque contrôleur de carrefour : un modem radio.

## 4.2.7. Revêtements

Le choix des revêtements porte d'abord sur l'idée simple de fédérer, à travers une palette limitée de matériaux, les différents territoires traversés. Cette gamme de matériaux doit être simple, lisible et adaptée à chaque secteur traversé.

Les matériaux et la structure des voiries devront être adaptés au trafic bus et véhicules et aux contraintes d'itinéraires de convois exceptionnels. Ils devront être pérennes.

La palette de matériaux devra être également adaptée aux reprises ponctuelles des revêtements, en fonction des évolutions de la ville et de ses réseaux. De plus, cette palette pourra à la fois se fondre avec les matériaux existants pour créer une continuité ou une complémentarité, mais aussi être spécifique et esthétique.

Le choix des matériaux mérite d'être également analysé au regard du développement durable.

Les différents types de revêtement envisagés sont présentés ci-dessous. Ils font partie d'une palette de matériaux sobres, adaptés aux géométries variables du tracé, aux contraintes mécaniques des bus, et compatibles avec un trafic routier, même occasionnel (franchissement, desserte, secours) :

- **L'enrobé** : L'enrobé est un béton bitumineux généralement noir mais offrant de plus en plus souvent le choix de coloris divers. Pour le projet Bus Entre Seine, on le trouvera au niveau des voiries, de la plateforme en section courante et des espaces de stationnement. Les voies dédiées bus pourront faire l'objet d'un traitement avec un enrobé coloré pour améliorer la distinction des différents espaces.
- **L'asphalte** : Ce matériau réputé noble offre une finition lisse tout en conservant des caractéristiques antidérapantes importantes ce qui en fait un excellent revêtement pour les piétons et cycles.
- **Le béton** : Ce matériau a pour avantage de proposer des solutions techniques, durables et esthétiques parfaitement adaptées aux espaces publics. Dans le cadre du projet du Bus entre Seine, le béton sera notamment utilisé pour la plateforme bus en station.
- **Les éléments modulaires de type dalle ou pavé** : En pierre naturelle ou en béton, ils permettent de qualifier les espaces majeurs que l'on peut retrouver sur le tracé (Hôtel de ville d'Argenteuil, Hôtel de ville de Bezons, ...). On pourra également retrouver ce type de matériau sur les quais de stations.

La palette de matériaux sera approfondie dans le cadre des études ultérieures.



## 4.2.8. Stratégie végétale

La définition d'une stratégie végétale répond aux mêmes objectifs que celle des matériaux, du mobilier ou de tout autre élément de composition d'un projet urbain. Le projet végétal du projet Bus Entre Seine doit tenir compte des richesses du paysage de cette boucle de la Seine et du caractère des différents espaces traversés. Le Bus Entre Seine doit jouer le rôle de « couture » entre le paysage et la pression urbaine.

La palette végétale se décline le plus souvent autour des essences locales afin que les plantations s'adaptent rapidement aux contraintes du site, c'est-à-dire essentiellement aux conditions climatiques du lieu, au caractère urbain, tout en limitant ainsi l'entretien et l'arrosage.

Il s'agit également de :

- Diversifier les espèces à l'échelle de la ligne ;
- Dimensionner et implanter des arbres dont le volume adulte soit cohérent avec le bâti, afin de maintenir une luminosité suffisante des logements et l'accessibilité des secours ;
- Privilégier les plantations en pleine terre plutôt que des mobiliers de type jardinières ;
- Prendre en compte les prescriptions des villes et schémas environnementaux.

Les arbres existants seront maintenus autant que possible. Dans le cas où ils seraient amenés à être restitués, ceux-ci seront implantés sur des trottoirs disposant d'une largeur minimum de 3,00 m.

Cette stratégie végétale doit être pensée selon deux échelles :

- celle du grand territoire, de l'ensemble des communes et leur contexte paysager et géomorphologique ;
- puis selon une échelle plus précise, celle des sous-séquences en prenant en considération leurs particularités.

Une proposition de palette végétale indicative préconisée pour les aménagements paysagers du projet Bus Entre Seine est présentée ci-dessous. Celle-ci sera approfondie dans les études ultérieures.

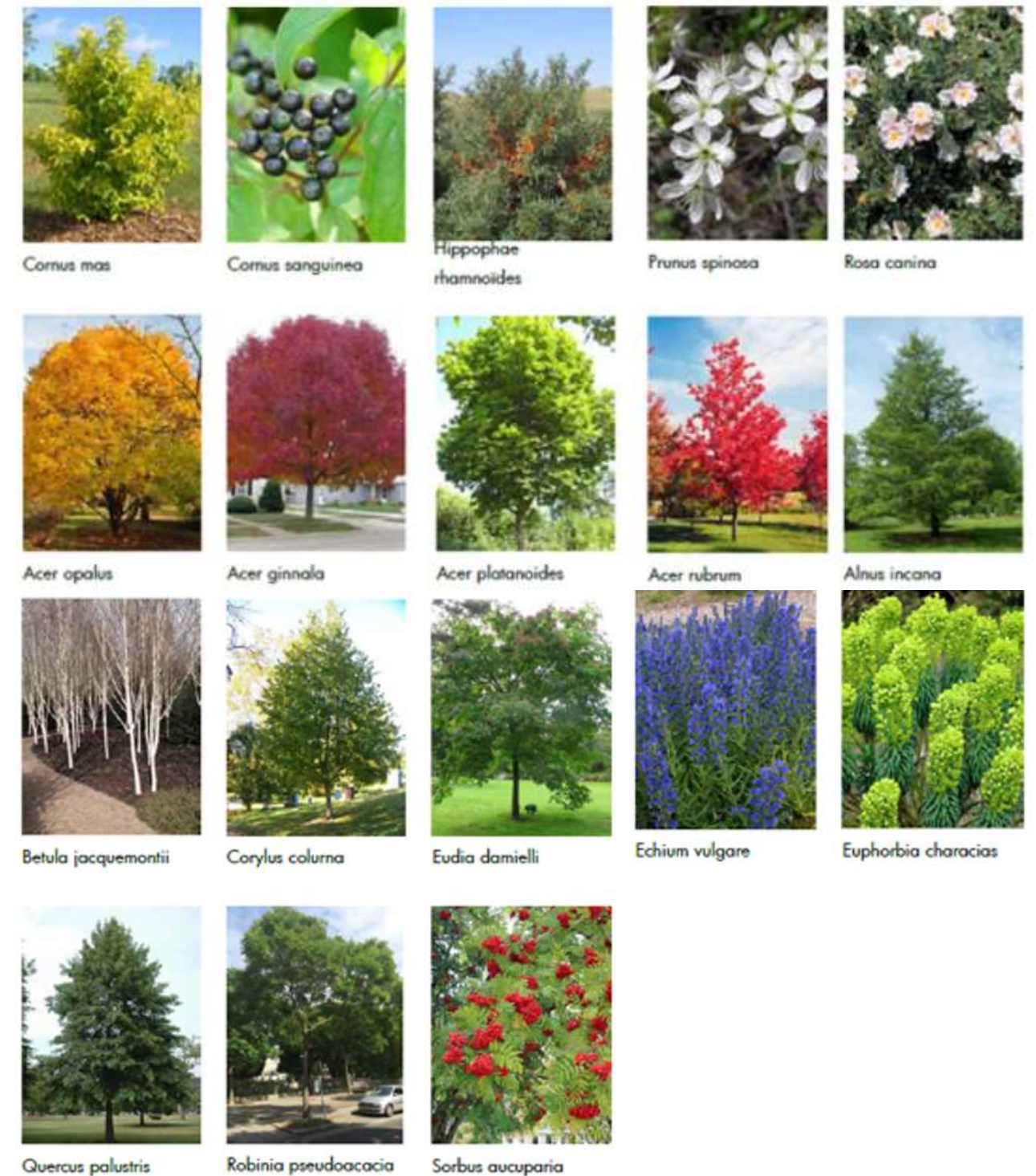


Figure 78 : Proposition de palette végétale pour le projet

## 4.2.9. Eclairage

La configuration de l'éclairage de l'espace public sera adaptée aux besoins de la trame urbaine traversée sur le secteur des voies dédiées. Les voiries, piétons et cycles sont éclairées tout au long du tracé. Les stations et les places sont également éclairées. Les candélabres seront disposés de part et d'autre de la voirie, de préférence sur les trottoirs, de manière à encadrer l'espace urbain. Une attention particulière sera apportée aux sections les plus contraintes en largeur dans le but de limiter l'occupation des trottoirs par le mobilier urbain.

La plateforme du bus ne bénéficiera pas d'un éclairage particulier – le bus sera l'unique porteur de lumière de la ligne – sauf lorsqu'elle traverse une station. Dans ce cas, un éclairage spécifique lui sera attribué en développant une identité propre à la ligne.

C'est lors de la définition précise du vocabulaire urbain du Bus entre Seine que sera développé le choix des mâts, des éclairages et du traitement des lieux spécifiques. Le choix des luminaires et candélabres sera effectué en coordination avec les acteurs du territoire (départements et communes). La hauteur et la puissance seront fonction des niveaux requis par la norme de la surface à éclairer. A ce stade, la technologie LED s'impose comme solution adéquate au regard des enjeux du projet.

L'éclairage et l'extinction des stations est à définir selon l'amplitude horaire des lignes de bus et les problématiques de vandalisme. Enfin, l'éclairage de nuit des stations fera l'objet d'une attention particulière.

L'éclairage existant sera conservé sur le secteur des mesures d'accompagnement.

## 4.2.10. Assainissement

L'évacuation des eaux de surface est un facteur essentiel au maintien en bon état des voiries et de leurs revêtements dans le temps. L'évacuation des eaux se fait grâce à l'inclinaison transversale et/ou longitudinale de la surface des voiries.

Les principes d'assainissement doivent respecter les documents de gestion des eaux (SDAGE, règlement d'assainissement du SIAAP, règlement d'assainissement des communes).

Conformément au SDAGE et au règlement du SIAAP, la gestion des eaux par infiltration sera recherchée au maximum dans la conception du projet (fosses d'arbres, espaces plantés, proximité avec des zones en friche, bassins d'infiltration). Les études détaillées du projet permettront de confirmer la faisabilité de ces solutions.

Pour les eaux dont l'infiltration ne serait pas techniquement faisable, la réglementation en vigueur impose de respecter un débit de fuite de 1 L/s/ha. La contrainte de ce débit nécessitera de mettre en place des dispositifs de stockage des eaux.

A ce stade, les solutions préconisées pour la rétention des eaux avant leur rejet dans les collecteurs :

- Sur les longs linéaires : canalisations de stockage permettant à la fois le stockage et l'acheminement de l'eau. Ces canalisations ont un diamètre d'environ un mètre. Elles sont implantées sous la voirie et permettent de retenir l'eau en maîtrisant le débit de rejet dans le collecteur principal.
- Sur l'ensemble du linéaire, les espaces verts pourront également être décaissés pour favoriser la rétention d'eau.

Afin de limiter le diamètre des canalisations, des systèmes alternatifs pourraient être mis en place. Par exemple, des SAUL (structure alvéolaire ultra légère) pourraient être implantées sur les linéaires présentant du stationnement (rue Michel Carré, rue Jean Jaurès, RD392).

Ces différents éléments seront dimensionnés dans les études ultérieures.

Les mesures d'accompagnement ne sont pas concernées par ces dispositifs.



## 4.3. VOIES DEDIEES : INSERTION DU PROJET

### 4.3.1. Présentation générale des voies dédiées

#### 4.3.1.1. PRINCIPE DES VOIES DEDIEES

Sur un linéaire d'environ 8,2 km, les voies dédiées seront affectées à la circulation des bus (couloirs bus, sites propres bidirectionnels et monodirectionnels). Elles pourront accueillir plusieurs lignes de bus avec des gabarits différents, sur tout ou partie de leur itinéraire.

Deux lignes sont concernées par le projet Bus Entre Seine sur la totalité de leur itinéraire, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service :

- La ligne 272 (RATP) qui emprunte les principaux axes et dessert les pôles d'échanges du projet : gare d'Argenteuil, Pont de Bezons, Val Notre-Dame, gare de Sartrouville.
- La ligne 3 (R'Bus - Transdev) qui relie la gare de Cormeilles-en-Parisis au Pont de Bezons en passant par Val Notre-Dame.

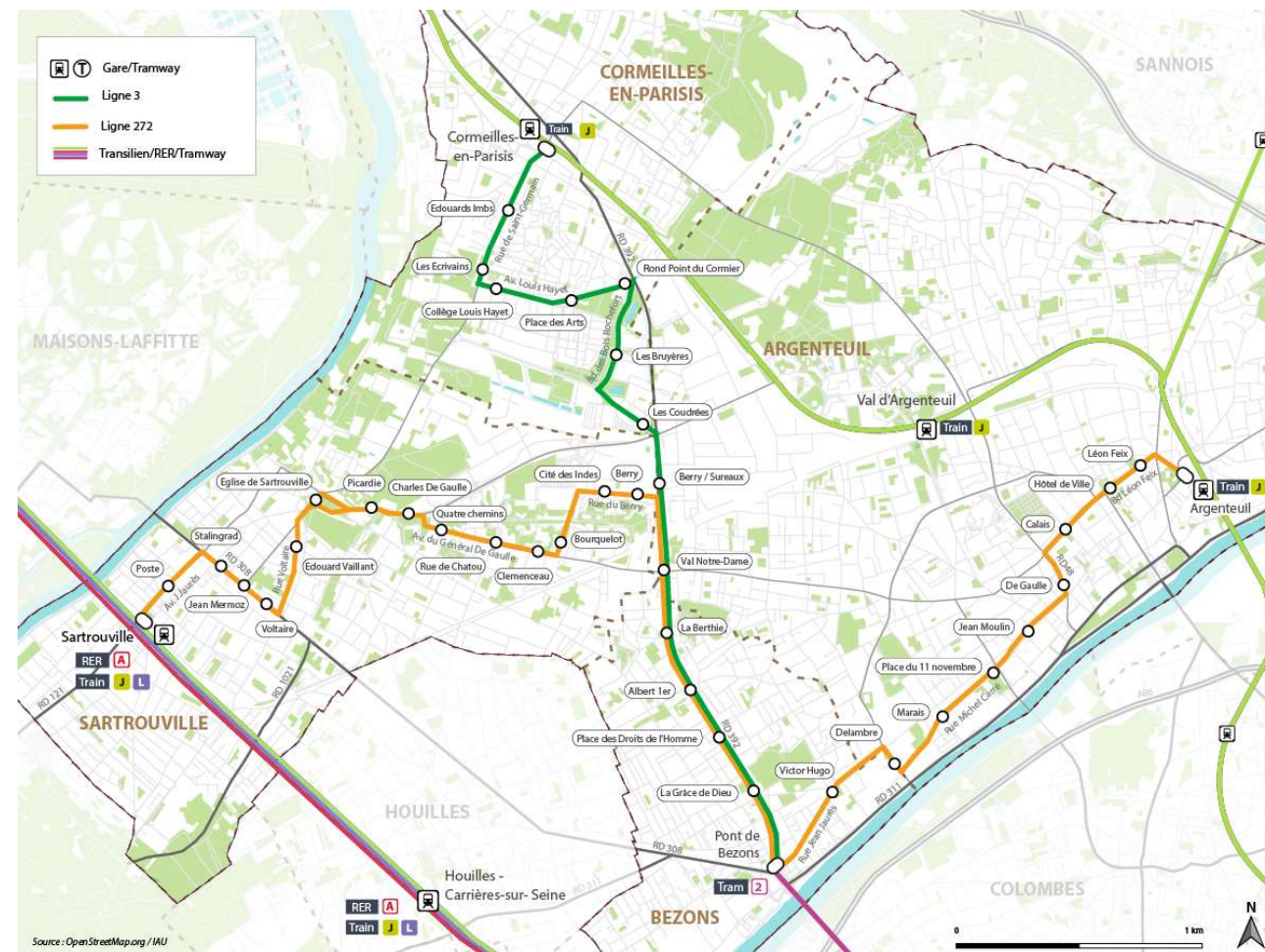


Figure 79 : Itinéraire des lignes 3 et 272

D'autres lignes de bus pourront bénéficier des aménagements (lignes 2, 4, 6, 8, 9, 34, 140, 262, 340, H). L'itinéraire de certaines lignes sera restructuré de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements.

Le principe des voies dédiées repose sur plusieurs éléments :

- des aménagements réservés aux bus afin de faciliter au maximum l'exploitation des lignes de bus ;
- une identité commune via les aménagements de voirie et les stations ;
- une priorité aux carrefours à feux : un système de détection en amont du carrefour permet le passage au vert et le franchissement prioritaire des bus ;
- un itinéraire cyclables déployé en parallèle des aménagements bus ;
- des aménagements piétons et paysagers confortables et sécurisés.

#### 4.3.1.2. PRINCIPES GENERAUX D'INSERTION

L'insertion des voies dédiées nécessite de tenir compte du partage modal de la voirie avec les autres fonctionnalités : circulation générale, modes actifs, stationnement, etc.

Le projet Bus Entre Seine prévoit d'insérer la nouvelle infrastructure de manière harmonieuse en répondant aux spécificités des territoires traversés. Chaque aménagement proposé résulte des caractéristiques des différents secteurs :

- l'emprise disponible (largeur des voiries empruntées) ;
- les besoins d'exploitation des lignes de bus ;
- les enjeux de circulation routière ;
- les enjeux de requalification urbaine ;
- les caractéristiques des activités riveraines (desserte, accès, etc.) ;
- l'expertise territoriale des partenaires locaux.

Dans le cas d'emprises contraintes, les marges de manœuvre pour l'insertion d'un site propre bus sont les suivantes :

- les acquisitions foncières ;
- la réduction de la capacité viaire (réduction du nombre de voies, mise à sens unique) ;
- la réduction du stationnement ;
- la recherche de solutions alternatives pour les itinéraires cyclables (mixité cycle / automobile, zone 30, etc.) ;
- la recherche d'un compromis sur la performance des transports collectifs (site propre alterné, site propre monodirectionnel, couloir bus, etc.).

Tout au long du tracé, l'objectif est ainsi de réaliser des infrastructures permettant de garantir la performance des lignes de bus, tout en aménageant le territoire de manière qualitative et en limitant les acquisitions foncières et les impacts sur la vie locale et les conditions de circulation.

Les principaux types d'insertion envisagés pour les aménagements bus en section courante sur le tracé sont les suivants (exemple présentant un double sens de circulation automobile, sans stationnement) :

- Le site propre bidirectionnel axial :

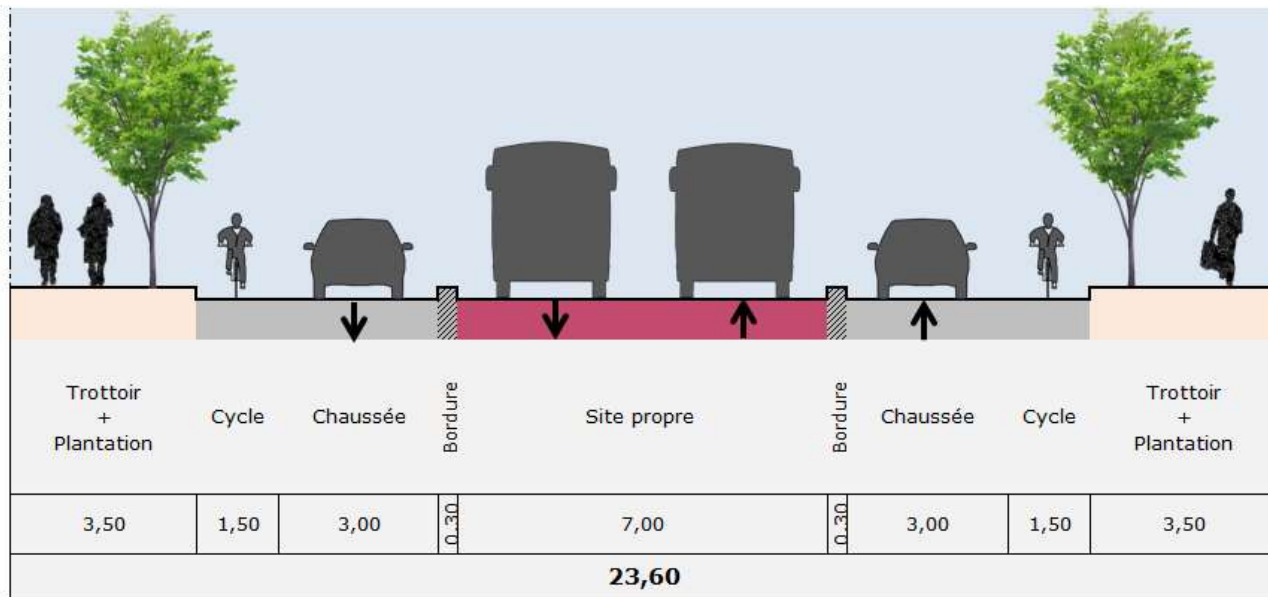


Figure 80 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial

- Le site propre bilatéral (couloirs bus ouverts aux cycles) :

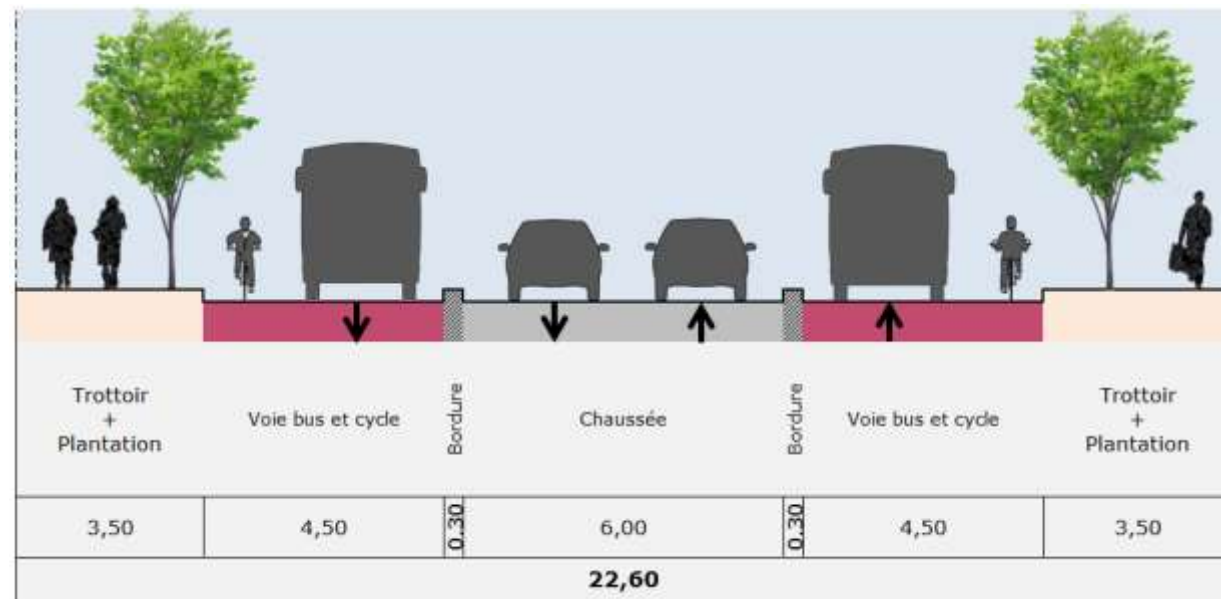


Figure 81 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bilatéral

- Le site propre monodirectionnel : il favorise un sens de circulation bus et propose une mixité entre circulation générale et bus dans l'autre sens.

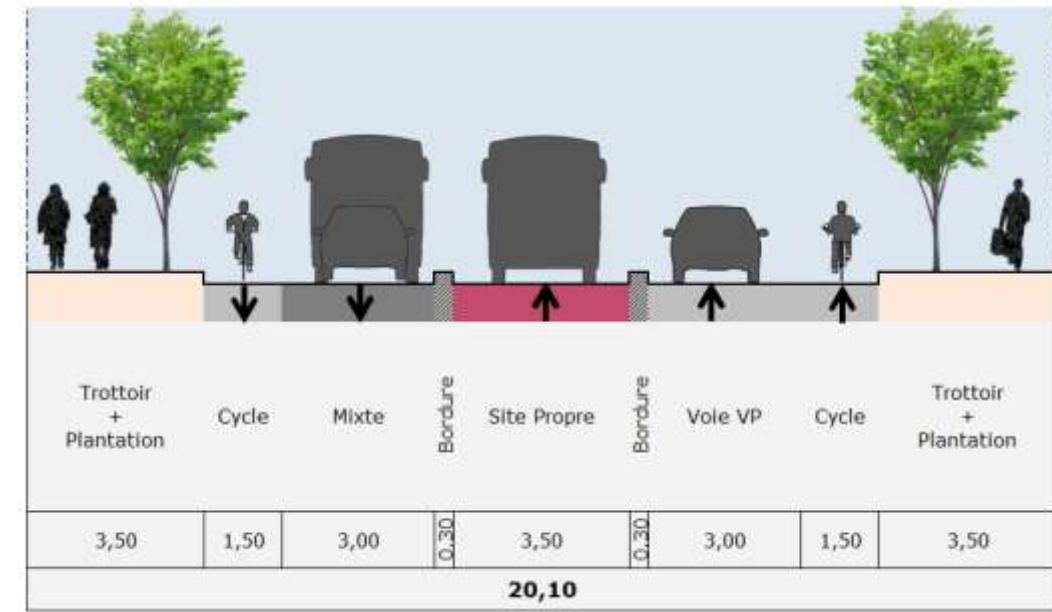


Figure 82 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre monodirectionnel

- Circulation en banalisée : les bus partagent la voirie avec les autres modes (ci-dessous, cas de la zone 30).

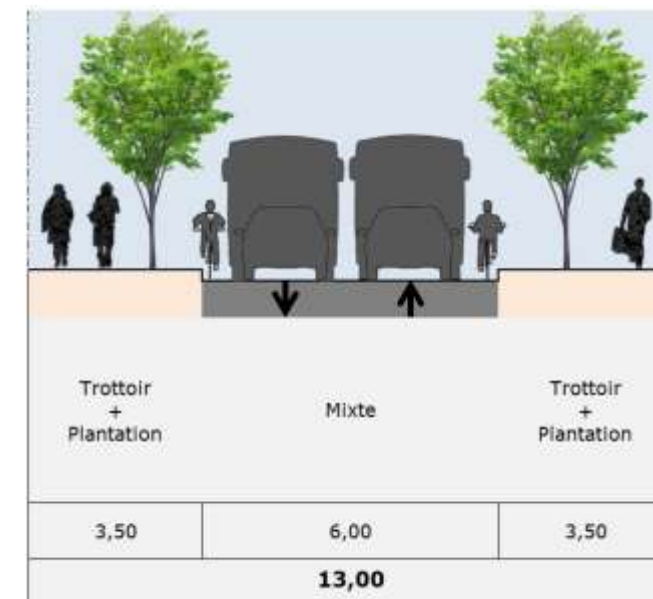


Figure 83 : Coupe type pour l'insertion de circulation en banalisée

D'autres types d'insertion (site propre bidirectionnel latéral, couloir bus monodirectionnel) sont aussi prévus ponctuellement.



### 4.3.1.3. PRINCIPES D'INSERTION RETENUS

Les voies dédiées représentent un linéaire d'environ 8,2 km entre :

- La gare d'Argenteuil et le pont de Bezons
- Le pont de Bezons et le boulevard du Parisis à Corneilles-en-Parisis.

Le tracé emprunte dans l'ordre les axes suivants :

- Le boulevard Maurice Berteaux ;
- Le boulevard Léon Feix ;
- Le boulevard Jeanne d'Arc ;
- Le boulevard Gallieni ;
- La rue du Lieutenant-Colonel Prudhon (RD48) ;
- L'avenue du Général de Gaulle (RD48) ;
- La rue Henri Barbusse ;
- La rue Michel Carré ;
- Le boulevard du Général Delambre (RD41) ;
- La rue Danielle Casanova ;
- La rue Jean Jaurès ;
- La rue de Pontoise (RD392) ;
- L'avenue Gabriel Péri (RD392) ;
- La rue Lucien Sampaix (RD392) ;
- La route de Pontoise (RD392) ;
- Le boulevard du Parisis.

Le projet Bus Entre Seine desservira 18 stations (gare d'Argenteuil comprise) sur le linéaire des voies dédiées.

Le positionnement des stations constitue un enjeu fort en vue de desservir au plus près les territoires tout en évitant de pénaliser la vitesse des lignes. Une distance moyenne de 500 mètres est ainsi recherchée le long du tracé.

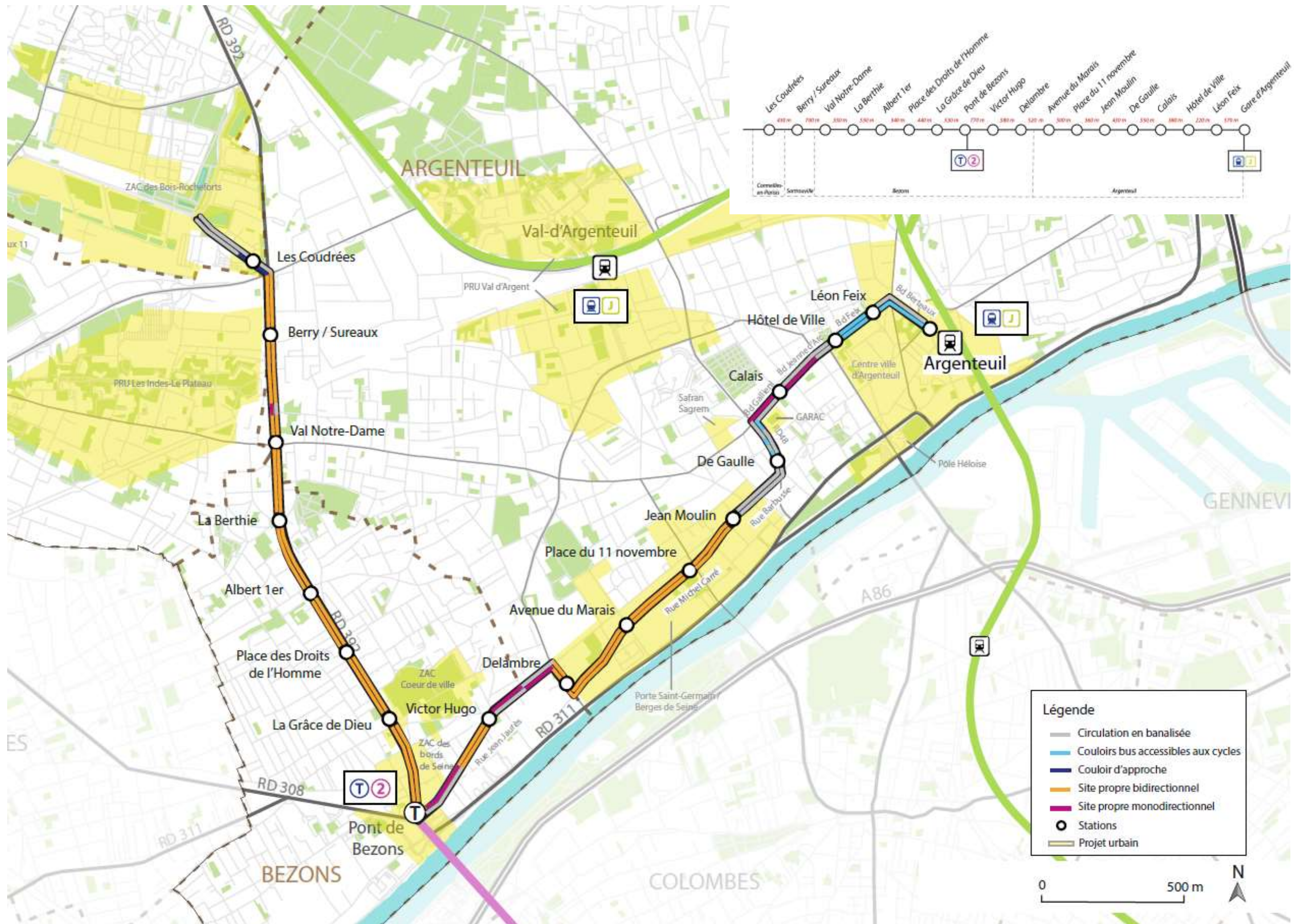


Figure 84 : Aménagements bus retenus sur les voies dédiées et synoptique des stations le long des voies dédiées



Le tracé est décomposé en trois secteurs permettant la description détaillée des aménagements retenus :

- Secteur 1 : Centre-ville d'Argenteuil
- Secteur 2 : Du centre-ville d'Argenteuil au pont de Bezons
- Secteur 3 : Du pont de Bezons à Sartrouville et Cormeilles-en-Paris (RD392)

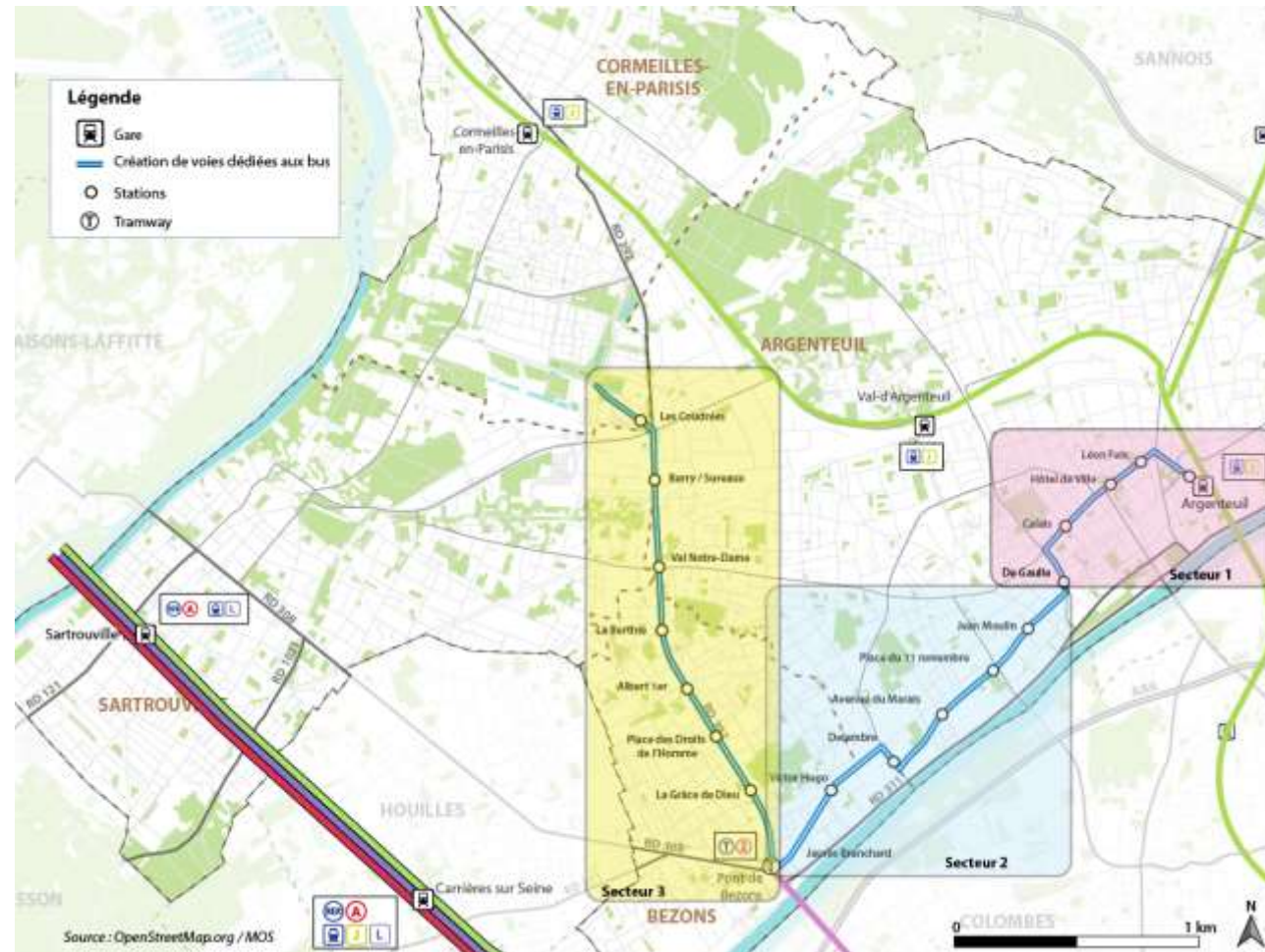


Figure 85 : Séquences d'études

## 4.3.2. Secteur 1 : Centre-ville d'Argenteuil

### 4.3.2.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

S'étendant sur 1,7 km, le secteur « Centre-ville d'Argenteuil » débute à la gare d'Argenteuil puis emprunte les axes suivants :

- Le boulevard Maurice Berteaux ;
- Le boulevard Léon Feix ;
- Le boulevard Jeanne d'Arc ;
- Le boulevard Gallieni ;
- La RD48 (rue du Lieutenant-Colonel Prudhon et avenue du Général de Gaulle).



Figure 86 : Proposition d'insertion dans le centre-ville d'Argenteuil

Véritable centralité urbaine, le centre-ville d'Argenteuil est un secteur caractérisé par de fortes densités de population et par la présence de nombreux commerces de proximité et équipements (gare, Hôtel de Ville, hôpital Victor Dupouy, Ecole Nationale des Professions de l'Automobile GARAC, collèges, lycées, etc.).

Le centre-ville d'Argenteuil est également caractérisé par de multiples projets urbains tels que ceux mis en avant au sein de l'Orientation et Aménagement et de programmation (OAP) du plan local d'urbanisme du secteur Cœur de ville d'Argenteuil..

Les axes empruntés par le projet sont des artères importantes, accueillant des flux élevés de tous types d'utilisateurs (circulation générale, piétons, cycles et bus). Bien que le boulevard Léon Feix dispose d'emprises disponibles généreuses, les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni ont quant à eux des emprises plus contraintes.

### 4.3.2.3. 1-B : BOULEVARD LEON FEIX

Entre le boulevard Berteaux et la rue Michelet, l'emprise disponible et la nature des constructions implantées à l'alignement contraignent l'insertion d'un site propre bus bidirectionnel ou de couloirs bus dans les deux sens de circulation.



Figure 89 : Profil actuel sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et le Boulevard Maurice Berteaux

Un couloir bus accessible aux cycles est conservé en direction de la gare d'Argenteuil, tandis que dans l'autre sens, les bus circulent en banalisé dans la circulation générale. Une bande cyclable est aménagée entre la chaussée et le trottoir en direction de Bezons.

#### Enjeux du secteur :

- Proposer des aménagements favorisant le fonctionnement de nombreuses lignes de bus
- Assurer une desserte fine du centre-ville via un positionnement stratégique des stations
- Proposer des aménagements adaptés à un tissu urbain constitué, en limitant les acquisitions foncières
- Maintenir ou restituer du stationnement sur l'ensemble du secteur
- Intégrer un itinéraire cyclable sécurisé et lisible
- Conserver le paysage végétal identitaire des axes
- Faciliter les accès aux équipements publics le long du boulevard Léon Feix, ainsi qu'aux commerces de proximité

Le secteur du centre-ville d'Argenteuil est décomposé en 4 sous-secteurs pour répondre aux différentes typologies urbaines traversées qui sont décrits ci-après :

- 1-A: le boulevard Maurice Berteaux ;
- 1-B : le boulevard Léon Feix ;
- 1-C : les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni ;
- 1-D : la RD48.

### 4.3.2.2. 1.A : BOULEVARD MAURICE BERTEAUX

Le boulevard Maurice Berteaux dispose actuellement d'un couloir bus accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil et de deux voies de circulation générale dans le sens contraire.



Figure 87 : Profil actuel sur le boulevard Maurice Berteaux

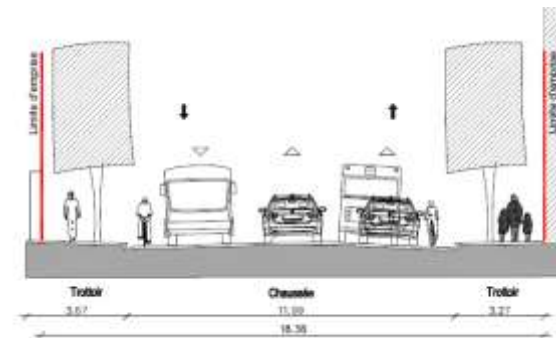


Figure 88 : Coupe type en section courante sur le boulevard Berteaux

Sur cette section, l'aménagement actuel est maintenu, soit un couloir bus ouvert aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil. En effet, cet aménagement permet d'ores et déjà de bonnes conditions d'entrée en gare et les emprises disponibles ne permettent pas d'envisager d'aménagements supplémentaires sans pénaliser fortement les conditions de circulation.

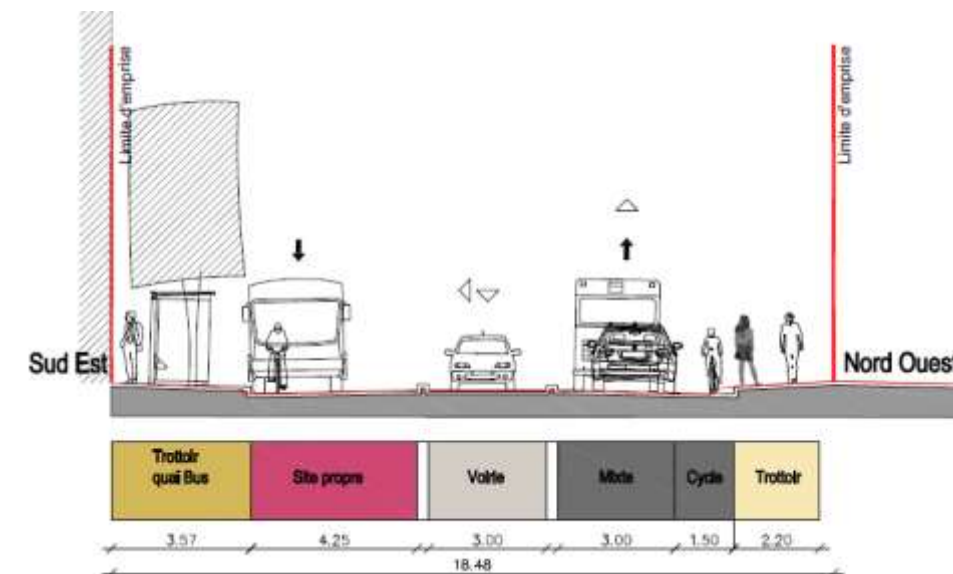


Figure 90 : Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix entre les rues Berteaux et Michelet



Sur le boulevard Léon Feix, entre la rue Michelet et la rue Belin, les emprises sont plus confortables avec près de 24 m. Cet axe supporte un trafic important dans les deux sens, avec du stationnement illicite fréquemment observé sur les couloirs bus ouverts existants, impactant l'exploitation des lignes de bus.



Figure 91 : Profil actuel sur le boulevard Léon Feix entre les rues Michelet et Belin

L'insertion de couloirs bus fermés par des bordures séparatrices est proposée afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus. L'aménagement de ces sites propres bus accessibles aux cycles (4,50 m) nécessite la suppression du stationnement sur cette section ainsi qu'un impact sur le végétal. Le projet a toutefois été conçu de manière à limiter cet impact :

- L'alignement en rive nord-ouest est conservé ;
- Un nouvel alignement d'arbre est restitué en rive sud-est ;
- Les arbres sont supprimés au niveau de la station Léon Feix.

Les couloirs bus ainsi élargis permettront d'assurer la cohabitation bus / cycles dans de meilleures conditions que la situation actuelle.

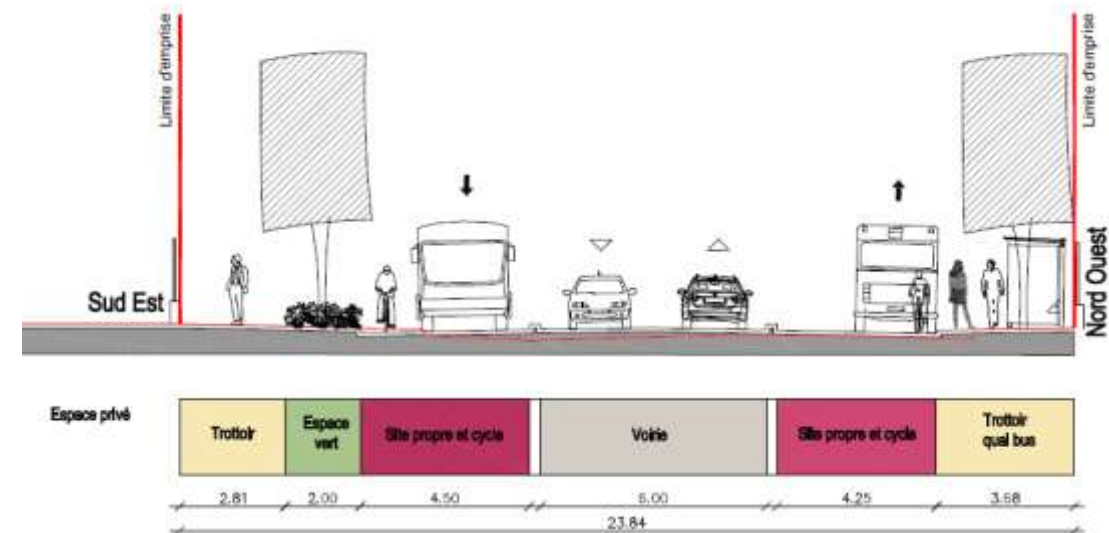


Figure 92 : Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix



Figure 93 : Intention d'aménagement sur le boulevard Léon Feix

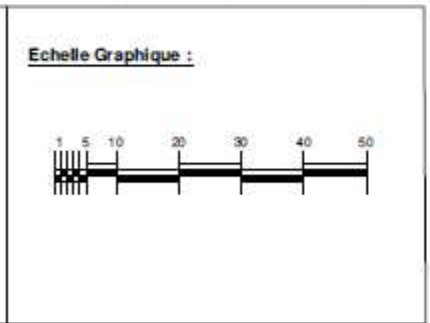
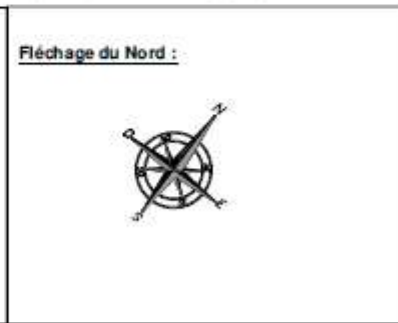
Deux stations sont proposées sur le boulevard Léon Feix :

- **Station « Léon Feix »** : au regard des contraintes d'insertion, la station est proposée en quai décalés de part et d'autre du carrefour Michelet / Feix. Cela permet également de proposer des quais confortables et sécurisés. Elle permettra de desservir un secteur d'habitation dense, plusieurs équipements scolaires dont le collège Carnot et le lycée Georges Braque et le centre de santé.
- **Station « Hôtel de Ville »** : en fonction des lignes en passage, les quais sont proposés au droit de l'Hôtel de Ville ou sur l'avenue Gabriel Péri. La station permettra de desservir directement l'avenue commerçante Gabriel Péri et les équipements tels que la mairie.





MATERIELS		VEGETATION		SIGNALIS		ZONAGES	
Voie BUS	Trottoir	Arbre jeune	Voie piétonne	Voie de circulation	Zone URB	Zone URB	Zone URB
Voie BUS + VL	Voie BUS	Arbre adulte / caducif	Voie vélo	Voie de circulation	Zone URB	Zone URB	Zone URB
Voie VL							
Voie BUS station							
Voie LDT							



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 02 - BOULEVARD LEON FEIX**

FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

Mandatitaire :  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilhon  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villespaysages.fr



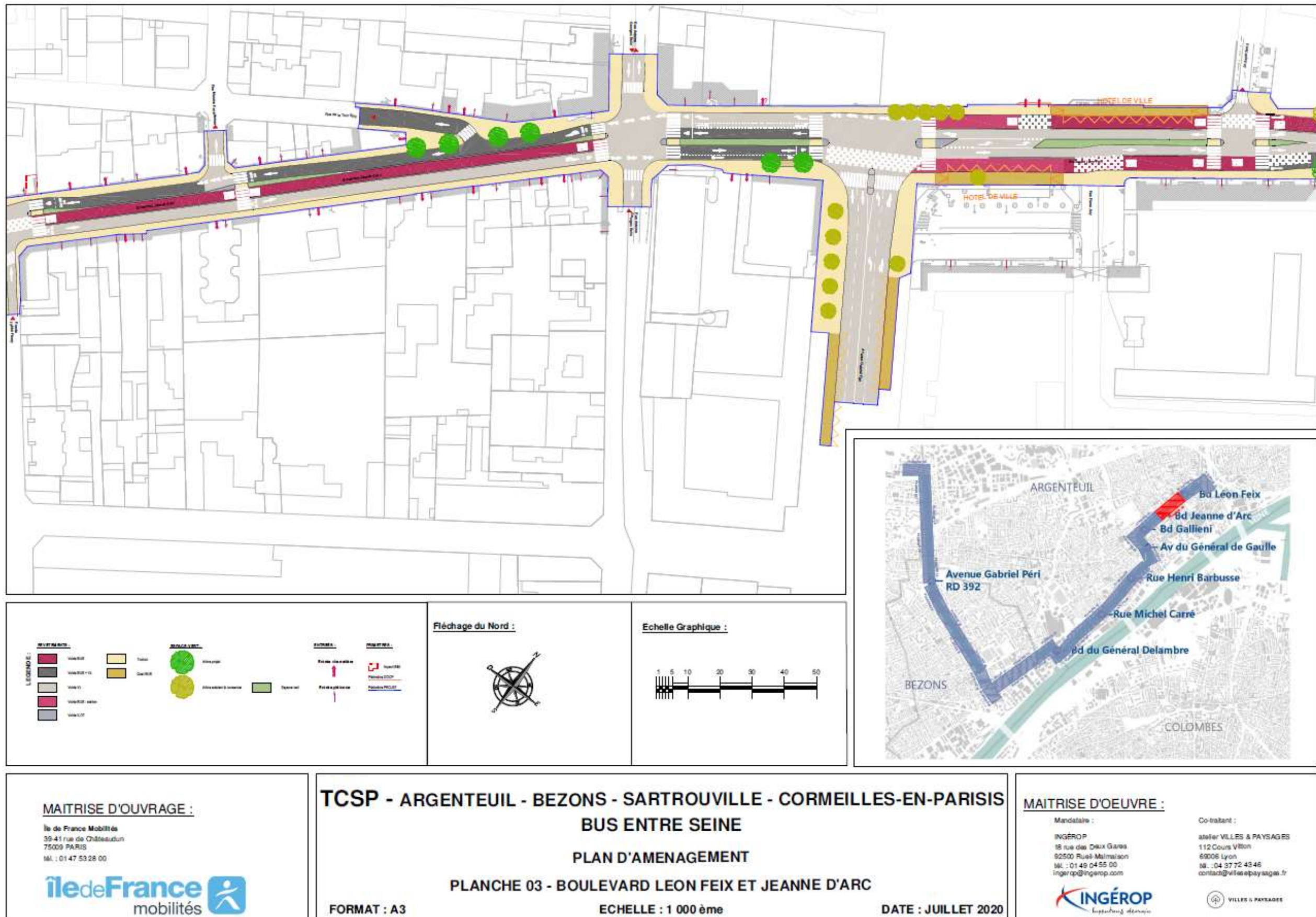


Figure 94 : Plans d'insertion du boulevard Léon Feix

#### 4.3.2.4. 1-C : BOULEVARDS GALLIENI ET JEANNE D'ARC

Les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni sont principalement bordés par des habitations pavillonnaires ainsi que par l'École Nationale des Professions de l'automobile (GARAC). Les axes sont bordés par deux alignements d'arbres.

Les voiries étroites et le stationnement contraignent actuellement la circulation des bus. Les bus souffrent de congestion en heures de pointe, notamment au niveau du carrefour avec la rue Antonin Georges Belin (jusqu'à 200 m de remontée de file sur le boulevard Jeanne d'Arc).



Figure 95 : Profils actuels sur les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni

Sur cette section contrainte, l'emprise disponible ne permet pas l'insertion d'un site propre bus et la restitution des fonctionnalités urbaines existantes. Un élargissement de l'emprise existante est donc proposé en rive sud du boulevard Gallieni, et les alignements d'arbres devront être supprimés sur une courte section (environ 200 m).

Compte tenu des contraintes foncières et de l'objectif de conserver les deux sens automobiles pour ne pas pénaliser l'accessibilité riveraine, le projet consiste en l'aménagement de sites propres monodirectionnels axiaux, permettant aux bus de s'affranchir des remontées de files à l'approche des carrefours :

- En direction du Pont de Bezons à l'approche de la RD48
- En direction de la gare d'Argenteuil entre la station Calais et la rue Antonin Georges Belin ;

De plus, afin de favoriser la cohabitation de tous les usagers sur la voirie, ces boulevards seront limités à une vitesse de 30 km/h.

Le stationnement est réduit au profit de la conservation ou restitution du double alignement d'arbres.

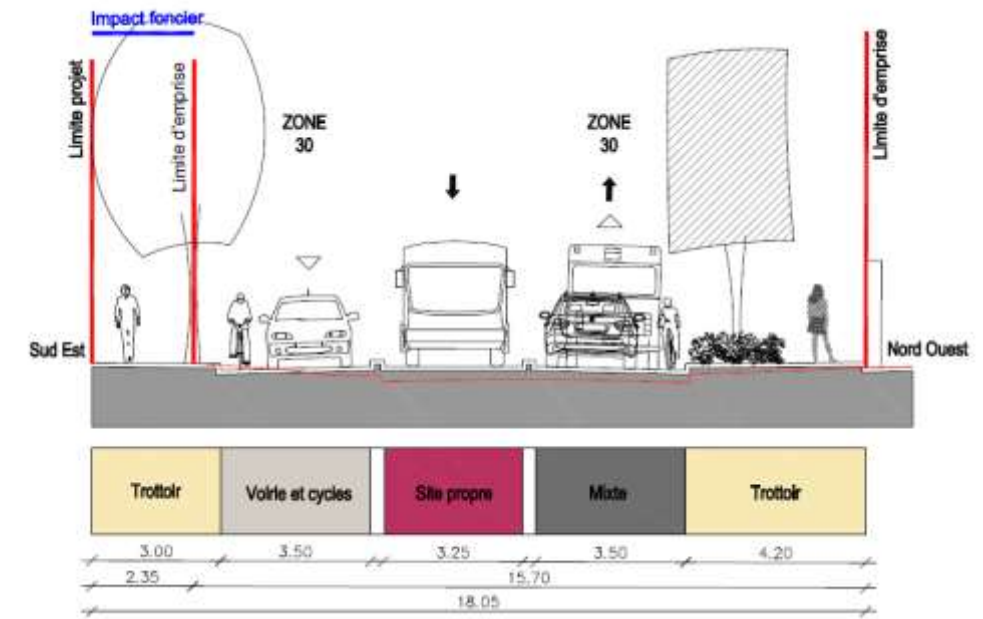


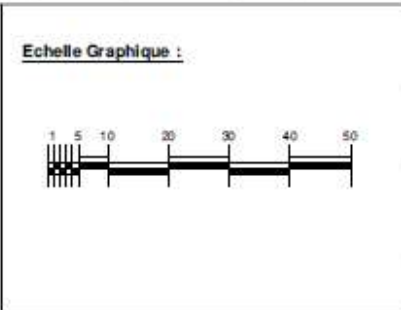
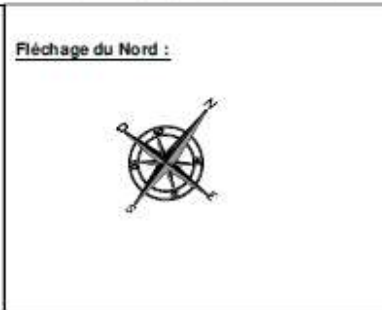
Figure 96 : Coupe type en section courante sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc

La station « Calais » est implantée de part et d'autre de la rue éponyme afin de limiter les impacts fonciers. Elle permettra desservir les habitants du quartier, ainsi que plusieurs établissements scolaires dont l'École Nationale des Professions de l'Automobile (GARAC) et le collège Paul Vaillant Couturier.





RELEVÉS		SIGNALISER		SYMBOLES		PROJETÉS	
■	Voie R1	■	Trottoir	●	Point de circulation	■	Voie R1
■	Voie R2-VL	■	Car-RS	●	Point de passage	■	Voie R2
■	Voie V1	●	Arbre existant à conserver	■	Voie R3	■	Voie R3
■	Voie R1 - station	■	Voie R4	■	Voie R4	■	Voie R4
■	Voie L1	■	Voie R5	■	Voie R5	■	Voie R5



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaubien  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 03 - BOULEVARD LEON FEIX ET JEANNE D'ARC**  
 FORMAT : A3      ECHELLE : 1 000 ème      DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

Mandatitaire :  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilton  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villespaysage.fr



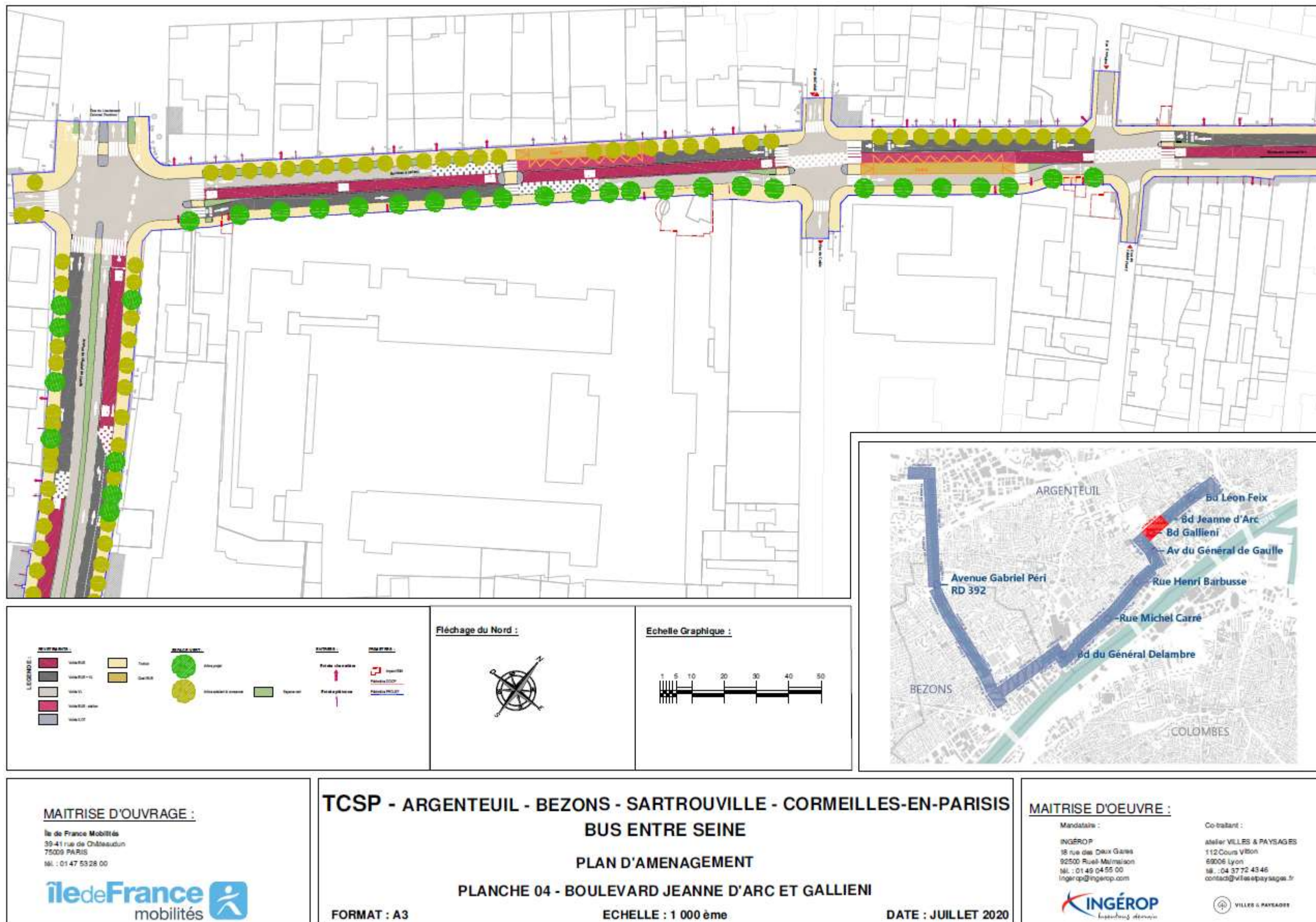


Figure 97 : Plan d'insertion sur les boulevards Jeanne D'Arc et Gallieni



### 4.3.2.5. 1-D : RD48

La route départementale RD48 permet de relier Argenteuil à Corneilles-en-Parisis. Il s'agit d'une artère importante qui accueille des flux élevés mais ne faisant pas ressortir de difficultés majeures de circulation.



Figure 98 : Profils actuels de la RD48

Le projet prévoit de mettre place des couloirs bus en approche des carrefours. Ces aménagements, ainsi que la mise en place d'un itinéraire cycle continu (bande cyclable ou circulation dans les couloirs bus), nécessitent la réduction de la capacité viaire de 2x2 voies à 2x1 voie en approche de carrefour. Les aménagements ont toutefois été conçus de manière à garantir le fonctionnement satisfaisant des carrefours.

De même que sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc, une attention particulière est apportée à la végétation. Le stationnement est supprimé au profit de la mise en place d'alignements d'arbres.

L'implantation d'une station « De Gaulle » est prévue à proximité du carrefour avec la rue Henri Barbusse permettant ainsi l'accessibilité piétonne au centre-ville d'Argenteuil, au marché Héloïse ou encore à la CAF.

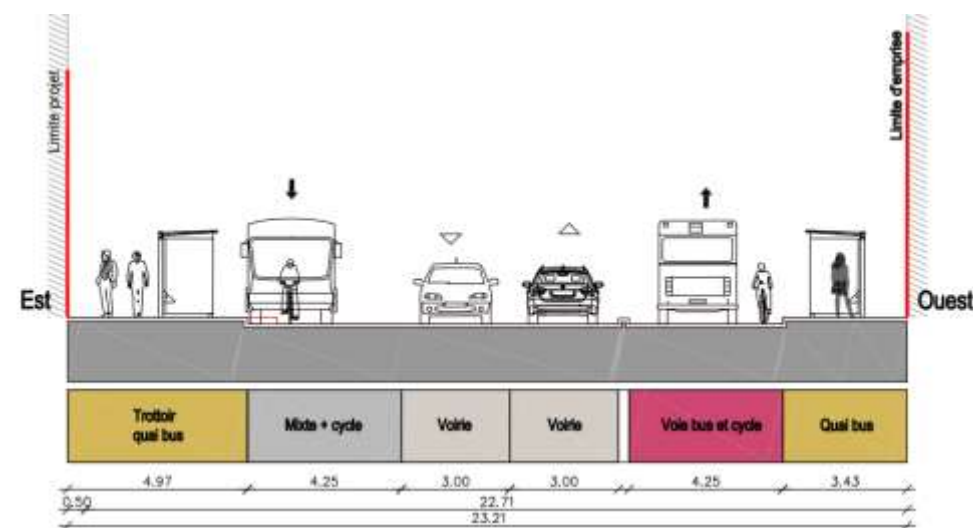
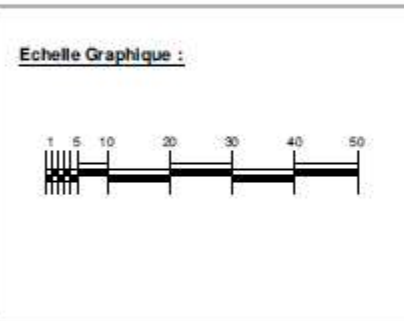


Figure 99 : Coupe au droit de la station « De Gaulle » sur la RD48



SYMBOLES		SYMBOLES		SYMBOLES		SYMBOLES	
[Red Box]	Voie BUS	[Green Circle]	Arbre jeune	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Grey Box]	Voie BUS - 1	[Yellow Circle]	Arbre adulte à conserver	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS	[Green Circle]	Arbre jeune	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 2	[Yellow Circle]	Arbre adulte à conserver	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 3	[Green Circle]	Arbre jeune	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 4	[Yellow Circle]	Arbre adulte à conserver	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 5	[Green Circle]	Arbre jeune	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 6	[Yellow Circle]	Arbre adulte à conserver	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 7	[Green Circle]	Arbre jeune	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 8	[Yellow Circle]	Arbre adulte à conserver	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 9	[Green Circle]	Arbre jeune	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons
[Red Box]	Voie BUS - 10	[Yellow Circle]	Arbre adulte à conserver	[Red Box]	Passage piétons	[Red Box]	Passage piétons



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 05 - AVENUE DU GENERAL DE GAULLE**  
 FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

Mandatitaire :  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilbon  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villespaysages.fr

Figure 100 : Plan d'insertion de la RD48



## 4.3.3. Secteur 2 : du centre-ville d'Argenteuil au Pont de Bezons

### 4.3.3.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

Le secteur 2 s'étend sur près de 3 km de la rue Henri Barbusse jusqu'au Pont de Bezons en passant par :

- La rue Henri Barbusse ;
- La rue Michel Carré ;
- Le boulevard du Général Delambre ;
- La rue Danielle Casanova ;
- La rue Jean Jaurès.

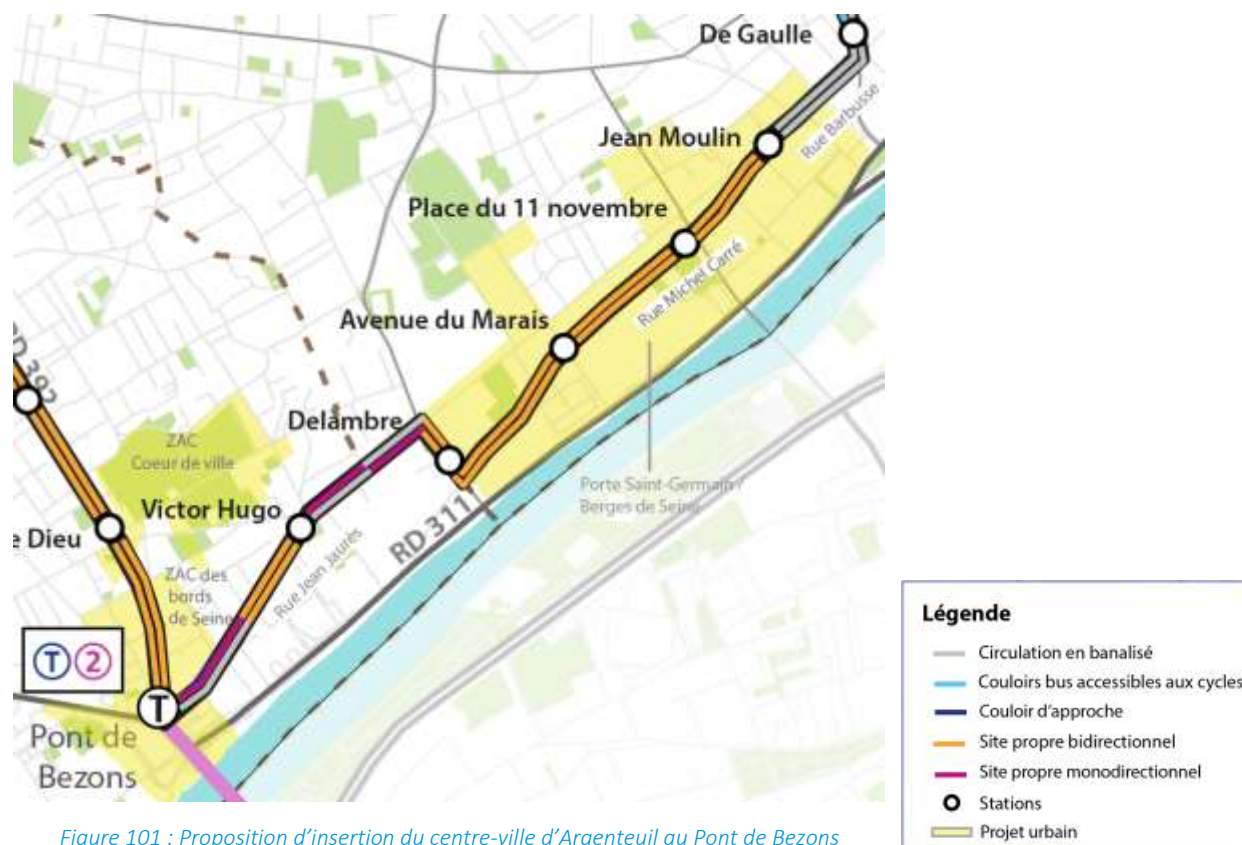


Figure 101 : Proposition d'insertion du centre-ville d'Argenteuil au Pont de Bezons

Il s'agit d'un secteur majoritairement occupé par des zones d'activités ponctuées de logements individuels ou collectifs et caractérisé par de nombreux projets urbains dont Porte Saint-Germain / Berges de Seine. La mutation de ce secteur s'inscrit dans une synergie avec le projet Bus Entre Seine, permettant une plus grande souplesse d'emprise pour l'implantation des voies dédiées, qui bénéficieront aux futurs habitants et usagers.

La traversée du territoire de Bezons via la rue Jean Jaurès viendra également renforcer la desserte d'un secteur où la densité de population, le niveau d'équipement (stades, écoles) et l'activité économique (bureaux River Ouest), déjà élevés, seront renforcés après la livraison des ZAC « Bords de Seine » et « Cœur de Ville ».

L'aménagement de voies réservées aux bus facilitera l'accessibilité des populations actuelles et futures et renforcera l'attractivité du quartier. Une place privilégiée sera ainsi accordée aux transports en commun et aux modes doux.

#### Enjeux du projet :

- Assurer une liaison bus performante entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons
- Proposer des aménagements bus adaptés à un tissu urbain contraint et/ou en mutation
- Accompagner le développement du secteur et l'arrivée de nouveaux habitants et activités
- Apporter une ambiance végétale identitaire

Ce secteur est décomposé en 4 sous-secteurs pour répondre aux différentes typologies urbaines traversées qui sont décrits ci-après :

- 2-A : la rue Henri Barbusse ;
- 2-B : la rue Michel Carré ;
- 2-C : le boulevard du Général Delambre ;
- 2-D : les rues Danielle Casanova et Jean Jaurès.

### 4.3.3.2. 2-A : RUE HENRI BARBUSSE

Sur la rue Henri Barbusse, le profil est très contraint. En effet, située entre deux alignements bâtis récents, la voirie est étroite (largeur d'environ 6 m) et bordée de stationnement pouvant perturber la circulation des bus.



Figure 102 : Profils actuels de la rue Henri Barbusse

L'emprise disponible, la présence de bâtis à l'alignement et les besoins en circulation routière ne permettent pas l'insertion d'un site propre bus. Ainsi, la circulation des bus est prévue en banalisé dans la circulation générale. Le projet prévoit la réduction du stationnement et la mise en place d'une zone 30 dans laquelle la cohabitation des bus, des automobiles et des cycles est proposée. La voirie sera élargie à 7 m pour faciliter la circulation des bus.

La mise en place de la priorité bus aux carrefours permettra de limiter les temps perdus par les bus dans cette section en circulation banalisée.

La plantation d'arbres est proposée autant que possible.

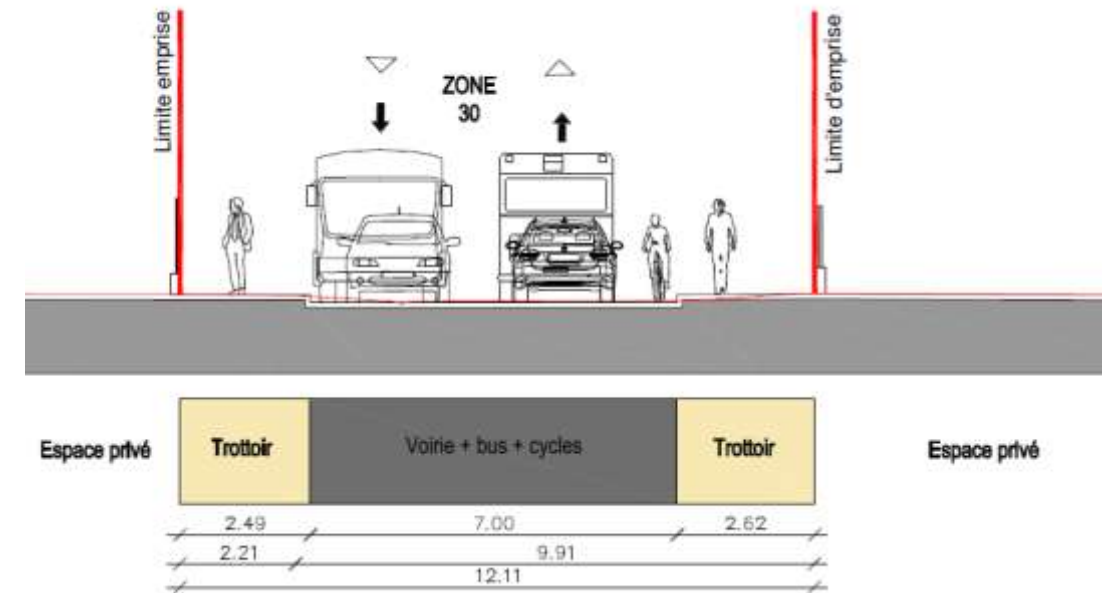
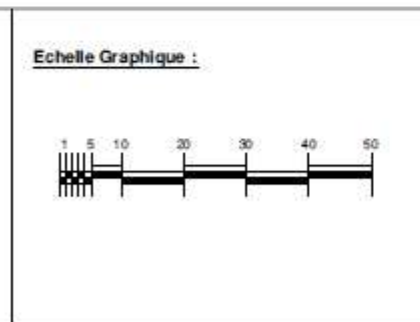
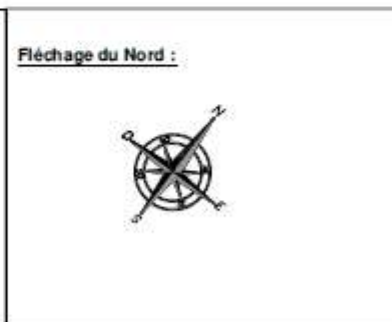


Figure 103 : Coupe type en section courant sur la rue Henri Barbusse





MATERIELS		VEGETATION		SYMBOLES		INSTRUMENTS	
■	Voie BUS	●	Arbre jeune	↑	Point de circulation	■	Superficie
■	Voie BUS-VL	●	Arbre adulte à croissance	↑	Point de stationnement	■	Surface COCOP
■	Voie VL	■	Surface vert	↑		■	Surface PLOU
■	Voie BUS station						
■	Voie LOT						



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 07 - RUE HENRI BARBUSSE**

FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

Mandatitaire :  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vitton  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 48  
 contact@villespaysages.fr



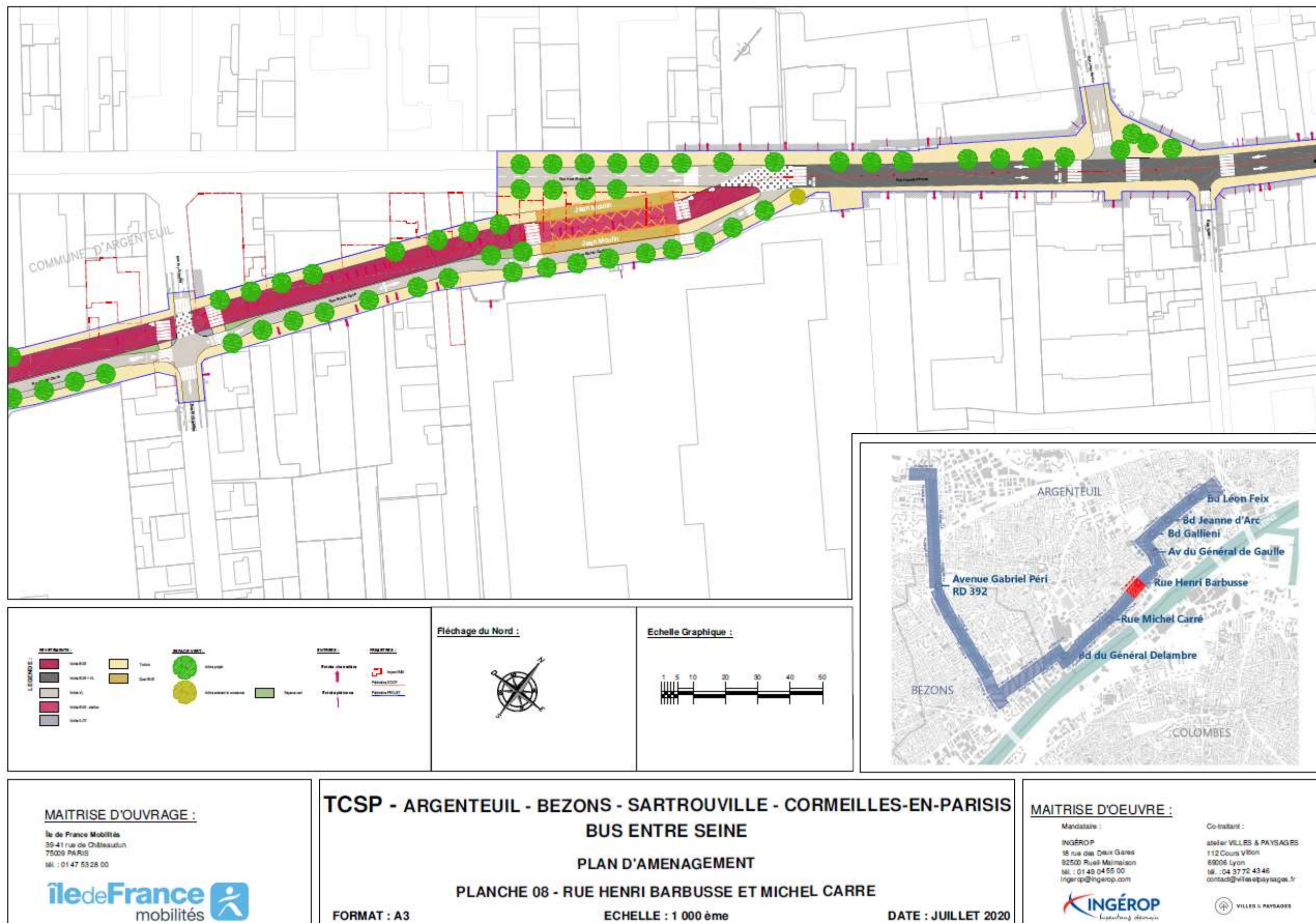


Figure 104 : Plan d'insertion de la rue Henri Barbusse



### 4.3.3.3. 2-B : RUE MICHEL CARRÉ

Actuellement, la rue Michel Carré présente un profil étroit et en partie en sens unique. Le secteur est marqué par des remontées de file dues à la congestion du Pont de Colombes, en particulier à l'heure de pointe du matin.



Figure 105 : Profils actuels sur la rue Michel Carré

Pour faciliter la circulation des bus, il est prévu d'aménager un site propre bidirectionnel. Celui-ci sera majoritairement positionné en position axiale (au milieu de la voirie), de manière à préserver les conditions d'accès aux entrées riveraines. Les voies dédiées seront en position latérale (côté trottoir) uniquement aux extrémités de la rue Michel Carré, à proximité de la rue Henri Barbusse et du boulevard du Général Delambre.

La rue Michel Carré est à double sens, à l'exception de la section entre la rue Henri Barbusse et la Place du 11 novembre.

L'ensemble de l'axe est en zone 30 afin de permettre la cohabitation des véhicules particuliers et des cycles sur un axe apaisé. En parallèle, des aménagements cyclables continus sont envisagés sur la rue Henri Barbusse par la Ville d'Argenteuil (hors projet Bus Entre Seine).

Sur cette section contrainte, l'emprise actuelle disponible ne permet pas l'insertion d'un site propre bus et la restitution des fonctionnalités urbaines existantes. Un élargissement de l'emprise existante est donc prévue en lien avec le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, permettant la création d'un véritable axe urbain et paysager dans ce quartier en transformation.

En effet, il est réaménagé de manière qualitative avec la mise en place d'alignement d'arbres. Du stationnement est restitué ponctuellement.

Trois stations permettront de desservir le secteur :

- **Station « Jean Moulin »** : implantée au niveau du carrefour rue Michel Carré / rue Henri Barbusse, elle permettra de desservir les activités économiques de la rue Henri Barbusse ;
- **Station « Place du 11 Novembre »** : située au niveau de la Place du 11 novembre, elle permettra de desservir le nouveau projet urbain Porte Saint-Germain / Berges de Seine mais aussi les commerces et les entreprises déjà présents ;
- **Station « Marais »** : située au droit de l'avenue Marais, cette station permettra de desservir le stade du Marais ou encore le bassin d'emploi à proximité et le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine.

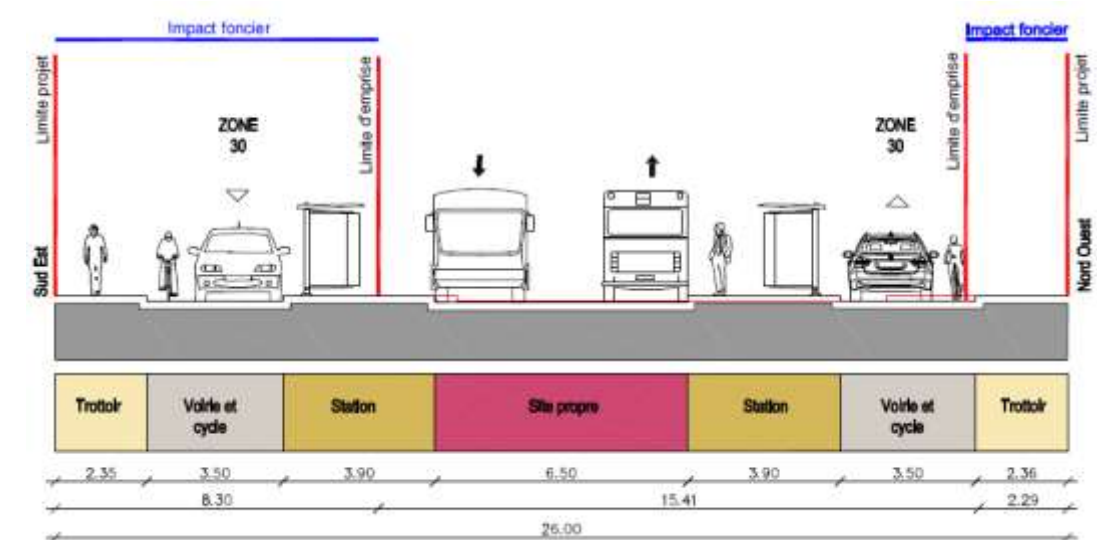


Figure 106 : Coupe au droit de la station « Marais »

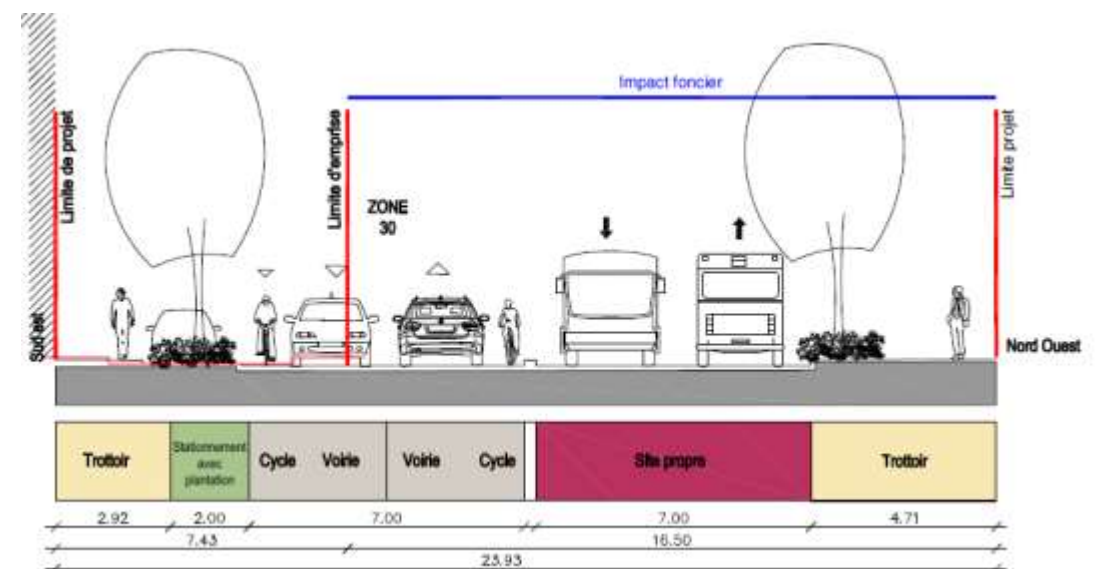
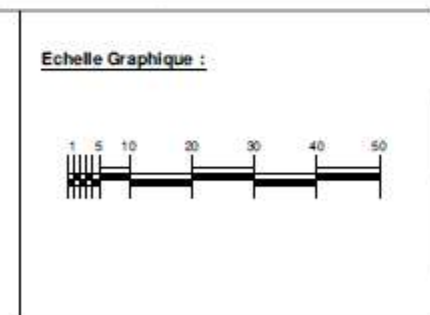


Figure 107 : Coupe type en section courante avec site propre latéral sur la rue Michel Carré entre l'accès-sortie du O' Marché Frais et le boulevard du Général Delambre



MÉTAMATÉRIEL		MÉTAMATÉRIEL		SYMBOLES		SYMBOLES	
■	Voie 010	■	Trottoir	○	Arbre planté	○	Arbre existant à conserver
■	Voie 010-CL	■	Carrelage	○	Arbre existant à conserver	○	Arbre existant à conserver
■	Voie 010	■	Carrelage	○	Arbre existant à conserver	○	Arbre existant à conserver
■	Voie 010-voie	■	Carrelage	○	Arbre existant à conserver	○	Arbre existant à conserver
■	Voie 010	■	Carrelage	○	Arbre existant à conserver	○	Arbre existant à conserver



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

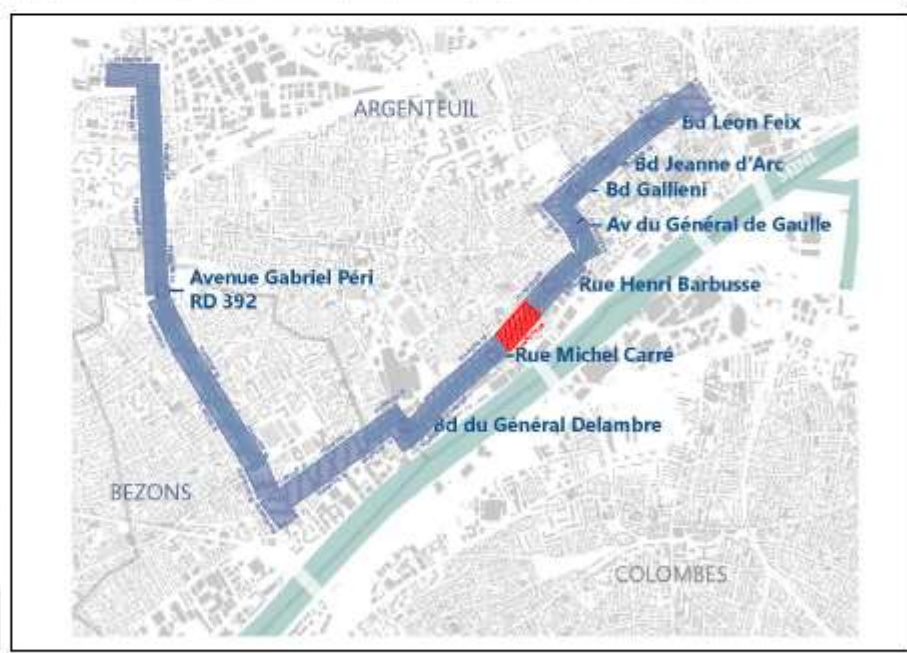
**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 08 - RUE HENRI BARBUSSE ET MICHEL CARRE**  
 FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

Mandataire :  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

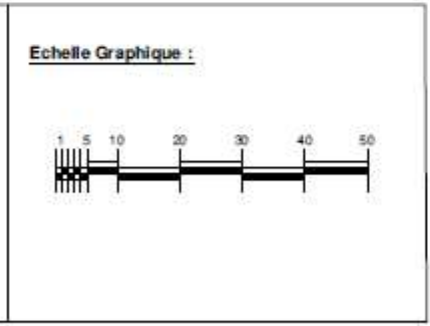
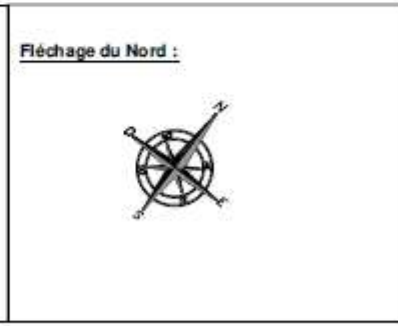
Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilbon  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villespaysages.fr





**LEGENDE :**

SYMBOLES	LEGENDE	SYMBOLES	LEGENDE	SYMBOLES	LEGENDE
[Red Box]	Voie BUS	[Green Circle]	Arbre planté	[Red Arrow]	Passage piéton
[Yellow Box]	Voie VTC	[Yellow Circle]	Arbre existant à conserver	[Red Arrow]	Passage cycliste
[Grey Box]	Voie V	[Green Box]	Espace vert	[Red Arrow]	Passage COOP
[Red Box]	Voie V2			[Red Arrow]	Passage PROJET
[Red Box]	Voie V3				
[Red Box]	Voie V4				
[Red Box]	Voie V5				
[Red Box]	Voie V6				
[Red Box]	Voie V7				
[Yellow Box]	Trottoir				
[Yellow Box]	Quai BUS				



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 26 00

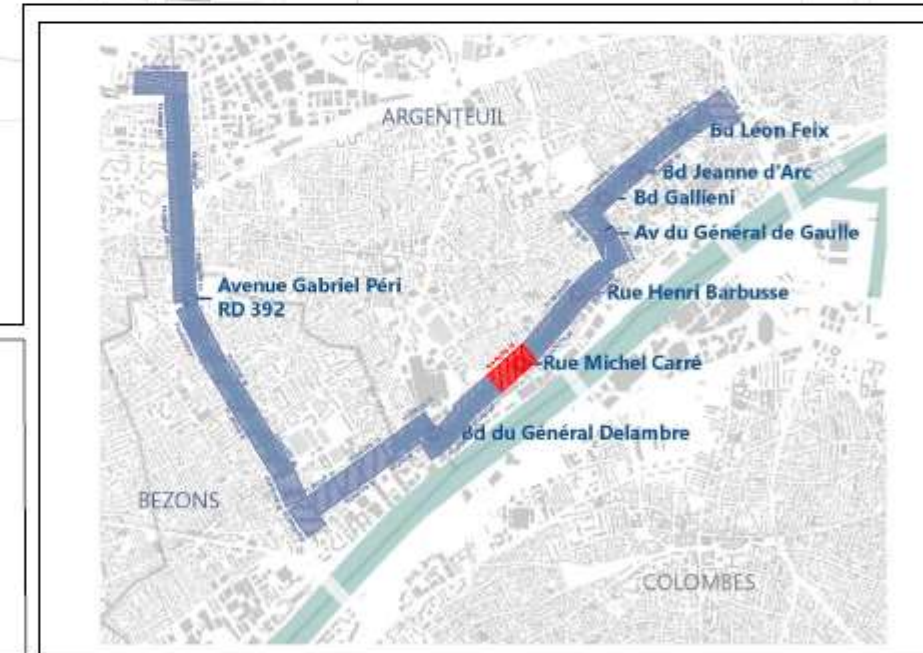
**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 09 - RUE MICHEL CARRE**  
 FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

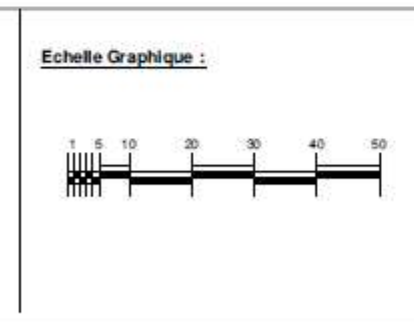
Mandatitaire :  
**INGÉROP**  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
**atelier VILLES & PAYSAGES**  
 112 Cours Vitton  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 57 72 43 46  
 contact@villespaysages.fr





MATERIELS		VEGETATION		SYMBOLES		INSTRUMENTS	
■	Voie BUS	●	Arbre planté	—	Forêt d'arbustes	■	Signalisation
■	Voie BUS - VL	●	Arbre existant à conserver	—	Forêt à planter	■	Plan de l'ICOP
■	Voie VL	■	Herbe	—		■	Plan de l'ICOP
■	Voie BUS - autoroute						
■	Voie LT						



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 10 - RUE MICHEL CARRE**  
 FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

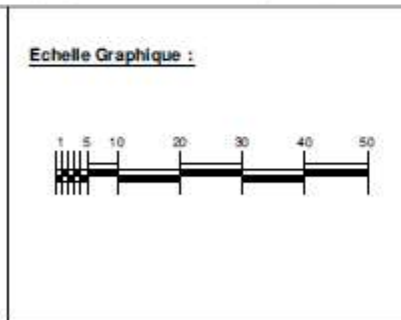
Mandataire :  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilton  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villespaysages.fr





MATERIALS		VEGETATION		SIGNAGE		EQUIPEMENTS	
Asphalte	Travaux	Arbres plantés	Signalisation	Tables	Tables	Tables	Tables
Asphalte + H.L.	Quai BUS	Arbres existants à conserver	Signalisation	Tables	Tables	Tables	Tables
Asphalte							
Asphalte pavé							
Asphalte							



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaubon  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 11 - RUE MICHEL CARRE**  
 FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

Mandataire :  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilbon  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villesetpaysages.fr



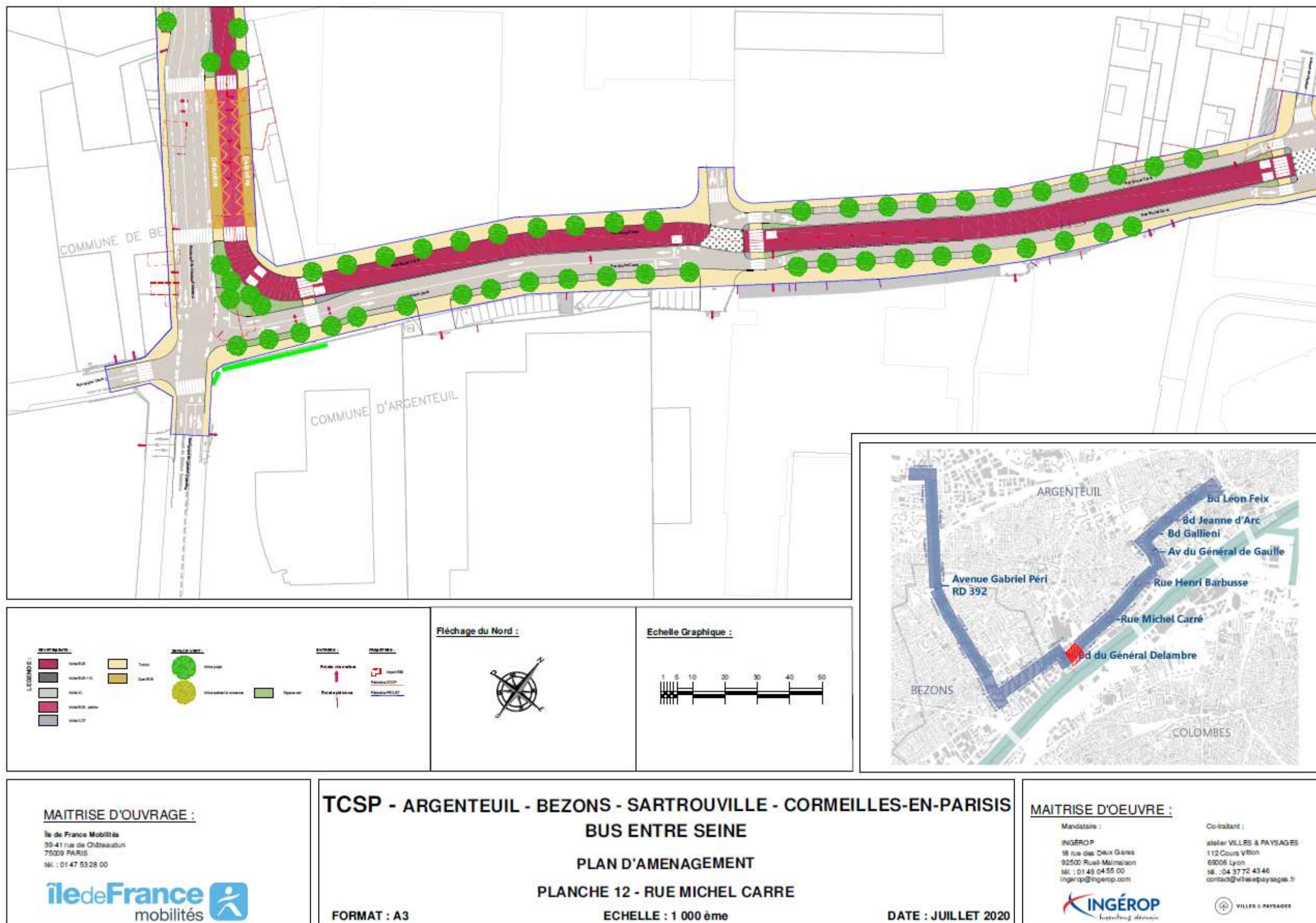


Figure 108 : Plans d'insertion de la rue Michel Carré



#### 4.3.3.4. 2-C : BOULEVARD DU GENERAL DELAMBRE

Actuellement, le boulevard du Général Delambre ne connaît pas de difficulté particulière de circulation. Néanmoins, du fait de la mutation à venir de ce secteur et de la création d'un futur Centre Commercial, les flux routiers sont amenés à augmenter.



Figure 109 : Profil actuel sur le boulevard du Général Delambre

Les emprises disponibles ne permettant pas l'insertion d'un site propre bidirectionnel et la restitution des autres fonctionnalités sur l'ensemble du linéaire, un élargissement de l'emprise existante est prévu de part et d'autre de l'axe.

Il est proposé l'aménagement d'un site propre bidirectionnel latéral (côté trottoir) en rive est. Compte tenu des prévisions de trafic pour les véhicules particuliers liées aux projets urbains, il est prévu deux voies de circulation en direction de la rue Jean Jaurès et une seule voie en direction de la rue Michel Carré.

Un aménagement cyclable est proposé sur l'ensemble de l'axe. Un alignement d'arbres est aménagé de part et d'autre de la voirie. L'élargissement de l'emprise est mis à profit de la mise en place d'un double alignement d'arbres permettant de valoriser la qualité urbaine de l'axe.

Le stationnement est quant à lui restitué partiellement.

La **station « Delambre »** permettra de desservir les riverains, les entreprises du secteur ainsi que le centre commercial.

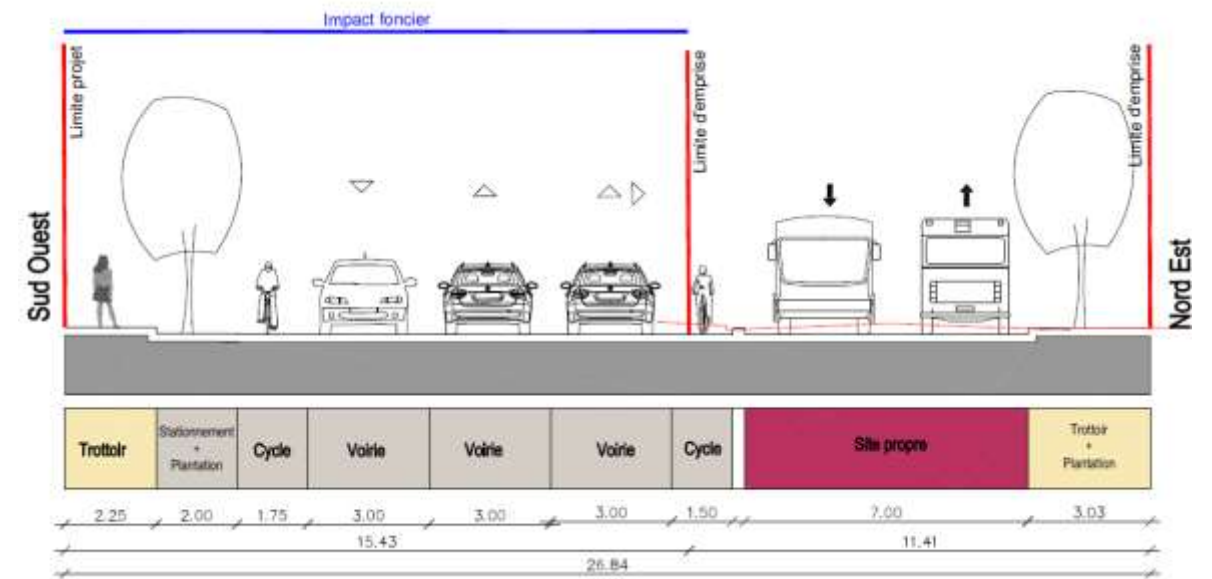


Figure 110 : Coupe type en section courante sur le boulevard du Général Delambre

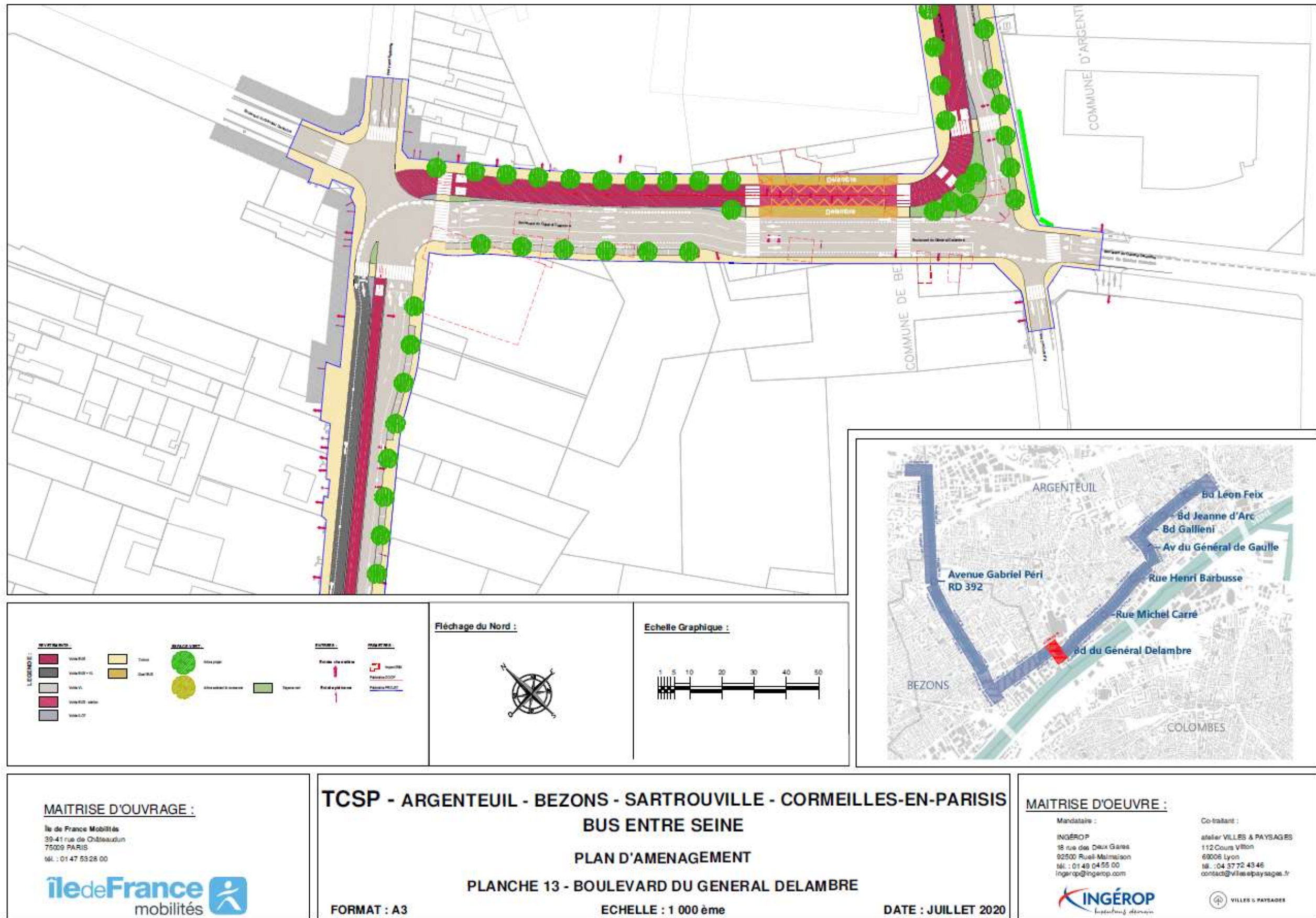


Figure 111 : Plan d'insertion du boulevard du Général Delambre



### 4.3.3.5. 2-D : RUES DANIELLE CASANOVA ET JEAN JAURES

Actuellement, les rues Jean Jaurès et Danielle Casanova sont relativement étroites et ne permettent pas l'insertion d'un site propre bidirectionnel et la restitution des autres fonctionnalités sur l'ensemble du linéaire.



Figure 112 : Profil actuel de la rue Danielle Casanova



Figure 113 : Profil actuel de la rue Jean Jaurès

Un élargissement de l'emprise existante est donc prévu en rive sud, moins contrainte que la rive nord. Cet axe fait l'objet d'un trafic soutenu en tant qu'itinéraire alternatif connu des riverains pour éviter la congestion de la RD311. De plus, une forte demande en stationnement est présente, du stationnement illicite ayant été observé.

Ainsi, dans l'optique d'anticiper les enjeux de circulation de ce secteur dynamique, différents types d'insertion sont proposés en prenant en considération les contraintes d'emprise :

- Entre le boulevard du Général Delambre et la rue Victor Hugo : un site propre axial alterné (modification du sens bus au milieu du site propre pour favoriser l'approche en carrefour) ;
- Entre les rues Victor Hugo et Aimé Césaire : un site propre bidirectionnel axial ;
- Entre les rue Aimé Césaire et de Pontoise : un site propre monodirectionnel en direction du Pont de Bezons et une circulation en banalisé en direction de la gare d'Argenteuil ;
- Entre la rue de Pontoise et le Pont de Bezons : conservation de l'aménagement existant.

Afin de limiter le trafic de transit, il est proposé :

- Un double sens de trafic entre le boulevard du Général Delambre et la rue Villa Gauthier ;
- Un double sens véhicule entre la rue Villa Gauthier et la rue Aimé Césaire mais seulement accessible aux riverains en direction du Pont de Bezons ;
- Un sens unique en direction de la gare d'Argenteuil entre le Pont de Bezons et la rue Aimé Césaire.

Sur les rues Jean Jaurès et Michelle Casanova, le passage en zone 30 a été acté par la Ville de Bezons. Au vu du contexte local, du trafic important et passage fréquent de poids lourds, il a été estimé que l'absence d'une voie dédiée aux cycles engendrerait un sentiment d'insécurité. Ainsi, des bandes cyclables seront créées sur cet axe, en complément de la zone 30.

Des places de stationnement sont aménagées en rive sud lorsque les emprises le permettent. Des arbres sont également implantés afin de conférer une qualité paysagère à l'axe emprunté.

La station « Victor Hugo », située au droit du carrefour Jaurès / Victor Hugo, permet la desserte des habitants, des bassins d'emplois et équipements.

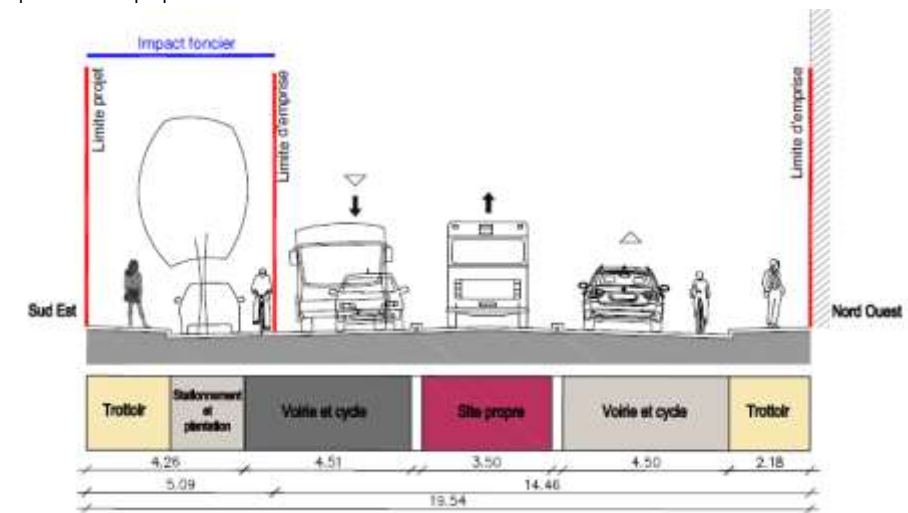


Figure 114 : Coupe type en section courante sur la rue Danielle Casanova

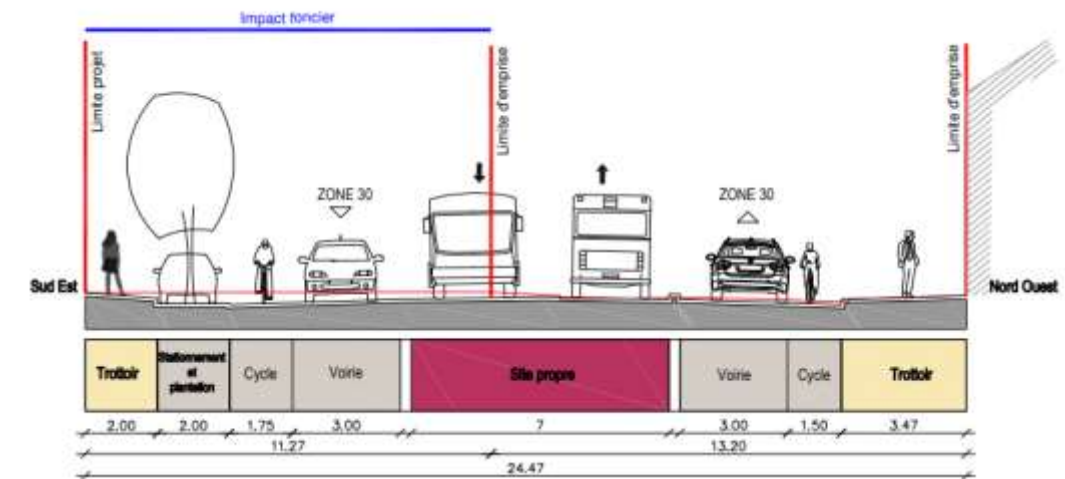


Figure 115 : Coupe type en section courante sur rue Jean Jaurès entre la rue Victor Hugo et la rue Honoré Maury

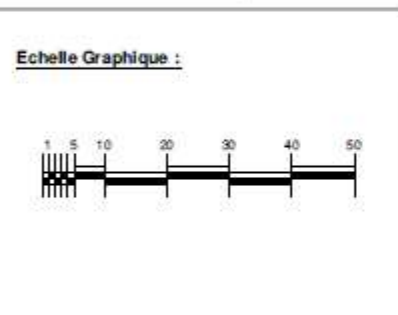
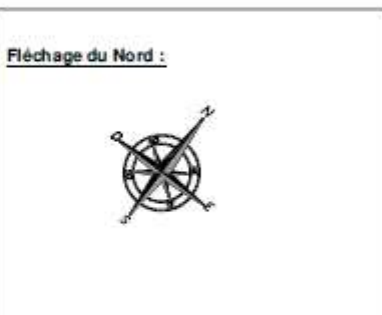


Figure 116 : Intention d'aménagement rue Jean Jaurès – Station Victor Hugo





SYMBOLOGIE		VEGETATION		EQUIPEMENTS		PROTECTIONS	
■	Voie AAD	●	Arbre jeune	■	Parcelle cadastrale	■	Parcelle cadastrale
■	Voie FOP-VL	●	Arbre adulte à conserver	■	Parcelle cadastrale	■	Parcelle cadastrale
■	Voie VL	■	Herbe	■	Parcelle cadastrale	■	Parcelle cadastrale
■	Voie CS - autre			■	Parcelle cadastrale	■	Parcelle cadastrale
■	Voie LIT			■	Parcelle cadastrale	■	Parcelle cadastrale
■	Trottoir			■	Parcelle cadastrale	■	Parcelle cadastrale
■	Carrelé			■	Parcelle cadastrale	■	Parcelle cadastrale



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 14 - RUE DANIELLE CASANOVA**  
 FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

<p>Mandatitaire :</p> <p><b>INGÉROP</b>          18 rue des Deux Gares          92500 Rueil-Malmaison          Tél. : 01 49 04 55 00          ingerop@ingerop.com</p>	<p>Co-traitant :</p> <p><b>atelier VILLES &amp; PAYSAGES</b>          112 Cours Vilhon          69006 Lyon          Tél. : 04 37 72 43 46          contact@villespaysages.fr</p>
---	--



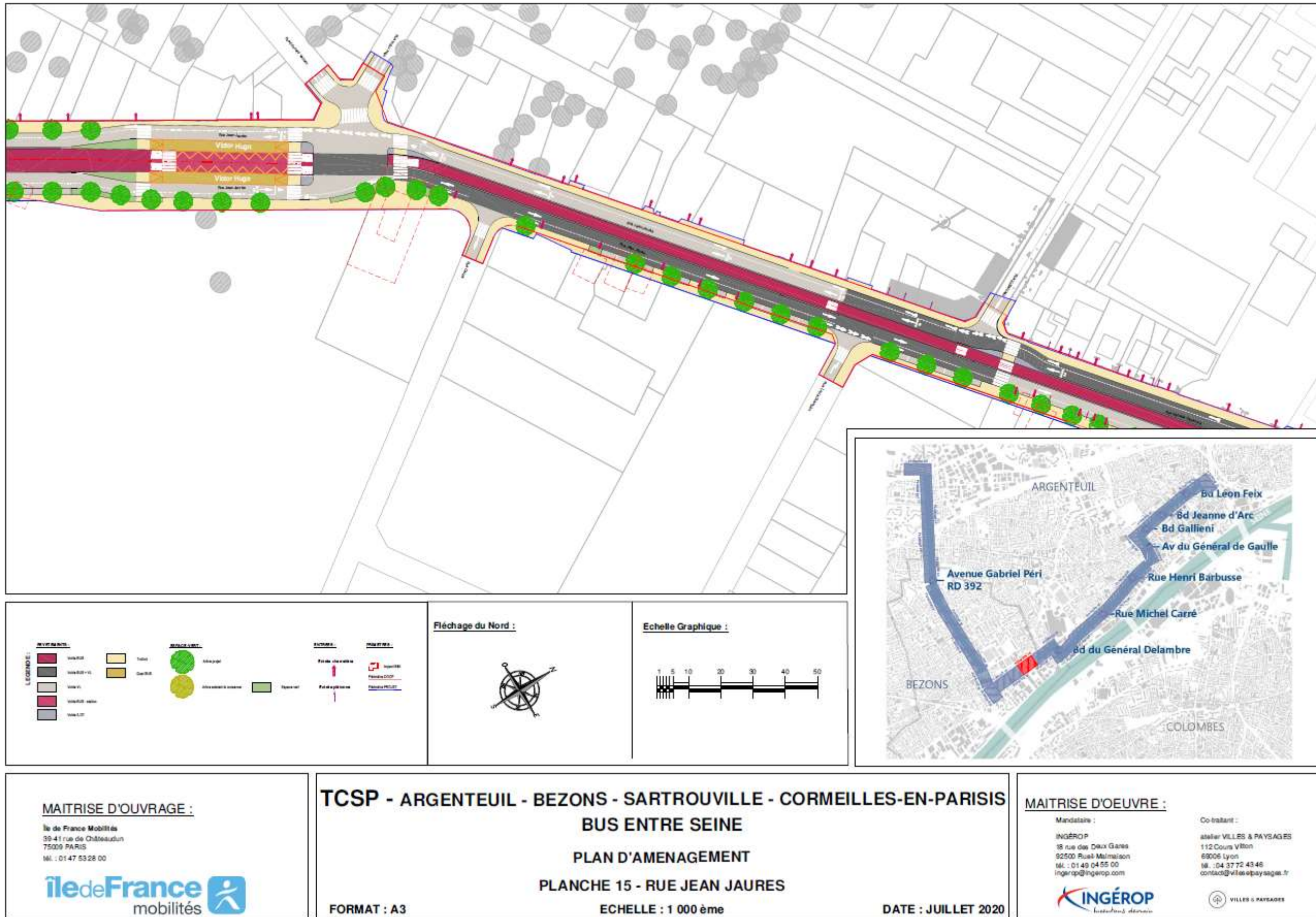


Figure 117 : Plan d'insertion de la rue Danielle Casanova





**LEGENDE:**

<b>REVETEMENTS:</b>	<b>REVETEMENTS:</b>	<b>VEGETATION:</b>	<b>SYMBOLES:</b>	<b>PROTECTIONS:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #800000; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></span> Trottoir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #008000; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></span> Arbuste</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></span> Arbuste</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></span> Arbuste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> Point de vue existant</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> Point de vue nouveau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> Point de vue existant</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> Point de vue nouveau</li> </ul>

**Fléchage du Nord :**

**Echelle Graphique :**

**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 16 - RUE JEAN JAURES**

FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

<b>Mandatitaire :</b> INGÉROP 18 rue des Deux Gares 92500 Rueil-Malmaison Tél. : 01 49 04 55 00 ingerop@ingerop.com	<b>Co-traitant :</b> atelier VILLES & PAYSAGES 112 Cours VBon 69006 Lyon Tél. : 04 37 72 43 46 contact@villespaysages.fr
--	---



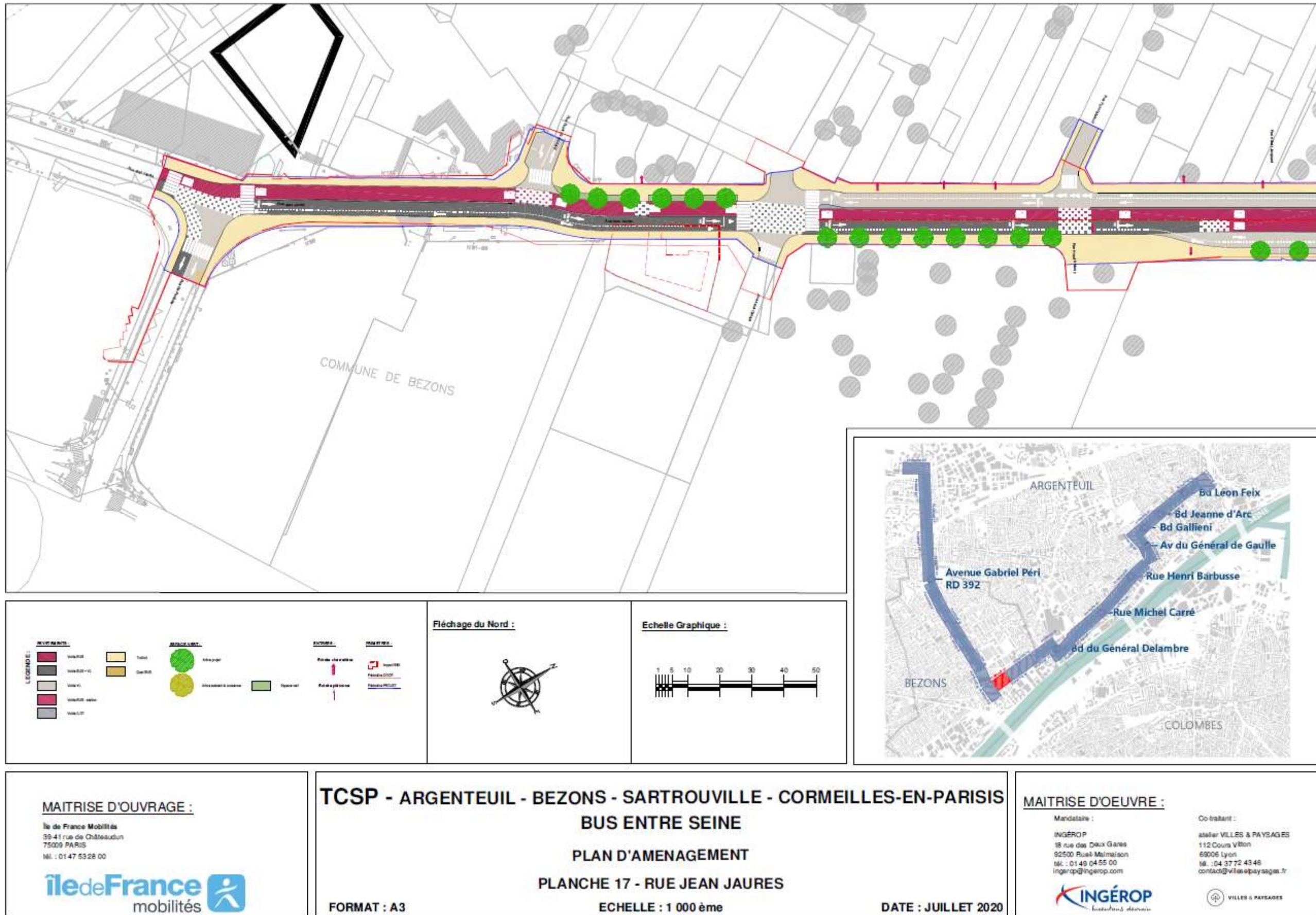


Figure 118 : Plans d'insertion sur les rues Casanova et Jean Jaurès



## 4.3.4. Secteur 3 : du Pont de Bezons à Sartrouville et Corneilles-en-Parisis (RD392)

### 4.3.4.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

D'un linéaire d'environ 3,5 km le secteur 3 s'étend du pont de Bezons à Corneilles-en-Parisis en passant par :

- La rue de Pontoise (RD392) ;
- L'avenue Gabriel Péri (RD392) ;
- La rue Lucien Sampaix (RD392)
- La route de Pontoise (RD392) ;
- Le boulevard du Parisis.

La RD392 est un axe structurant entre le Val d'Oise et les Yvelines au gabarit moyen de 2x1 voie, dont l'emprise disponible globale varie entre 24 et 30 m.

La RD392 est caractérisée par la présence d'immeubles à vocation d'habitation principalement. Il s'agit d'un secteur dynamique et dense où sont implantés des commerces et équipements aux pieds des immeubles. L'axe est également bordé par de nombreux projets de requalification urbaine dont les ZAC des Bords de Seine et Cœur de Ville. Beaucoup d'anciens pavillons individuels sont en cours de mutation en immeubles collectifs le long de l'axe, notamment en lien avec les emplacements réservés prévus dans le cadre des documents d'urbanisme (PLU de Bezons et d'Argenteuil), en vue de l'élargissement de la départementale.

Le Pont de Bezons est un nœud majeur du projet Bus Entre Seine pour les raisons suivantes :

- Il s'agit d'un pôle d'échange multimodal (terminus du tramway T2 et passage ou terminus de plusieurs lignes de bus) ;
- Le trafic routier est conséquent en raison de la convergence de trois axes majeurs (RD308, RD311 et RD392) ;
- Le secteur est en mutation en lien avec la ZAC des Bords de Seine.

#### Enjeux du secteur :

- Améliorer les conditions de circulation des bus sur la RD392
- Accompagner le développement du secteur et l'arrivée de nouveaux habitants et activités
- Intégrer du végétal, en lien le schéma environnemental de la commune de Bezons, afin de conférer une identité singulière à cet axe structurant
- Assurer un itinéraire cyclable sécurisé, lisible et continu

Le secteur 3 reliant le Pont de Bezons à Corneilles-en-Parisis est décomposé en 2 sous-secteurs pour répondre aux différentes typologies urbaines traversées qui sont décrits ci-après :

- 3-A : la RD392
- 3-B : le boulevard du Parisis



Figure 50 : Proposition d'insertion du Pont de Bezons à Sartrouville et Corneilles-en-Parisis (RD392)



### 4.3.4.2. 3-A : RD392

La RD392 est un axe majeur, à la jonction des quatre communes desservies par le projet Bus Entre Seine.

A son extrémité sud, le Pont de Bezons fait la jonction entre 3 routes départementales que sont la RD308 à l'Ouest, la RD392 au Nord et la RD311 à l'Est. Il permet notamment aux habitants du Val d'Oise et des Yvelines de rejoindre l'A86 située au sud du pont.

La RD392 connaît de fortes difficultés de circulation en heure de pointe dont le pont de Bezons constitue le principal point de blocage. L'écoulement du trafic y est difficile et de nombreuses remontées de files sont générées aux heures de pointe sur l'ensemble des départementales (RD311, RD30 et RD392). Sur la RD392, des difficultés de circulation liées au fonctionnement du Pont de Bezons ont été observées jusqu'au carrefour avec la RD41 (carrefour de la Grâce de Dieu) voire au-delà jusqu'à la rue Foulard, pénalisant la circulation des bus qui ne disposant d'un site propre qu'à partir de la station Grâce de Dieu. Sur la RD392, les flux sont pendulaires, le matin, la congestion est principalement en direction des Hauts-de-Seine et le soir en direction du Val d'Oise.



Figure 119 : Remontées de file sur la RD392 en HPM (direction pont de Bezons)



Figure 120 : Remontées de file sur la RD311 en HPM

L'aménagement de voies dédiées sur cet axe s'inscrit dans un contexte de requalification de la RD392 en boulevard urbain avec pour objectif la valorisation de cet axe structurant permettant la desserte et les liaisons en transport en commun entre :

- le centre-ville de Bezons et les ZAC Cœur de ville et Bords de Seine en plein développement au Sud ;
- le secteur Val Notre-Dame et le quartier des Indes à Sartrouville faisant l'objet d'une rénovation urbaine ;
- les zones d'activités de Sartrouville (Les Sureaux) et d'Argenteuil (parc d'activités du Val d'Argent) au nord ;
- L'extrémité sud de Cormeilles-en-Parisis où se trouve le parc d'activités des Bois Rochefort.

Actuellement, la section de la RD392 entre le Pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant dispose d'un site propre bidirectionnel axial. Aucun aménagement n'est prévu sur cette section.



Figure 121 : Site propre existant sur RD392 entre le Pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant

Sur le reste du linéaire, l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial sur la RD392 est possible en maintenant les fonctions de circulation existantes (cycles / piétons / stationnement / arbres) et en respectant la limite des emplacements réservés inscrits aux PLU des communes traversées. Seul le franchissement inférieur des voies ferrées SNCF nécessite une réduction du site propre à une voie. Des acquisitions foncières ponctuelles sont nécessaires au droit des stations ou pour accueillir des voies de tourne-à-gauche aux carrefours principaux.

Un alignement d'arbres sur chaque rive est prévu dans l'objectif de renforcer la qualité paysagère de la RD392 et de créer un nouvel axe paysager structurant. Un itinéraire cyclable continu est proposé sur l'ensemble de l'axe avec la mise en place de bandes cyclables. Des places de stationnement seront également proposées au droit des polarités commerciales lorsque les emprises le permettent.

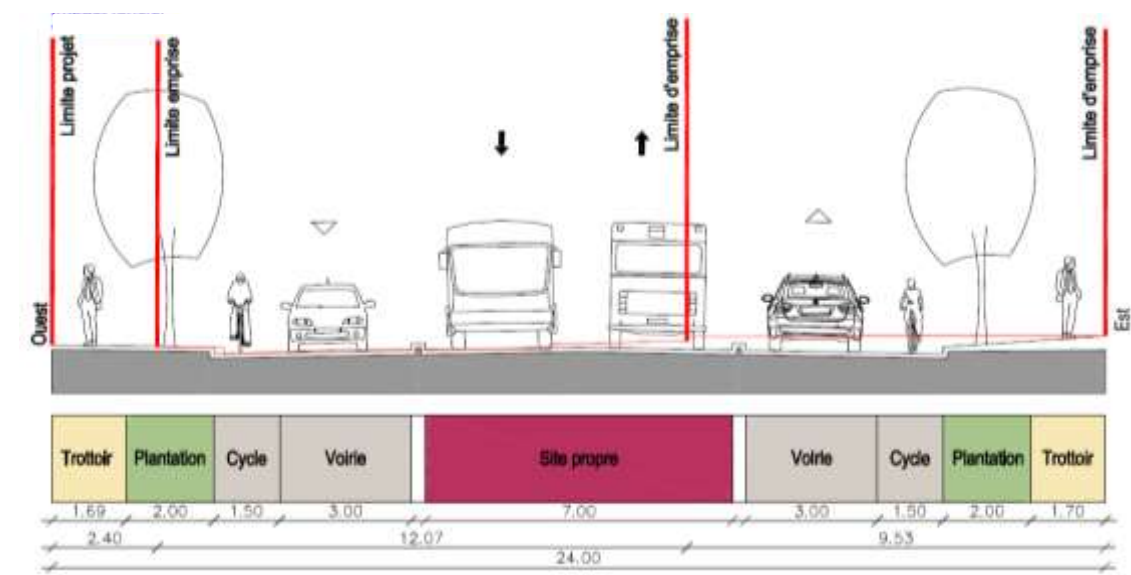


Figure 122 : Coupe type en section courante sur la RD392





Figure 123 : Intention d'aménagement sur la RD392- station Val Notre-Dame



Figure 124 : Intention d'aménagement sur la RD392- station La Grâce de Dieu

La RD392 est requalifiée en faveur des transports en commun et des modes actifs tout en respectant le gabarit routier et donc des conditions de circulation acceptables.

L'insertion proposée impose toutefois la fermeture des carrefours automobiles de niveau secondaire, afin de garantir de bonnes performances pour les lignes de bus. Les demi-tours sont toutefois autorisés à certains carrefours pour assurer un bon niveau d'accessibilité aux quartiers adjacents à la RD392. Ce travail a fait l'objet d'itérations avec les collectivités pour définir un plan de circulation partagé.

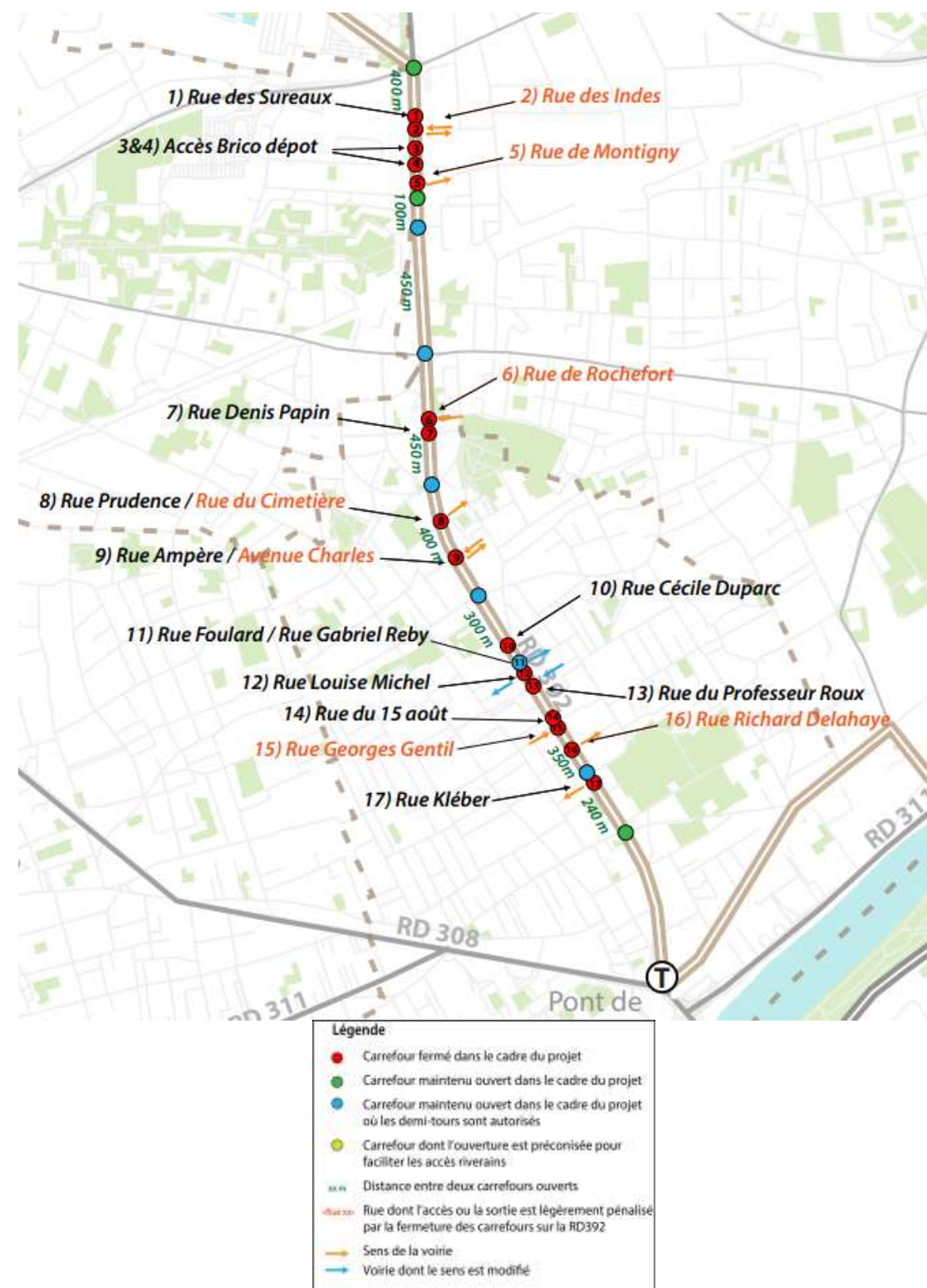


Figure 125 : Synthèse du fonctionnement des carrefours sur la RD392



Plusieurs stations seront desservies sur la RD392 :

- La **station « Pont de Bezons » (existante)** permet de desservir la ZAC des Bords de Seine mais aussi la clinique de Bezons et le lycée Eugène Ronceray ;
- La **station « La Grâce de Dieu »** permet la desserte de l'Hôtel de Ville de Bezons, de la ZAC Cœur de ville, du commissariat de Police, du complexe sportif Auguste Delaune et de la CPAM ;
- La **station « Place des Droits de l'Homme »** permet de desservir le collège Henri Wallon, le centre commercial Intermarché, les activités économiques à proximité ou encore le théâtre Paul Eluard ;
- La **station « Albert 1<sup>er</sup> »** permet de desservir les quartiers d'habitation et la polarité commerciale au droit du carrefour RD392 / Albert 1<sup>er</sup> ;
- La **station « La Berthie »** permet la desserte d'un quartier d'habitat dense et ses équipements (polyclinique du Plateau, espaces verts) ;
- La **station « Val Notre-Dame »** permet de desservir les bassins de population et les activités économiques des quartiers Val Notre-Dame et des Indes ;
- La **station « Berry / Sureaux »** assure la desserte du quartier des Indes en pleine rénovation urbaine ainsi que du parc d'activité des Sureaux.

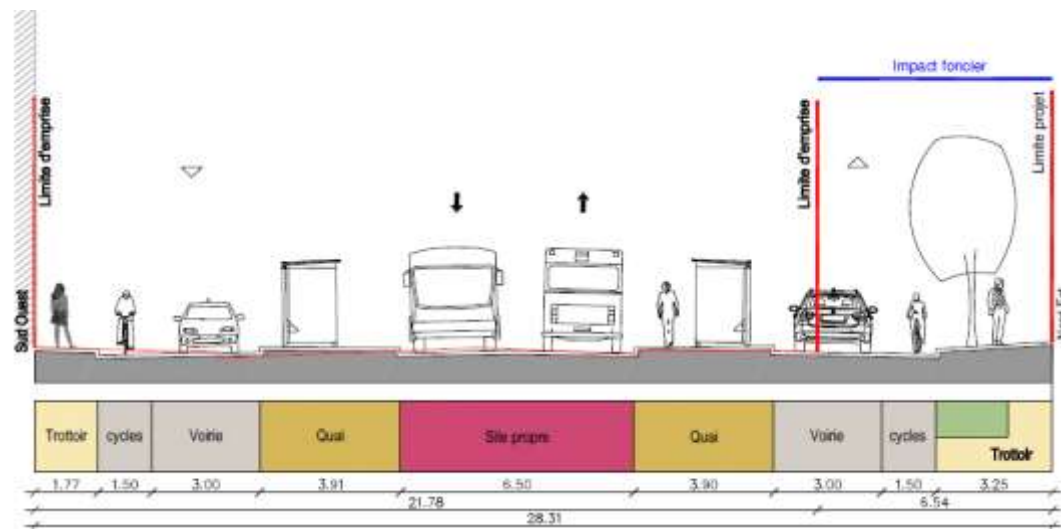
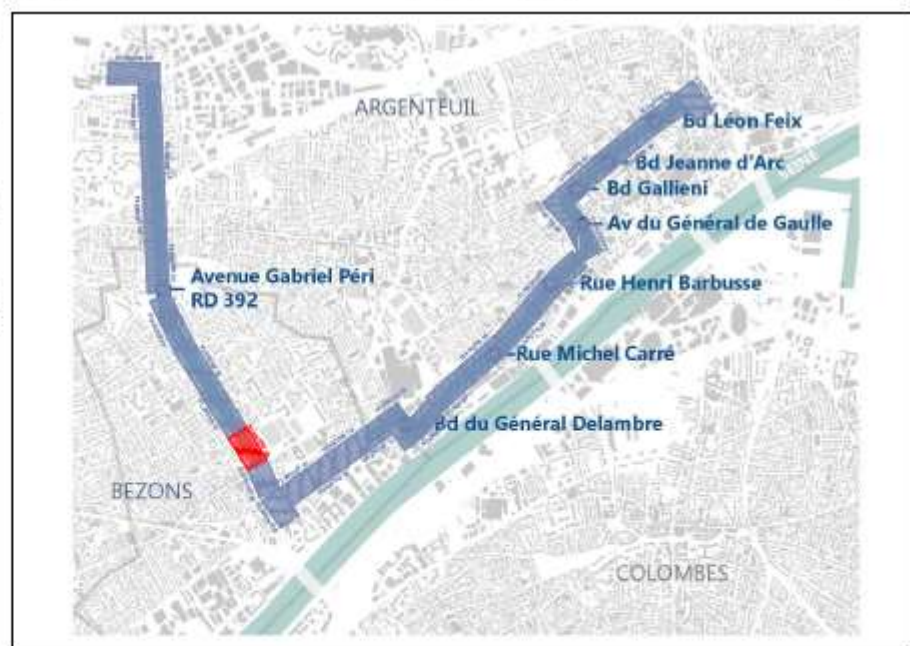


Figure 126 : Coupe au droit de la station « Place des Droits de l'Homme » sur la RD392



<p><b>LEGENDE :</b></p> <p><b>REVETEMENTS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie B2</li> <li>Voie B2-VL</li> <li>Voie V1</li> <li>Voie B2-voie</li> <li>Voie L17</li> </ul> <p><b>REVETEMENTS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoir</li> <li>Carrelé</li> </ul> <p><b>VEGETATION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbre</li> <li>Arbre caduc à feuillage</li> <li>Talweg</li> </ul> <p><b>FORMES :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Point de vue</li> <li>Point d'arrêt</li> </ul> <p><b>SYMBOLS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie B2</li> <li>Voie B2-VL</li> <li>Voie V1</li> <li>Voie B2-voie</li> <li>Voie L17</li> </ul>	<p><b>Fléchage du Nord :</b></p>	<p><b>Echelle Graphique :</b></p>
--	----------------------------------	-----------------------------------

**MAITRISE D'OUVRAGE :**

Île de France Mobilités  
39-41 rue de Châteaudun  
75009 PARIS  
tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**

**BUS ENTRE SEINE**

**PLAN D'AMENAGEMENT**

**PLANCHE 20 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392**

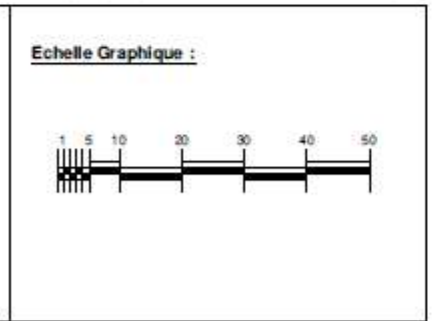
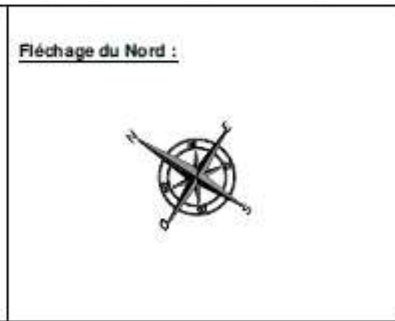
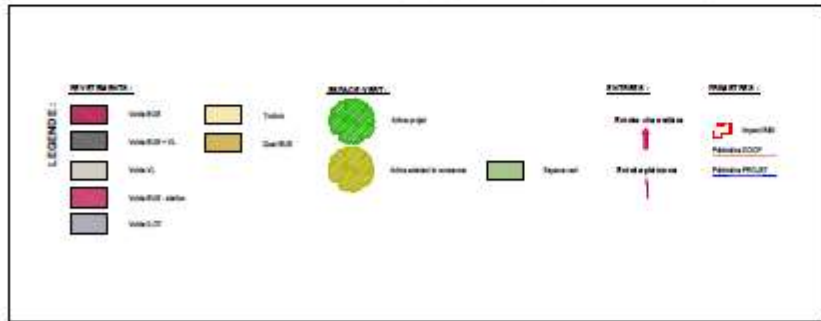
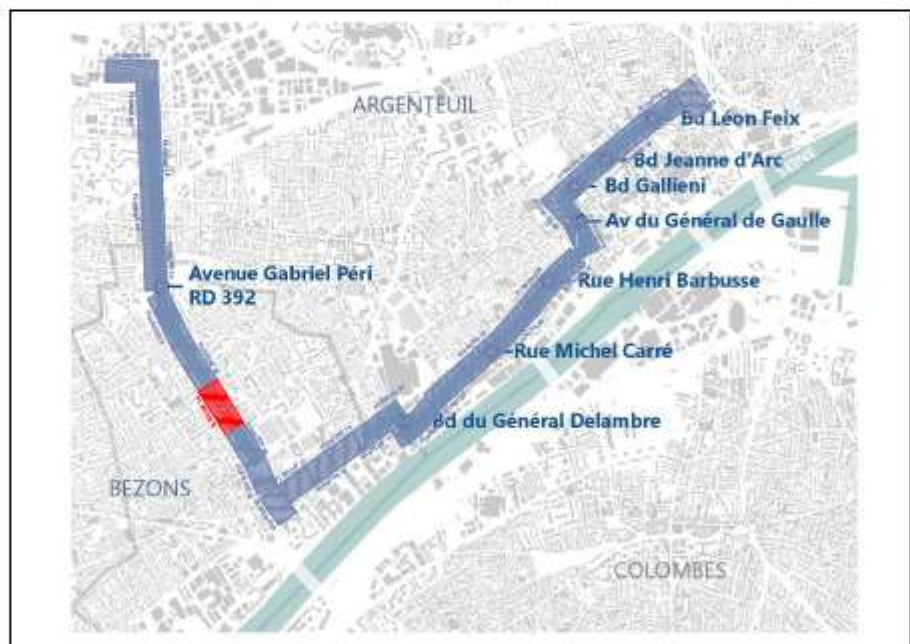
**FORMAT : A3**      **ECHELLE : 1 000 ème**      **DATE : JUILLET 2020**

**MAITRISE D'OEUVRE :**

**Mandatitaire :**  
INGÉROP  
18 rue des Deux Gares  
92500 Rueil-Malmaison  
tél. : 01 49 04 55 00  
ingerop@ingerop.com

**Co-traitant :**  
atelier VILLES & PAYSAGES  
112 Cours VB09  
69006 Lyon  
tél. : 04 37 72 43 46  
contact@villespaysages.fr





**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00



**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 21 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392**  
 FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**  
 Mandataire :  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilbon  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villespaysages.fr








<p><b>LEGENDE :</b></p> <p><b>REVÊTEMENTS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Asphalte</li> <li>Asphalte + S.</li> <li>Asph.V.</li> <li>Asphalte color.</li> <li>Asph.L.T.</li> </ul> <p><b>TRAVERSÉES :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoir</li> <li>Quai</li> </ul> <p><b>VEGETATION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbre</li> <li>Arbuste</li> <li>Plante</li> </ul> <p><b>ÉQUIPEMENTS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Signalisation</li> <li>Signalisation lumineuse</li> <li>Signalisation</li> <li>Signalisation lumineuse</li> </ul> <p><b>PROTECTIONS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Interdit</li> <li>Passage COOP</li> <li>Passage PROJET</li> </ul>	<p><b>Fléchage du Nord :</b></p>	<p><b>Echelle Graphique :</b></p>
--	----------------------------------	-----------------------------------

**MAITRISE D'OUVRAGE :**

Île de France Mobilités  
39-41 rue de Châteaudun  
75009 PARIS  
tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**

**BUS ENTRE SEINE**

**PLAN D'AMENAGEMENT**

**PLANCHE 22 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392**

**FORMAT : A3**      **ECHELLE : 1 000 ème**      **DATE : JUILLET 2020**

**MAITRISE D'OEUVRE :**

**Mandataire :**  
INGÉROP  
18 rue des Deux Gares  
92500 Rueil-Malmaison  
tél. : 01 49 04 55 00  
ingerop@ingerop.com

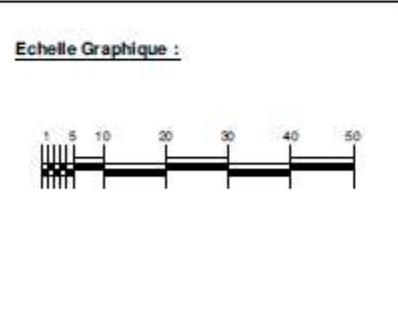
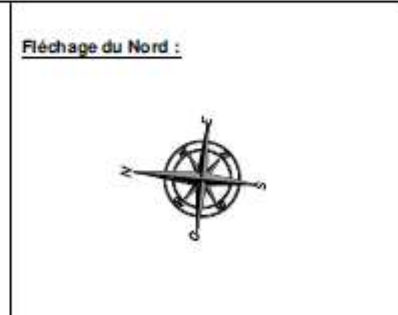
**Co-traitant :**  
atelier VILLES & PAYSAGES  
112 Cours Vilron  
69006 Lyon  
tél. : 04 37 72 43 46  
contact@villesetpaysages.fr





**LEGENDE :**

SYMBOLES	LEGENDE	SYMBOLES	LEGENDE	SYMBOLES	LEGENDE	SYMBOLES	LEGENDE
[Red box]	Voie BUS	[Green circle]	Arbre existant	[Red arrow]	Point de circulation	[Red box]	Superficie
[Yellow box]	Trottoir	[Yellow circle]	Arbre à planter	[Red arrow]	Point de stationnement	[Red box]	Planche TCSP
[Orange box]	Quai BUS	[Green circle]	Arbre à planter en bordure	[Red arrow]	Point de passage piéton	[Red box]	Planche CCOP
[Grey box]	Voie VLS	[Green circle]	Arbre à planter en alignement	[Red arrow]	Point de passage piéton	[Red box]	Planche PLOUT
[Light grey box]	Voie VLS alignement	[Green circle]	Arbre à planter en alignement	[Red arrow]	Point de passage piéton	[Red box]	Planche PLOUT
[Dark grey box]	Voie LOT	[Green circle]	Arbre à planter en alignement	[Red arrow]	Point de passage piéton	[Red box]	Planche PLOUT



**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Ile de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaudun  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 23 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392**  
 FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

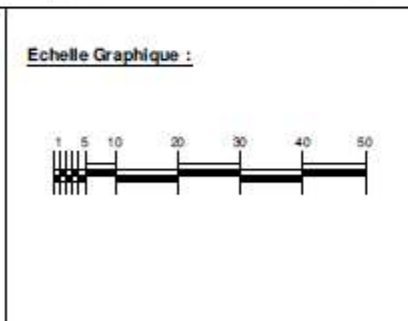
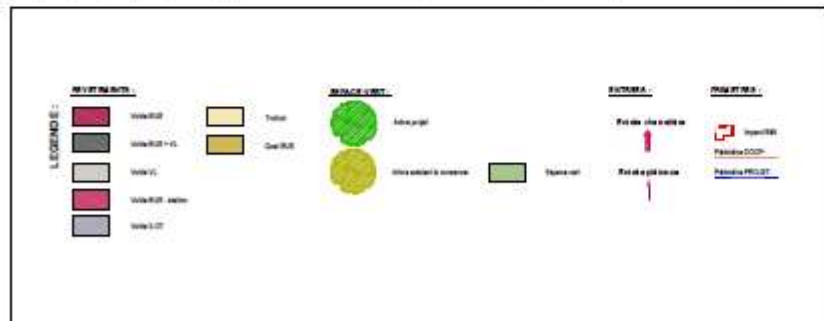
Mandataire :  
**INGÉROP**  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
**ATELIER VILLES & PAYSAGES**  
 112 Cours Vilson  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villespaysages.fr









**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteauneuf  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 25 - ROUTE DE PONTOISE - RD392**

FORMAT : A3  
 ECHELLE : 1 000 ème  
 DATE : JUILLET 2020

**MAITRISE D'OEUVRE :**

Mandataire :  
**INGÉROP**  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilbon  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villespaysages.fr





<p><b>LEGÈNDE :</b></p> <p><b>MATÉRIELS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie BUS</li> <li>Voie BUS-HL</li> <li>Voie V</li> <li>Voie BUS-voies</li> <li>Voie LOT</li> </ul> <p><b>TRAVERSÉES :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoir</li> <li>Carreles</li> </ul> <p><b>VEGETATION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbre grand</li> <li>Arbre médian à moyen</li> <li>Arbre petit</li> </ul> <p><b>ÉQUIPEMENTS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Passage piétons</li> <li>Passage vélos</li> <li>Passage PCCP</li> <li>Passage PCCOT</li> </ul>	<p><b>Fléchage du Nord :</b></p>	<p><b>Echelle Graphique :</b></p>
---	----------------------------------	-----------------------------------

**MAITRISE D'OUVRAGE :**  
 Île de France Mobilités  
 39-41 rue de Châteaufort  
 75009 PARIS  
 Tél. : 01 47 53 28 00

**TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS**  
**BUS ENTRE SEINE**  
**PLAN D'AMENAGEMENT**  
**PLANCHE 26 - ROUTE DE PONTOISE - RD392**

**FORMAT : A3**                      **ECHELLE : 1 000 ème**                      **DATE : JUILLET 2019**

**MAITRISE D'OEUVRE :**

**Maitrise :**  
 INGÉROP  
 18 rue des Deux Gares  
 92500 Rueil-Malmaison  
 Tél. : 01 49 04 55 00  
 ingerop@ingerop.com

**Co-traitant :**  
 atelier VILLES & PAYSAGES  
 112 Cours Vilron  
 69006 Lyon  
 Tél. : 04 37 72 43 46  
 contact@villesetpaysages.fr



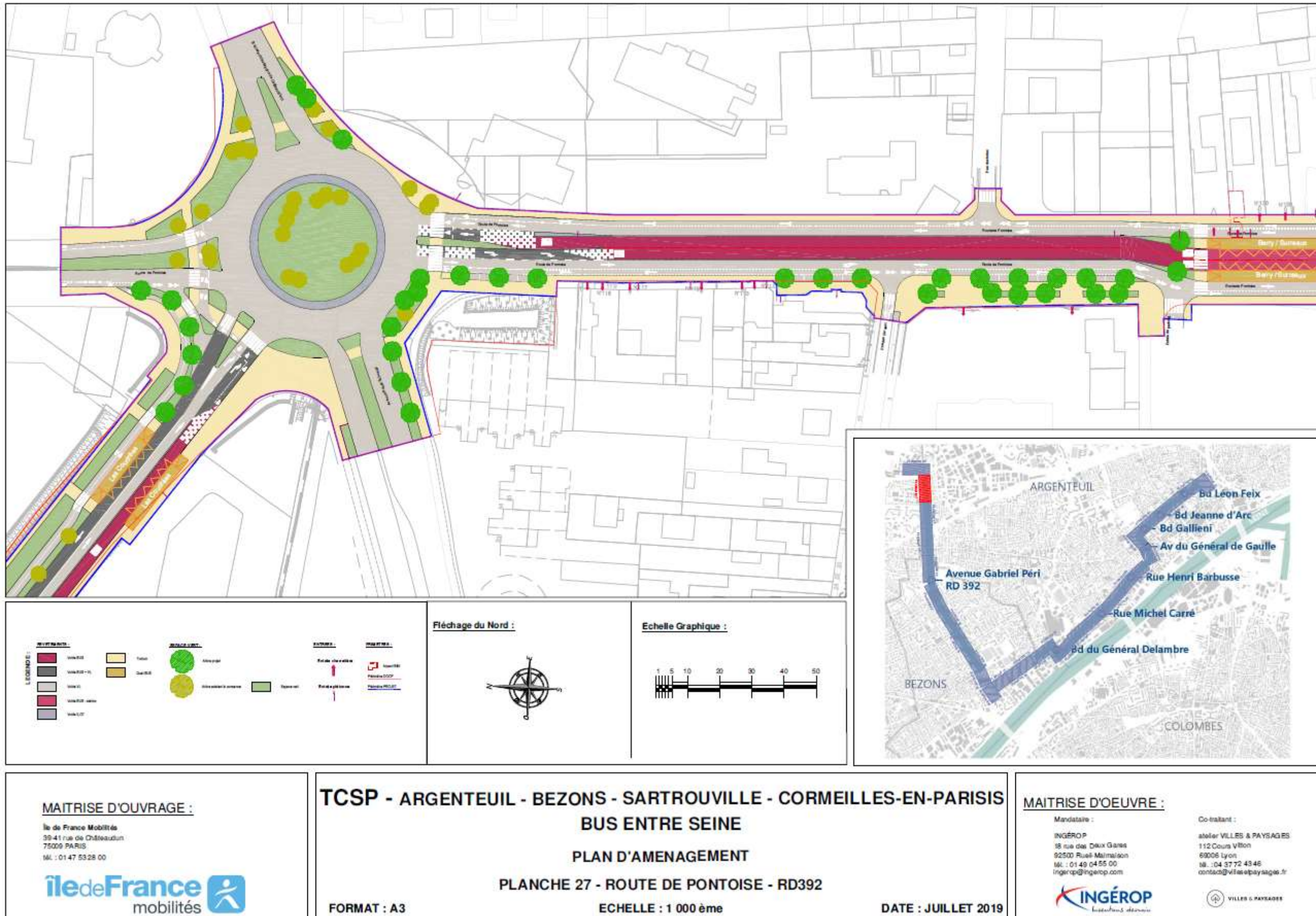


Figure 127 : Plans d'insertion sur la RD 392



### Zoom sur le carrefour RD392 - Rue Parmentier

Entre la station « La Grâce de Dieu » et la rue Parmentier, les équipements implantés le long de la voirie contraignent la conservation de l'ensemble des fonctionnalités.

Au stade du DOCP, le dispositif retenu était constitué d'une seule voie de site propre inscrit à l'axe de la chaussée avec un fonctionnement est pendulaire. Le matin, seuls les bus en direction du Pont de Bezons (sens le plus congestionné) empruntaient le site propre et inversement l'après-midi.

Au stade des études préliminaires, il est retenu la mise en place d'un site propre bidirectionnel entre la station « La Grâce de Dieu » et la rue Parmentier. Cet aménagement nécessite les adaptations suivantes :

- Suppression de la voie de TAD depuis la RD392 vers la rue Parmentier ;
- Prolongement de la zone 30 existante au niveau de la Grâce de Dieu jusqu'à la rue Parmentier ;
- Suppression de la traversée piétonne au sud du carrefour Parmentier. Cette dernière est positionnée entre les rues Georges Dimitrov et Kléber ;

Cet aménagement permettra de limiter les impacts de la circulation générale et de favoriser l'exploitation des bus.



Figure 128 : Plan d'insertion entre la station « La Grâce de Dieu » et la rue Parmentier

### Zoom sur le carrefour Val Notre-Dame

Le carrefour avenue Jean Jaurès / RD392 (dénommé ici Val Notre-Dame) constitue un carrefour majeur de la RD392 ainsi qu'un pôle d'échange bus.

Au stade du DOCP, les quais de la station étaient positionnés en vis-à-vis au sud du carrefour impliquant la réduction à une voie de circulation routière en entrée et sortie du carrefour.

Au regard du trafic supporté par ce carrefour, deux voies de circulation routière sont nécessaires en entrée de carrefour sur la RD392. Pour se faire, les quais de la station ont été décalés de part et d'autre de la station.



Figure 129 : Plan d'insertion du carrefour Val Notre-Dame



### Zoom sur le carrefour RD392 / Rue de Berry

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, l'itinéraire de la ligne 272 est modifié afin de bénéficier de l'infrastructure bus entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry (tracé actuel via avenue Georges Clemenceau, rue Florian et rue Lakanal).

La ligne 272 quittera l'infrastructure des voies dédiées au niveau de la rue de Berry afin de desservir le quartier des Indes et poursuivre sa desserte jusqu'à la gare de Sartrouville.



Figure 130 : Profil actuel du carrefour RD392 / rue de Berry

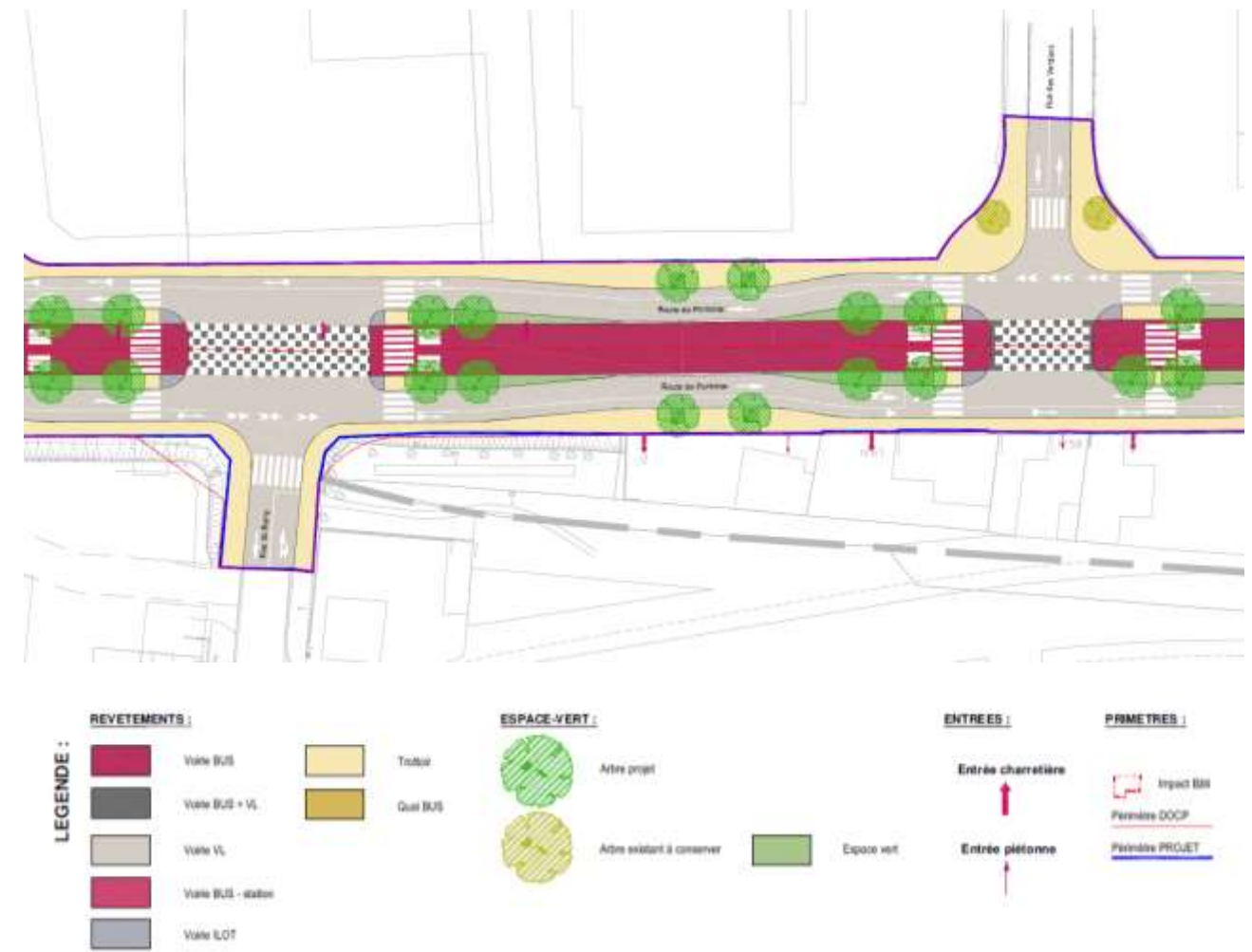


Figure 131 : Plan d'insertion du carrefour RD392 / rue du Berry

### Zoom sur le point dur des voies ferrées

Le passage sous les voies ferrées, entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry, constitue un secteur contraint le long de la RD392, avec une emprise inférieure à 18 m.



Figure 132 : Profil actuel de l'ouvrage SNCF situé sur la RD392

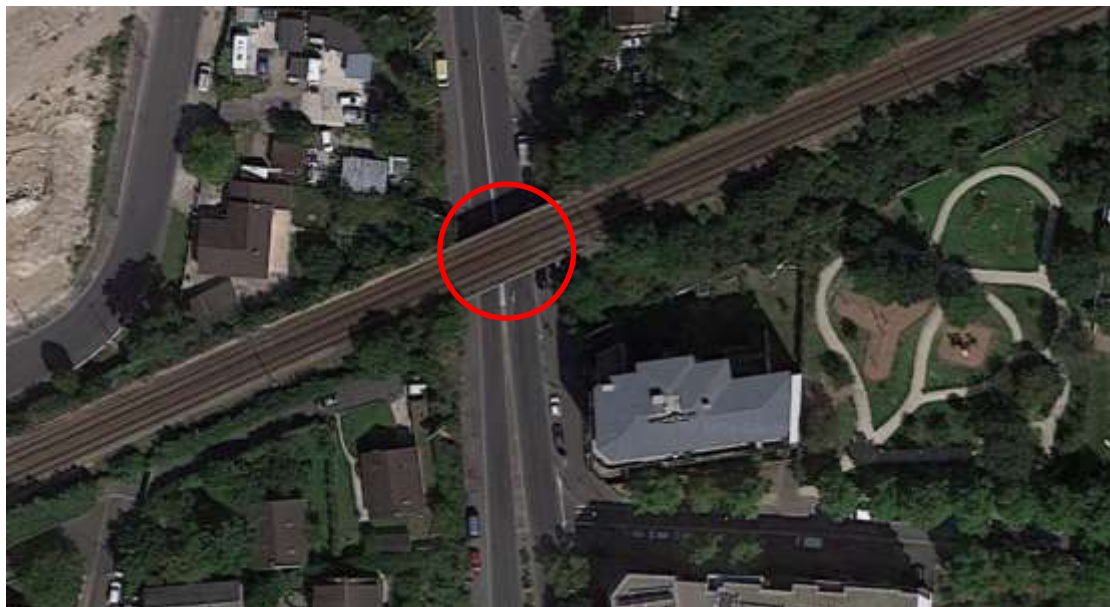


Figure 133 : Plan de situation de l'ouvrage SNCF

Les contraintes de l'infrastructure du pont-rail ont conduit à privilégier l'aménagement d'un site propre monodirectionnel axial en direction du Pont de Bezons, sens dont la congestion routière est la plus marquée. Dans l'autre sens, les bus circuleront dans la circulation générale. Le stationnement longitudinal est supprimé.

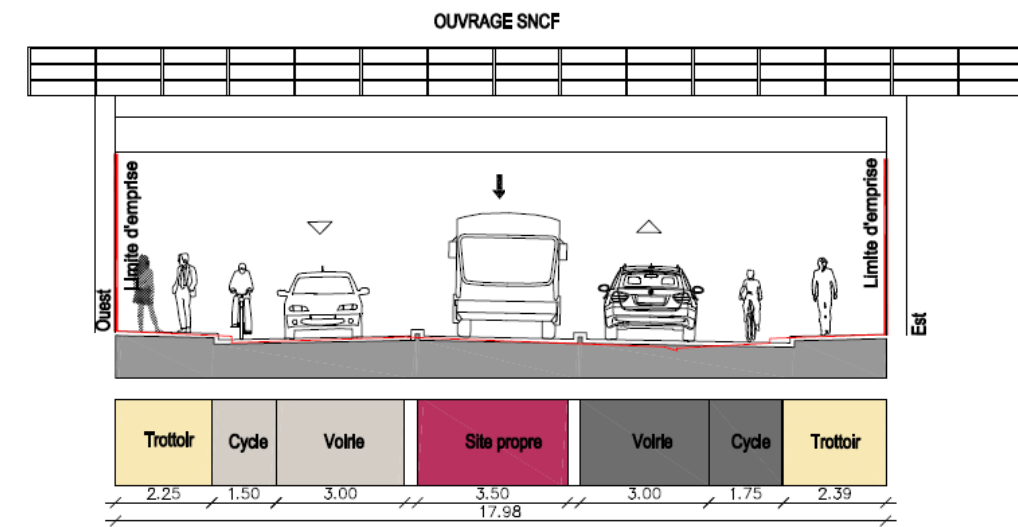


Figure 134 : Coupe type sur la RD392 au niveau du franchissement des voies ferrées



### Zoom sur le Pont de Bezons

Le Pont de Bezons fait la jonction entre 3 routes départementales que sont la RD308 à l'Ouest, la RD392 au Nord et la RD311 à l'Est. Il permet notamment aux habitants du Val d'Oise et des Yvelines de rejoindre l'A86 située au sud du pont.

Véritable entrée de ville, ce carrefour est situé au cœur d'un vaste projet de renouvellement urbain mené par la ville de Bezons dans le cadre de son projet de ZAC des Bords de Seine. C'est d'ailleurs dans cet esprit que des travaux de redressement de la RD311 ont été entrepris. Terminés en 2016, ils ont permis de libérer des espaces en Bords de Seine pour des aménagements futurs.

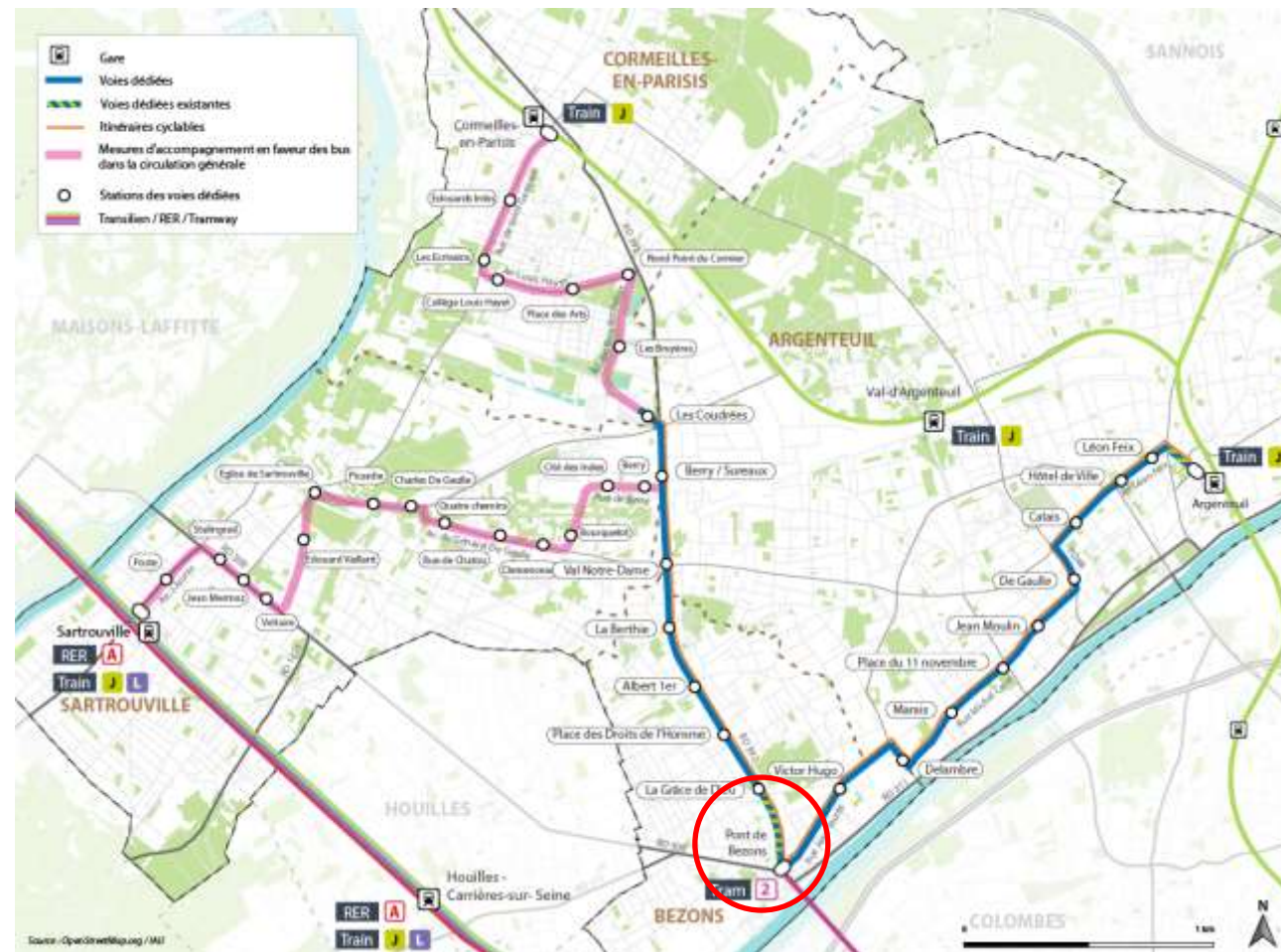


Figure 135 : Plan de situation du pôle d'échange

Depuis 2012, la tête du Pont de Bezons est devenue le terminus du Tramway T2 permettant ainsi de connecter cette commune du Val d'Oise au département des Hauts-de-Seine et à son centre d'affaires de La Défense.

Afin que cette infrastructure de transports profite aux habitants de Bezons et des villes voisines, un véritable pôle d'échange s'est construit autour de ce terminus qui s'inscrit désormais comme un nœud majeur du réseau de bus. Aujourd'hui, on compte 6 lignes de bus, desservant l'arrêt Pont de Bezons, dont 3 lignes sont en terminus (3, 262 et 367). Des arceaux vélos et une consigne Véligo ont également été mis en place à proximité.



Figure 136 : Plan des bus en passage au niveau du pôle d'échanges Pont de Bezons

Les quais de la station du tramway T2 sont encadrés par un site propre bus fonctionnant dans le sens inverse de la circulation générale afin de faciliter l'intermodalité avec le tramway grâce à des correspondances sur un même quai. L'aménagement permet le stationnement de deux bus articulés et de deux bus standards en enfilade. En direction du centre de Bezons, l'aménagement d'une double voie bus permet aux véhicules de se dépasser, les temps d'arrêts étant variables en fonction des lignes.

Afin de faciliter l'accès des bus au pôle d'échange, des sites propres bus ont été mis en place pour s'affranchir des conditions de circulation très dégradées sur ce secteur aux heures de pointes. On retrouve ainsi les aménagements suivants :

- Un site propre bidirectionnel entre les arrêts Grace de Dieu et Pont de Bezons sur la RD392 ;
- Un site propre monodirectionnel sur la rue Jean Jaurès depuis la rue de Pontoise jusqu'au carrefour du Pont de Bezons ;
- Un couloir d'approche sur la RD308 en amont du carrefour du Pont de Bezons.



*Figure 137 : Quais ouest (à gauche) et est (à droite) au droit de la plateforme du tramway T2*

A ce stade des études, les aménagements existants ainsi que la correspondance avec le tramway T2 sont maintenus dans le projet Bus Entre Seine. Des renforcements de signalétiques pourront être mis en place pour faciliter la distinction des espaces réservés aux bus et limiter les comportements illicites des véhicules particuliers.

Le fonctionnement du pôle d'échange et notamment l'organisation de la régulation des lignes en terminus devra être approfondie dans les études ultérieures en lien avec :

- la restructuration du réseau de bus ;
- l'aménagement de l'îlot dans le cadre de la ZAC des Bords de Seine ;
- le fonctionnement du carrefour à feux du Pont de Bezons.



### 4.3.4.3. 3-B : BOULEVARD DU PARISIS

Le boulevard du Parisis constitue l'entrée sud de Cormeilles-en-Parisis et dessert directement la ZAC des Bois Rochefort. Actuellement, le boulevard du Parisis ne dispose pas d'aménagement bus. Le profil est à 2x1 voie en complément d'une voie de shunt vers l'avenue Robert Schuman.



Figure 138 : Profil actuel du boulevard du Parisis (source : google)

Le secteur d'étude sur la commune de Cormeilles-en-Parisis poursuit son développement à travers le projet de la ZAC des Bois Rochefort dont l'achèvement est prévu à l'horizon 2021 (logements, équipements, établissements scolaires, activités, etc.).

De plus, Cormeilles-en-Parisis a vocation à devenir encore plus attractive grâce au projet de revalorisation de l'ancienne friche industrielle (cimenterie Lafarge) en un port de plaisance sur la Seine. La programmation du secteur (1 200 logements, commerces, restaurants, école, crèche, 1 800 places de parking) aura vocation à augmenter le trafic sur le secteur d'étude pouvant pénaliser la circulation des bus à l'approche du giratoire Schuman.

Les habitants et les activités économiques installés bénéficieront d'une liaison performante grâce à l'aménagement de voies bus sur la RD392 entre le giratoire Schuman et le Pont de Bezons.

Toutefois, une croissance significative du flux routier sur le carrefour à prévoir d'ici 2030 suite au projet de la ZAC des Bois Rochefort et du secteur Lafarge qui comprennent à la fois des flux supplémentaires liés aux logements (pendulaires) et aux activités économiques et commerciales.

Ainsi, sur le boulevard du Parisis, un couloir d'approche est mis en place afin de fluidifier le trafic et favoriser l'exploitation des bus à l'approche du giratoire Schuman. Les bus pourront s'affranchir des remontées de files sur environ 150 m. A l'approche du giratoire, les bus se réinséreront dans la circulation générale, deux voies en entrée étant nécessaires pour assurer un bon fonctionnement du giratoire.

Les aménagements paysagers et cyclables sont conservés en rive nord. Quelques arbres sont supprimés pour permettre l'implantation du couloir bus et de la station. La voie de shunt vers l'avenue Robert Schuman est supprimée au profit du couloir bus.

La station « Les Coudrées », déplacée à proximité du giratoire, permettra de desservir l'ensemble des activités commerciales à proximité de ce dernier.



Figure 139 : Proposition d'insertion du boulevard du Parisis

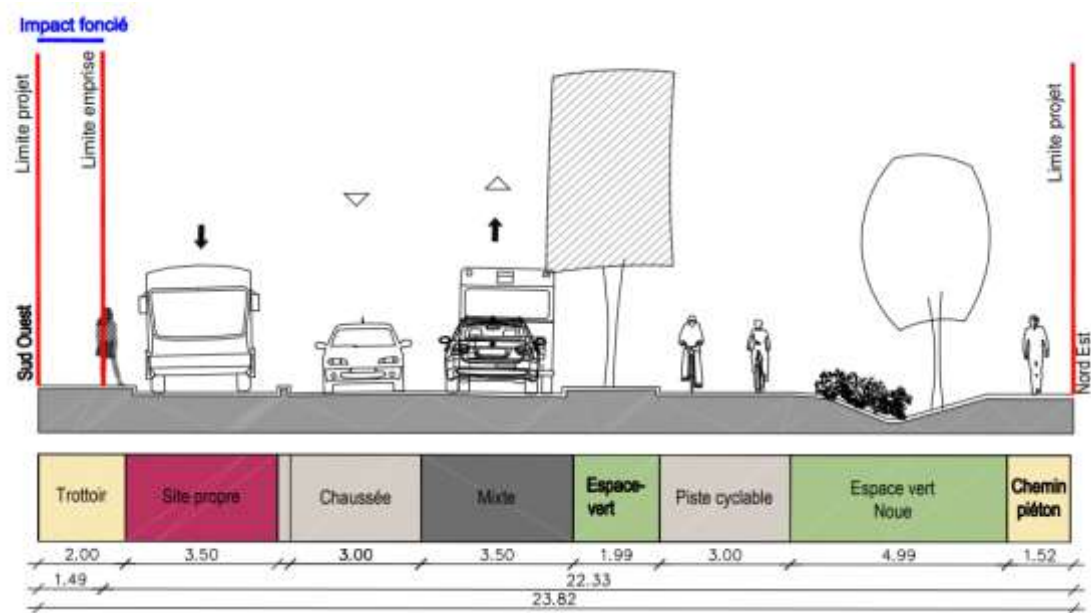


Figure 140 : Coupe type en section courante sur le boulevard du Paris



Figure 141 : Intention d'aménagement boulevard du Paris – Station « Les Coudrées »



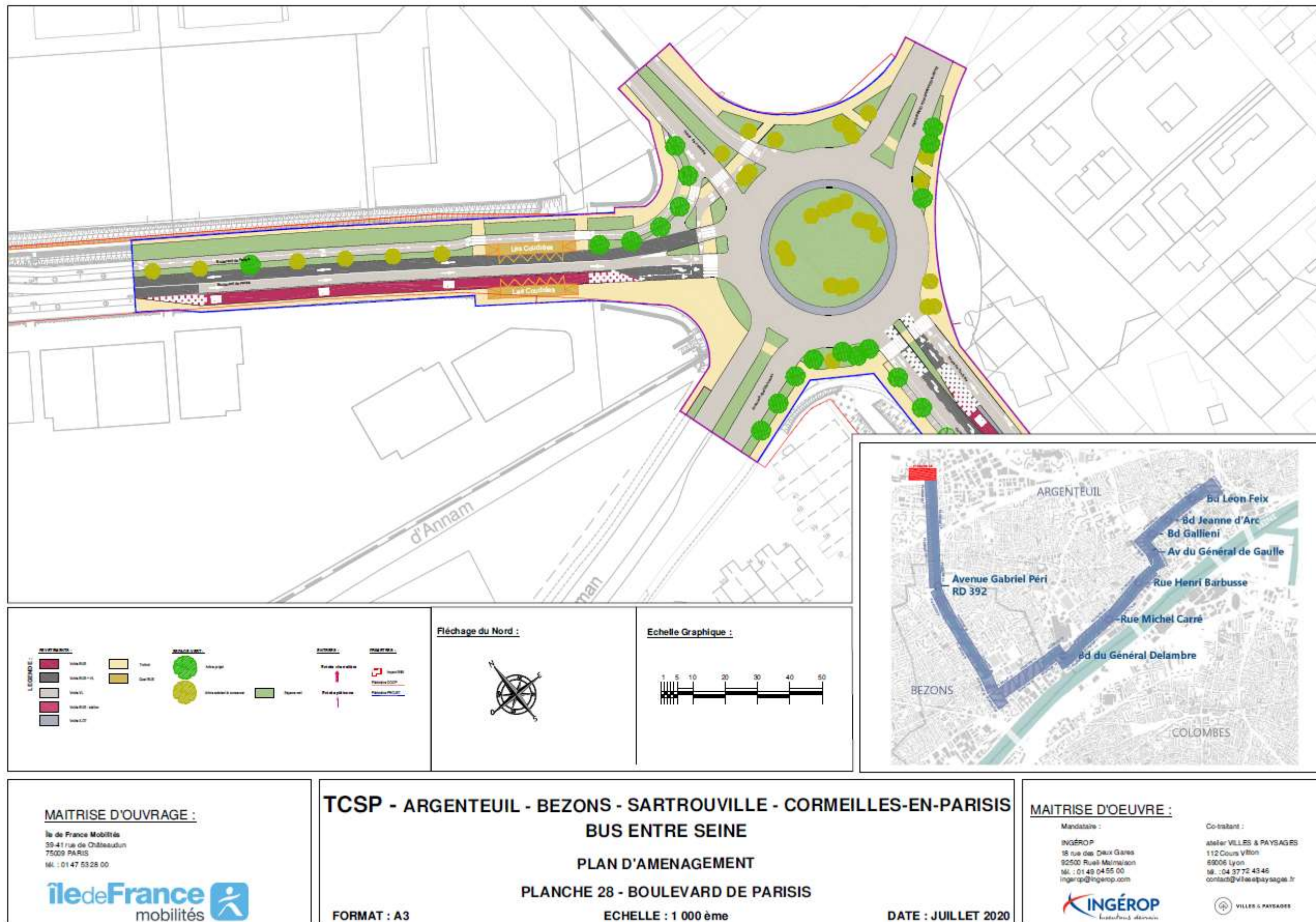


Figure 142 : Plan d'insertion du boulevard du Paris



## 4.4. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

### 4.4.1. Présentation générale des mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement sont complémentaires aux voies dédiées en vue d'améliorer les performances du réseau de bus :

- Les voies dédiées améliorent la régularité et les temps de parcours des lignes de bus en les affranchissant des aléas de la circulation entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Cormeilles-en-Parisis) ;
- Les mesures d'accompagnement optimisent les conditions de circulation, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.

L'ensemble de ces mesures permettent de mettre en œuvre un réseau de lignes de bus efficaces, fiables, tout en étant adaptées aux contextes urbains traversés.

Les itinéraires bus reliant les voies dédiées aux gares de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis seront parcourus par les bus dans la circulation générale. Des aménagements de voies dédiées n'ont pas été retenus en raison de contraintes techniques (impacts circulation, stationnement, foncier) et/ou de l'absence d'opportunité au regard des conditions de circulation routière et des niveaux de fréquentation attendus des lignes de bus.

Toutefois, afin d'optimiser la performance et la régularité des lignes de bus sur ces sections, des mesures d'accompagnement sont proposées :

- Mise en place de la priorité aux carrefours à feux pour favoriser la circulation des bus en carrefour ;
- Réaménagement des stations majeures afin de répondre aux critères d'accessibilité d'un projet de bus à haut niveau de service (accessibilité PMR, confort des usagers, qualité de l'exploitation, etc.).

Ces aménagements permettent de :

- Limiter les impacts, notamment en termes d'acquisitions foncières, de stationnement et de conditions de circulation, dans des secteurs très denses et circulés ;
- Optimiser le fonctionnement des lignes (optimisation des temps d'échanges voyageurs, priorité aux feux) ;
- Compléter les aménagements des voies dédiées afin d'assurer des liaisons de gare à gare performantes.

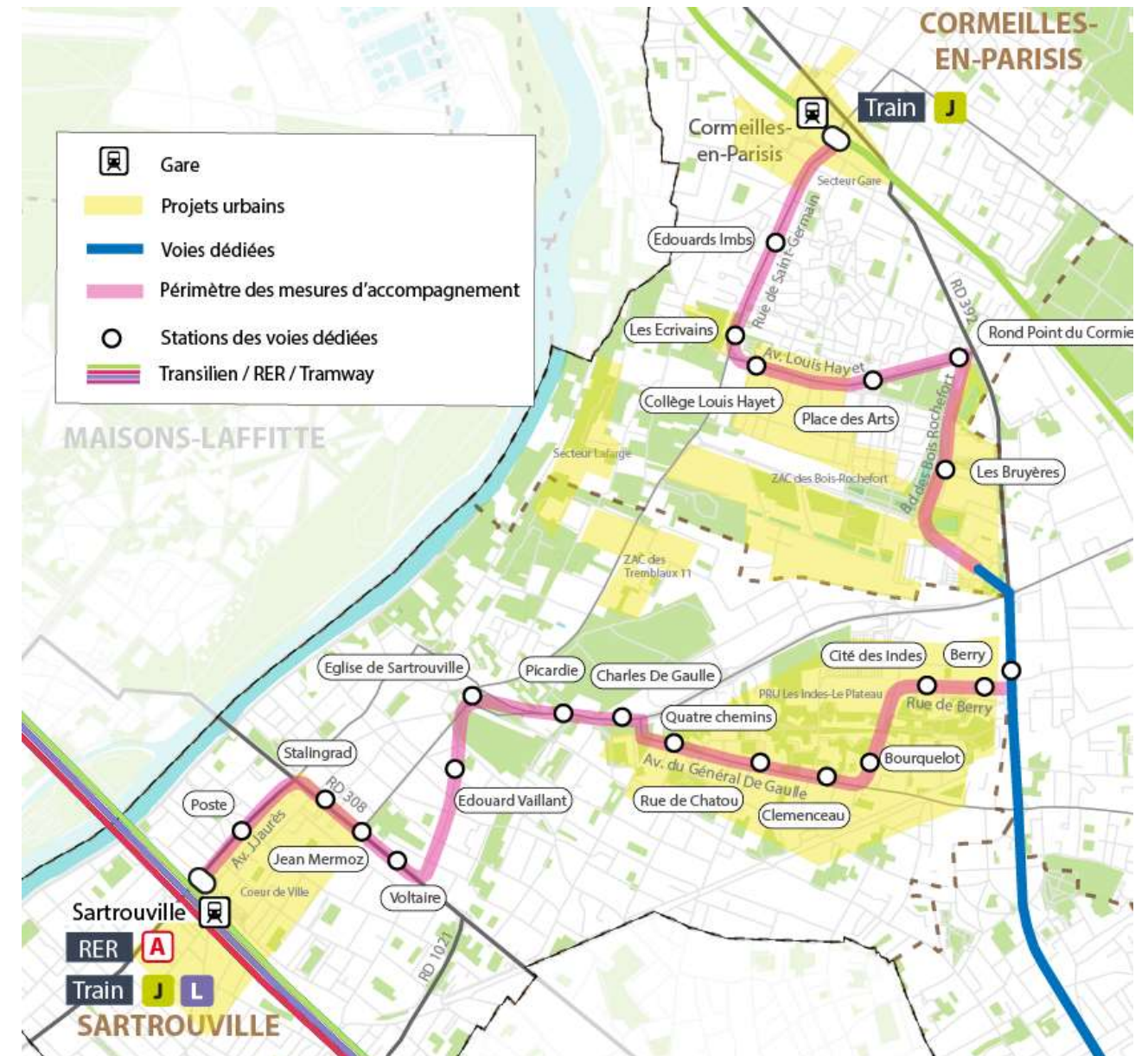


Figure 143 : Tracé des mesures d'accompagnement (MA)

#### > Réaménagement des stations

Sur les mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine prévoit le réaménagement des arrêts de bus pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus (accostage, réinsertion dans la circulation, etc.). Les stations réaménagées seront détaillées ci-après.

Plusieurs types d'intervention sont prévus, tenant compte notamment des fréquences des lignes desservant chaque arrêt et des matériels roulants exploités (déplacement et allongement de quai, mise aux normes et allongement de quai, mise aux normes de quai sans allongement, modification du mobilier, suppression de l'arrêt).



Le projet d'insertion du projet Bus entre Seine prévoit un travail ciblé sur les stations pour les deux lignes de mesure d'accompagnement (lignes 3 et 272). Tout comme pour les stations dédiées, ces espaces doivent être confortables, apporter aux usagers toutes les commodités nécessaires pour informer les usagers et les mobiliers identitaires à l'ensemble de la ligne du Bus Entre Seine.

Des arceaux vélos seront mis en place à proximité de l'ensemble des stations des mesures d'accompagnement afin de favoriser la multimodalité.

> **Priorité aux carrefours à feux**

Pour gagner en régularité et fiabilité, tous les carrefours à feux situés sur l'itinéraire des lignes 3 et 272 seront équipés d'une priorité en faveur des bus. Le principe est développé au paragraphe 4.2.64.2.6).

L'objectif est de détecter un bus en approche du carrefour pour lui permettre un passage au feu vert sans attente ou avec une attente réduite.

## 4.4.2. Mesures d'accompagnement : Sartrouville

### 4.4.2.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

Sur la commune de Sartrouville, la ligne de bus 272, traverse un vaste secteur qui fait l'objet de mutations urbaines, notamment le quartier des Indes, faisant l'objet d'un NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain).

Le centre-ville de Sartrouville est organisé le long d'une voie principale attractive, la Rue Jean Jaurès. Toutes les commodités s'y trouvent, s'ajoutant à la présence de la gare dans l'hypercentre : c'est une vraie centralité qui rayonne vers les quartiers voisins. La récente requalification de l'Avenue Jean Jaurès a permis d'améliorer les déplacements des modes doux. Par ailleurs, le centre-ville fait partie de l'opération Action Cœur de Ville.

Le projet Bus Entre Seine s'insère dans un territoire dense, dynamique et aux emprises contraintes.

**Enjeux du secteur :**

- Assurer de bonnes conditions d'accessibilité à la gare de Sartrouville en proposant des aménagements favorisant l'exploitation des bus (accessibilité, gain de temps, etc.) tout en limitant les impacts (AF, végétation, stationnement, etc.) ;
- Apporter du confort aux usagers et des services ;
- Conférer à la ligne une identité singulière en travaillant sur les points d'accueil : vocabulaire partagé par toutes les stations ;
- Assurer une desserte performante des zones à forte densité d'emplois et de logements (quartier des Indes, Plateau, centre-ville, etc.) ;
- Intégrer l'évolution des itinéraires des lignes vers la future gare du Tram 11 Express.

Sur environ 5 kilomètres, des mesures d'accompagnement sont proposées entre le quartier des Indes et la gare de Sartrouville, afin d'optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus tout en limitant les impacts sur l'environnement urbain.

Le tracé considéré est l'itinéraire de la ligne de bus 272, à savoir :

- Rue du Berry ;
- Rue Paul Bert ;
- Avenue Georges Clemenceau ;
- Avenue du Général De Gaulle ;
- Rue de la Batterie (direction Argenteuil) ;
- Boulevard de Bezons (direction Argenteuil) ;
- Rue Jean Mermoz ;
- Rue du Champs de Mars ;
- Rue Voltaire ;
- Avenue Maurice Berteaux (RD308) ;
- Avenue Jean Jaurès (RD121).

Cet itinéraire pourra évoluer en fonction des besoins de desserte du secteur, notamment en lien avec le prolongement du Tram 11 Express.

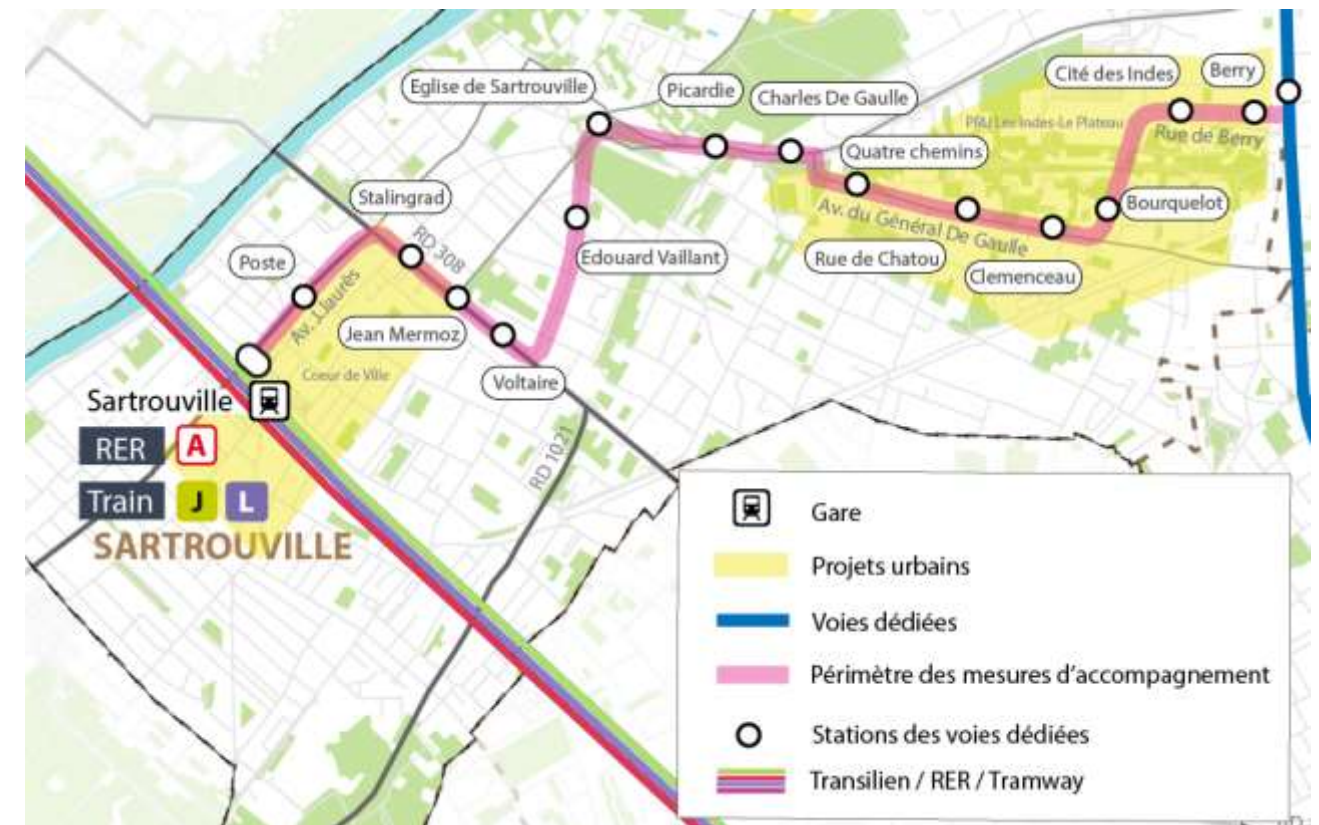


Figure 144 : Tracé des mesures d'accompagnement à Sartrouville

Les mesures d'accompagnement à Sartrouville portent sur :

- Le réaménagement des stations majeures en termes de fréquentation et/ou positionnement ;
- La mise en place de la priorité aux carrefours à feux.

## 4.4.2.2. AMENAGEMENTS RETENUS A SARTROUVILLE

### > Réaménagement des stations

Le projet Bus Entre Seine prévoit le réaménagement des arrêts de bus pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus (accostage, réinsertion dans la circulation, etc.).

Plusieurs types d'intervention sont prévus, tenant compte notamment des fréquences des lignes desservant chaque arrêt et des matériels roulants exploités (standard ou articulés) :

- **Déplacement et allongement de quai** : Rue de Chatou (sens Argenteuil) ;
- **Mise aux normes et allongement de quai** : Berry (sens Argenteuil), Cité des Indes, Clemenceau (sens Argenteuil), Rue de Chatou (sens Sartrouville), Charles de Gaulle, Eglise de Sartrouville (sens Sartrouville), Voltaire, Stalingrad ;
- **Mise aux normes de quai sans allongement** : Berry (sens Sartrouville), Clemenceau (sens Sartrouville), Eglise de Sartrouville (Sens Argenteuil),
- **Modification du mobilier** : gare de Sartrouville.

Dans le cadre des mesures d'accompagnement de Sartrouville, seules les stations majeures seront réaménagées.

Le type de station (standard ou majeure) a été défini en fonction de :

- La fréquentation de la station ;
- Le positionnement de la station (proximité d'une centralité, équipement, etc.) ;
- La correspondance avec d'autres lignes du réseau.



Figure 145 : Stations majeures de la ligne 272 à Sartrouville

Les interventions prévues sur les stations sont les suivantes :



Figure 146 : Réaménagement de stations proposé à Sartrouville

### > Priorité aux carrefours à feux

Pour gagner en régularité et fiabilité de la ligne 272, 13 carrefours à feux sont concernés par la mise en place d'une priorité en faveur des bus :

- 1 - Rue Paul Bert / Avenue Georges Clemenceau
- 2 - Avenue Georges Clemenceau / Rue de Chatou
- 3 - Avenue du Général de Gaulle / Rue Hugo Pratt
- 4 - Avenue du Général de Gaulle / Avenue Robert Schuman
- 5 - Avenue du Général de Gaulle / Rue Georges Bernanos
- 6 - Avenue du Général de Gaulle / Rue de Picardie
- 7 - Avenue du Général de Gaulle / Boulevard de Bezons / Rue de la Batterie
- 8 - Rue Jean Mermoz / Rue du Champ de Mars
- 9 - Rue Voltaire / Avenue Maurice Berteaux
- 10 - Avenue Maurice Berteaux / Rue Jean Mermoz
- 11 - Avenue Maurice Berteaux / Accès Auchan
- 12 - Rue Jean Jaurès / Avenue Hortense Foubert
- 13 - Rue Jean Jaurès / Accès Gare



Figure 147 : Carrefours à feux à équiper de priorité pour les bus à Sartrouville



## 4.4.3. Mesures d'accompagnement : Cormeilles-en-Parisis

### 4.4.3.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

Sur le territoire de Cormeilles-en-Parisis, la ligne de bus 3, traverse un vaste secteur qui fait l'objet de mutations urbaines, la ZAC des Bois Rochefort.

Le centre-ville de Cormeilles-en-Parisis est organisé de manière concentrique, dans le périmètre de la gare. Toutes les commodités s'y trouvent, s'ajoutant à la présence de la gare dans l'hypercentre : c'est une vraie centralité qui rayonne vers les quartiers voisins.

La commune devrait également connaître davantage de trafic et accroître son attractivité en lien avec le projet port de plaisance prévu au sein du secteur Lafarge.

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) place sur ce territoire des enjeux de connexions pour la faune et la flore (coulée verte). La traversée de la vaste zone d'activité sur le Boulevard de Paris se fait au cœur d'un aménagement paysager récent de qualité.

Le projet Bus Ent Seine s'insère dans un territoire dense, dynamique et aux emprises contraintes.

#### Enjeux du secteur :

- Assurer de bonnes conditions d'accessibilité à la gare de Cormeilles-en-Parisis en proposant des aménagements favorisant l'exploitation des bus (accessibilité, gain de temps, etc.) tout en limitant les impacts (AF, végétation, stationnement, etc.) ;
- Assurer la desserte performante de la ZAC des Bois-Rochefort et du secteur de la gare ;
- Anticiper les difficultés de circulation pour les bus en lien avec ce secteur en mutation (secteur Lafarge, création d'un collège, lycée, clinique, etc.).
- Conférer à la ligne une identité singulière en travaillant sur les points d'accueil : vocabulaire partagé par toutes les stations ;
- Apporter du confort aux usagers et des services.

Sur environ 3 kilomètres, des mesures d'accompagnement sont proposées sur la commune de Cormeilles-en-Parisis afin d'assurer de bonnes conditions d'accessibilité à la gare de Cormeilles-en-Parisis et de favoriser l'exploitation des bus tout en limitant les impacts sur l'environnement urbain.

Sur la commune de Cormeilles-en-Parisis, le tracé considéré pour le projet Bus Entre Seine est l'itinéraire de la ligne de bus 3 en situation projet, à savoir :

- Boulevard du Paris ;
- Boulevard des Bois Rochefort ;
- Avenue Louis Hayet ;
- Rue de Saint-Germain.



Figure 148 : Tracé des mesures d'accompagnement à Cormeilles-en-Parisis

Les mesures d'accompagnement à Cormeilles-en-Parisis portent sur :

- Le réaménagement de stations majeures en termes de fréquentation / positionnement ;
- La mise en place de la priorité bus aux carrefours à feux ;
- La modification de la priorité en faveur des bus sur les carrefours à perte de priorité.

### 4.4.3.2. AMENAGEMENTS RETENUS A CORMEILLES-EN-PARISIS

#### > Réaménagement des stations

Le projet Bus Entre Seine prévoit le réaménagement d'arrêts de bus pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus (accostage, réinsertion dans la circulation, etc.).

Plusieurs types d'intervention sont prévus :

- **Déplacement de quai** : Les Coudrées ;
- **Mise aux normes de quai sans allongement** : Place des Arts, Les Ecrivains (sens Cormeilles-en-Parisis) ;
- **Modification du mobilier** : gare de Cormeilles-en-Parisis ; afin de faciliter la lisibilité et de créer une identité propre à la ligne 3, le mobilier sera modifié en cohérence avec celui des voies dédiées ;
- **Suppression d'arrêt** : Les Fauvettes.



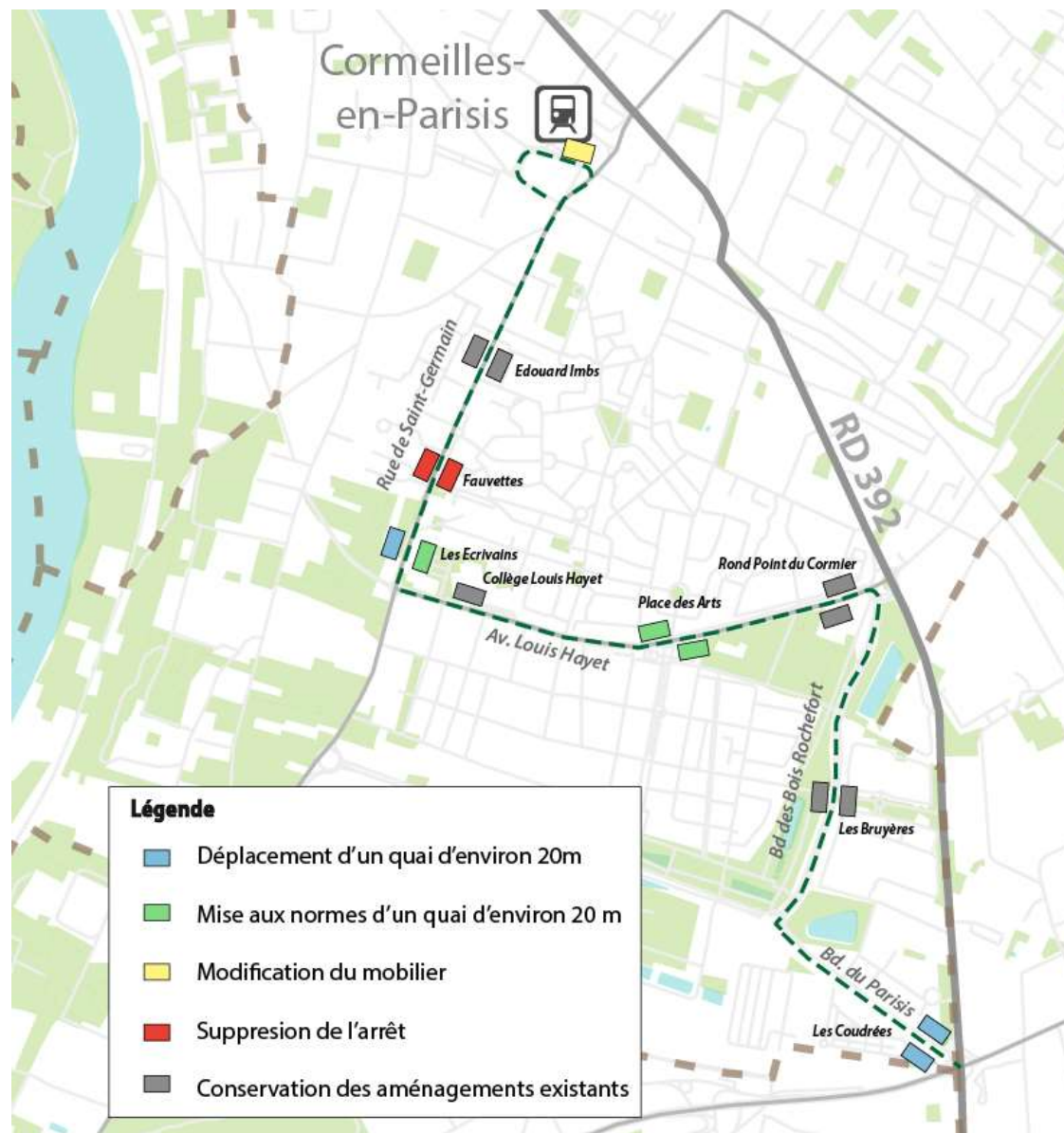


Figure 81 : Réaménagement de stations proposés à Cormeilles-en-Parisis

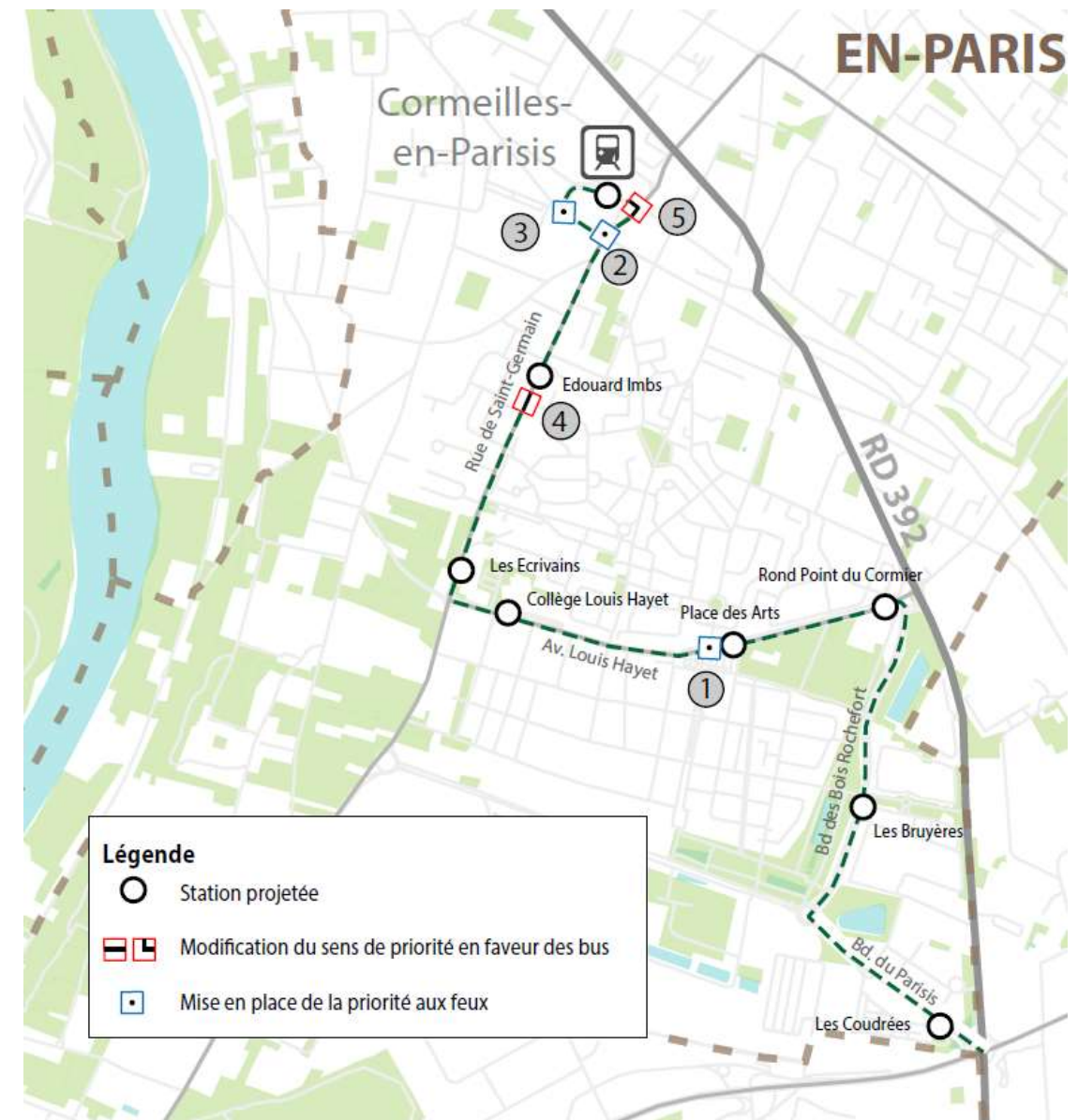


Figure 149 : Carrefours à feux à équiper de priorité pour les bus à Cormeilles-en-Parisis

### > Interventions sur les carrefours

Trois carrefours seront concernés par la mise en place de la priorité pour les bus :

- 1 - Avenue Louis Hayet / Rue des Frères Lumière ;
- 2 - Rue de Saint-Germain / Rue du Général Sarrail ;
- 3 - Rue du Général Sarrail / Rue du Lieutenant Edouard Vicario.

De plus, deux carrefours nécessitent une modification de la priorité en faveur des bus :

- 4 - Rue Saint Germain / Rue des Champs Guillaume : un STOP sera mis en place sur la rue des Champs Guillaume à la place de celui présent actuellement sur la rue Saint Germain afin de faciliter l'exploitation des bus sur cette rue.
- 5 - Rue Saint-Germain / Rue de Nancy : un cédez-le-passage sera mis en place pour les véhicules arrivant de la rue de Saint-Germain nord afin de faciliter le tourne-à-gauche des bus vers la gare routière.



Figure 150 : Réaménagement proposé au carrefour Rue de Saint-Germain / Rue de Nancy



## 4.5. OFFRE DE TRANSPORT ET EXPLOITATION

---

### 4.5.1. Fonctionnement général

Sur un linéaire d'environ 8,2 km, les voies dédiées seront affectées à la circulation des bus (couloirs bus, sites propres bidirectionnels et monodirectionnels). Elles pourront accueillir plusieurs lignes de bus avec des gabarits différents, sur tout ou partie de leur itinéraire.

Les mesures d'accompagnement sont complémentaires aux voies dédiées en vue d'améliorer les performances du réseau de bus :

- Les voies dédiées améliorent la régularité et les temps de parcours des lignes de bus en les affranchissant des aléas de la circulation entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Cormeilles-en-Parisis) ;
- Les mesures d'accompagnement optimisent les conditions de circulation, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.

L'ensemble de ces mesures permettent de mettre en œuvre un réseau de lignes de bus efficaces, fiables, tout en étant adaptées aux contextes urbains traversés.

Deux lignes de bus sont concernées par le projet Bus Entre Seine sur la totalité de leur itinéraire, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service :

- La 272 (RATP) qui emprunte les principaux axes et dessert les pôles d'échanges du projet : gare d'Argenteuil, Pont de Bezons, Val Notre-Dame, gare de Sartrouville.
- La ligne 3 (R'Bus - Transdev) qui relie la gare de Cormeilles-en-Parisis au Pont de Bezons en passant par Val Notre-Dame.

D'autres lignes de bus pourront bénéficier des aménagements (lignes 2, 4, 6, 8, 9, 34, 140, 262, 340, H). L'itinéraire de certaines lignes sera restructuré de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements.







## 4.5.2. Restructuration du réseau de bus

### 4.5.2.1. PRESENTATION GENERALE

Le réseau de bus fera l'objet d'une restructuration en vue de la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine. Cette restructuration aura pour objectif de faire bénéficier les lignes de bus structurantes des aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine.

Le nombre et la nature des lignes qui emprunteront les voies dédiées seront définies au regard de la capacité de l'infrastructure et des enjeux de desserte.

La restructuration sera fondée sur une connaissance fine des flux actuels et de leur évolution, ainsi qu'une appréciation des nouveaux besoins notamment liés aux projets urbains.

Le schéma de restructuration du réseau fera l'objet d'échanges avec les collectivités et partenaires concernés, organisés par Ile-de-France Mobilités aux différentes étapes du projet.

A ce stade des études, de premières orientations ont été établies.

Les pistes de restructuration retenues à ce stade des études sont les suivantes :

- Secteur Centre-ville d'Argenteuil :
  - Conservation de l'existant.
  - La ligne 6 pourrait être déviée via le boulevard Léon Feix et l'avenue Gabriel Péri.
- Secteur Liaison Centre-Ville d'Argenteuil – Pont de Bezons :
  - Déviation de la ligne 272 pour emprunter le tracé des voies dédiées sur la rue Michel Carré.
  - Maintien de la ligne 6 (liaison express) sur son itinéraire actuel pour desservir les zones d'activité de la RD311.
- Secteur RD392 :
  - Modification de l'itinéraire de la ligne 272 afin de bénéficier de l'infrastructure bus entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry.
  - Itinéraire direct de la ligne 3 entre le boulevard du Parisis et le Pont de Bezons afin de bénéficier des aménagements de la RD392.
  - Afin de maintenir la couverture des quartiers de Bezons en remplacement de la ligne 3, la ligne H pourrait être prolongée jusqu'au Pont de Bezons en desservant les arrêts « Justice », « Colonel Fabien » et « Parmentier ».
- Secteur Cormeilles-Parisis :
  - Maintien de la ligne 3 sur son itinéraire actuel (via l'avenue Louis Hayet), en terminus à la gare de Cormeilles-en-Parisis.
  - Prolongement de l'itinéraire actuel de la ligne 17 jusqu'à la gare de Cormeilles-en-Parisis en passant par le boulevard du Parisis, le boulevard des Bois Rochefort, l'avenue du Parisis et la rue de Saint-Germain.

- Secteur Sartrouville :
  - Conservation de l'existant.
  - L'itinéraire des lignes sur ce secteur est susceptible d'évolutions à l'horizon du prolongement du Tram 11 Express.

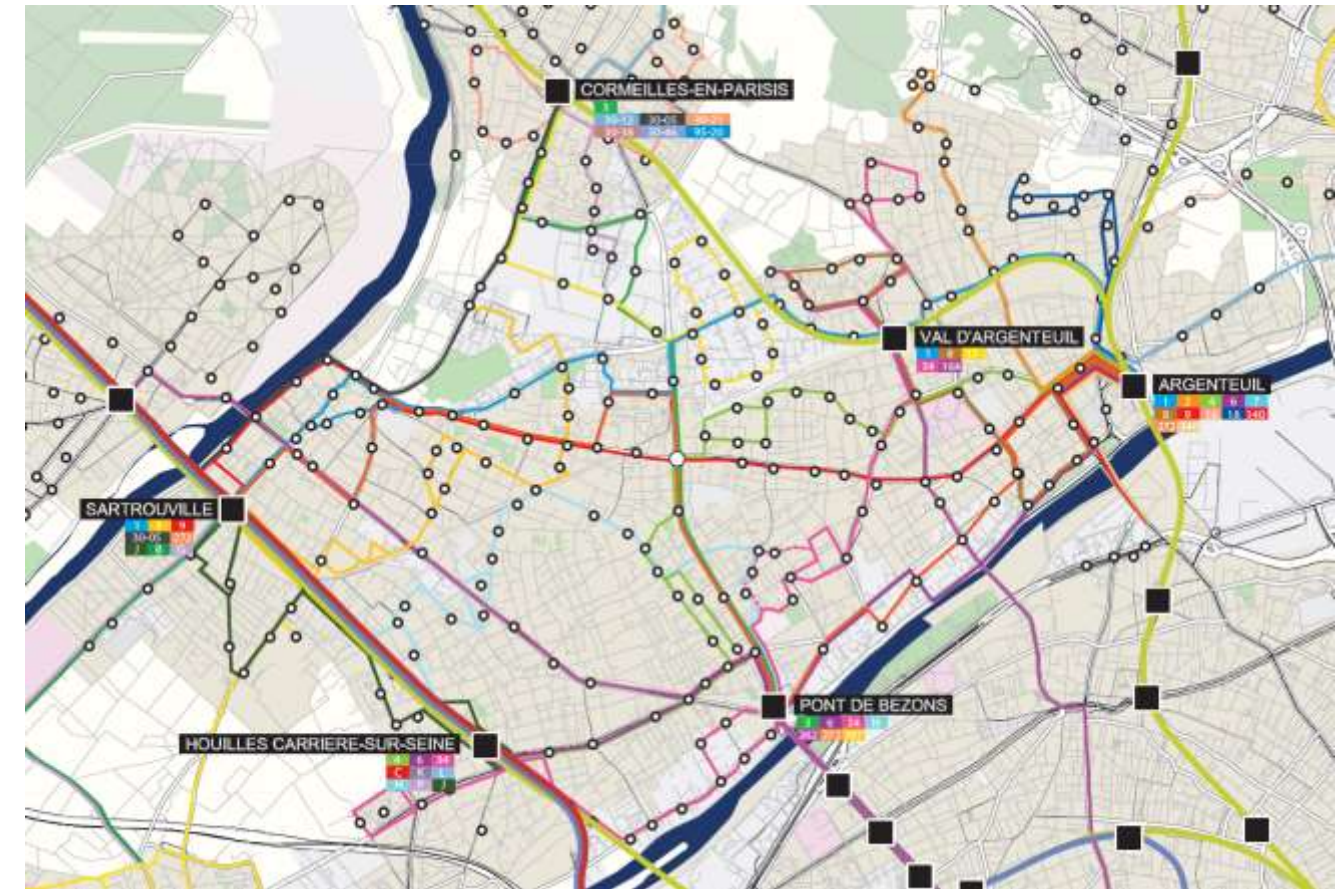


Figure 152 : Hypothèse de restructuration du réseau de bus (source : IDFM)

## 4.5.2.2. DETAIL DES DEUX LIGNES FORTES : 3 ET 272

Les deux lignes principales concernées par le projet Bus Entre Seine seront restructurées afin de bénéficier des aménagements bus et ainsi disposer d'un haut niveau de service :

- La 272 : gare d'Argenteuil, Pont de Bezons, Val Notre-Dame et gare de Sartrouville.
- La ligne 3 : Pont de Bezons, Val Notre-Dame, gare de Cormeilles.

### Ligne 272

Longue d'environ 13 km, la ligne 272 est une ligne structurante du territoire. Elle joue un rôle majeur pour le rabattement des usagers vers les modes lourds (gares d'Argenteuil et de Sartrouville, Pont de Bezons).

Sa forte fréquentation s'explique par la desserte, en plus des pôles d'échanges, de pôles générateurs de déplacement tels que :

- Le centre-ville d'Argenteuil avec l'Hôtel de Ville, le lycée Georges Braque et le GARAC ;
- Le parc d'activités économiques des Berges de Seine ;
- Le centre de Bezons et les ZAC Cœur de Ville et Bords de Seine ;
- Le quartier des Indes et son centre commercial ;
- Le centre-ville de Sartrouville.

Actuellement, la ligne 272 voit sa vitesse commerciale dégradée dans certains secteurs, lorsque la circulation routière est dense et que les profils de voirie sont contraints (centre-ville d'Argenteuil, rue Henri Barbusse, avenues Clemenceau / De Gaulle, RD308, approche de la gare de Sartrouville).

Afin d'améliorer le fonctionnement de la ligne 272, son tracé sera modifié pour bénéficier des voies dédiées sur l'ensemble de son itinéraire. La ligne 272 empruntera l'infrastructure des voies dédiées entre la gare d'Argenteuil et le carrefour entre la rue du Berry et la RD392.

Les deux modifications d'itinéraires de la ligne sont :

- Déviation de la ligne 272 pour emprunter le tracé des voies dédiées sur la rue Michel Carré (itinéraire actuel sur la rue Henri Barbusse) ;
- Modification de l'itinéraire de la ligne 272 afin de bénéficier de l'infrastructure bus entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry (tracé actuel via avenue Georges Clemenceau, rue Florian et rue Lakanal).

Les arrêts « Condorcet » et « Romain Rolland » ne seront plus desservis par la ligne 272.

### Ligne 3

Longue d'environ 7 km, la ligne 3 est une ligne secondaire de desserte locale et de rabattement vers les pôles d'échanges du territoire. Elle permet notamment de relier les quartiers denses d'habitat de Cormeilles (« Champs-Guillaume » et « Allées de Cormeilles ») et de Bezons (« Marguerite » et « Justice ») aux pôles d'échanges du Pont de Bezons et de la gare de Cormeilles-en-Parisis.

Actuellement, les vitesses commerciales sont globalement bonnes sur le secteur de Cormeilles-en-Parisis. Elles sont en revanche plus faibles sur la RD392, du fait de la congestion aux heures de pointe, et dans le centre de Bezons (sur l'itinéraire dissocié) avec les voiries étroites des quartiers résidentiels.

Afin d'assurer un haut niveau de service à la ligne 3, son itinéraire sera modifié afin de bénéficier de l'infrastructure des voies dédiées. La ligne 3 empruntera l'infrastructure dédiée aux bus entre le Pont de Bezons (correspondance avec le Tramway 2) et le carrefour Schumann via un itinéraire direct sur la RD392. Sur le reste de son tracé, elle conservera son itinéraire actuel jusqu'à la gare de Cormeilles-en-Parisis (correspondance avec la ligne J du transilien) en assurant la desserte de la future ZAC des Bois-Rochefort.

L'arrêt « Fauvettes » ne sera plus desservi afin de diminuer les temps de parcours.



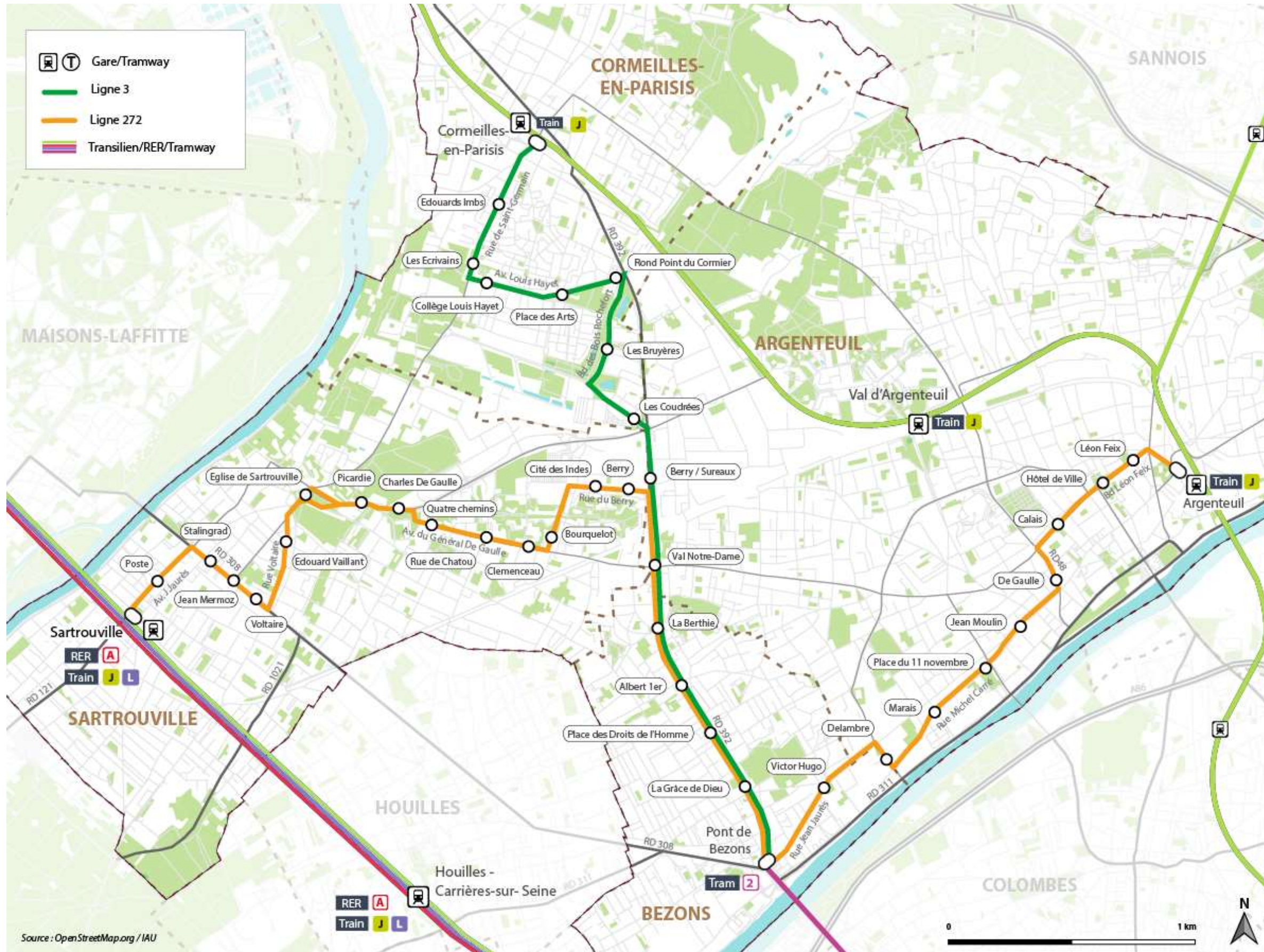


Figure 153 : Itinéraires des lignes 3 et 272



## 4.5.3. Niveau d'offre

### Lignes 3 et 272

Les tableaux ci-dessous synthétisent les niveaux d'offre envisagés pour les lignes 3 et 272 pour une journée type. Il s'agit à ce stade d'hypothèses, qui seront précisées dans le cadre des étapes ultérieures.

Tableau 18 : Offre prévue pour la ligne 272 (journée type)

Plage horaire	Intervalle de passage
<b>5h15 - 7h00</b>	10 minutes
<b>7h00 - 9h30</b>	6 minutes
<b>9h30 - 17h00</b>	8 minutes
<b>17h00 - 19h30</b>	6 minutes
<b>19h30 - 21h30</b>	8 minutes
<b>21h30 - 1h00</b>	15 minutes

Tableau 19 : Offre prévue pour la ligne 3 (journée type)

Plage horaire	Intervalle de passage
<b>5h15 - 6h30</b>	15 minutes
<b>6h30 - 9h30</b>	10 minutes
<b>9h30 - 17h00</b>	20 minutes
<b>17h00 - 19h30</b>	10 minutes
<b>19h30 - 21h30</b>	15 minutes
<b>21h30 - 0h00</b>	20 minutes

### Autres lignes

Pour les autres lignes de bus situées dans le secteur du projet, les fréquences projetées en heures de pointe sont listées ci-dessous. A l'horizon du projet (2027), les hypothèses de fréquences à l'heure de pointe du matin pour les autres lignes sont les suivantes :

Tableau 20 : Offre prévue en heure de pointe pour les autres lignes de bus du secteur

Ligne	Intervalle de passage projeté (mn) en heure de pointe
1	15
2	12
<b>4</b>	<b>10</b>
5	20
<b>6</b>	<b>10</b>
<b>8</b>	<b>12</b>
9	7
16	16
18	18
<b>34</b>	<b>12</b>
140	7
<b>164</b>	<b>7</b>
<b>262</b>	<b>8</b>
340	15
367	8
30-05	12
30-21	20
30-46	20
95-19A	28
95-19C	14
501	30 (ligne scolaire)
502	30 à 60 (ligne scolaire)
503	60 (ligne scolaire)
H	15

Nota : les lignes en gras auront une offre renforcée par rapport à l'offre actuelle.



## 4.5.4. Temps de parcours

Aujourd'hui, le territoire bénéficie de quelques aménagements ponctuels dédiés aux bus :

- Couloirs bus sur le boulevard Feix à Argenteuil ;
- Site propre axial sur la RD392 entre le Pont de Bezons et la Grâce de Dieu ;
- Couloir bus sur la rue Jean Jaurès à Bezons.

A l'exception de ces secteurs particuliers, les bus circulent en mixité avec les véhicules routiers et les cycles.

L'exploitation des lignes de bus est pénalisée par la circulation routière (remontées de file en carrefour, pertes de temps liés au stationnement). Au regard de l'augmentation du trafic attendue, les difficultés sont susceptibles d'être encore plus importantes dans les prochaines années.

Dans ce contexte, le projet Bus Entre Seine va permettre des **gains de temps** significatifs pour les trajets en bus par rapport aux temps de parcours actuels. Les aménagements permettront également d'améliorer la régularité et la fiabilité des lignes de bus.

En lien avec les objectifs du projet Bus Entre Seine, le projet assurera des liaisons directes et performantes entre les différents pôles d'échanges :

- **De la gare d'Argenteuil au Pont de Bezons**, le trajet durera environ 22 minutes, réduisant le temps de trajet des voyageurs de presque 10 minutes par rapport aux temps de parcours actuels (15 minutes par rapport aux temps de parcours estimés à l'horizon du projet).
- **De la gare de Cormelles-en-Parisis au Pont de Bezons**, le temps de parcours des bus sera d'environ 23 minutes ce qui permettra aux usagers de gagner environ 6 minutes en direction du Pont de Bezons par rapport aux temps de parcours actuels (11 minutes par rapport aux temps de parcours estimés à l'horizon du projet).
- **De la gare de Sartrouville au Pont de Bezons**, le trajet durera environ 32 minutes, réduisant le temps de trajet des voyageurs de presque 5 minutes par rapport aux temps de parcours actuels (10 minutes par rapport aux temps de parcours estimés à l'horizon du projet).

Au-delà des gains de temps, le projet Bus Entre Seine permettra d'améliorer significativement la régularité et la fiabilité des lignes : temps de parcours maîtrisés, temps d'attente en station limités, etc.

Les temps de parcours sont présentés par secteur sur la carte ci-dessous.

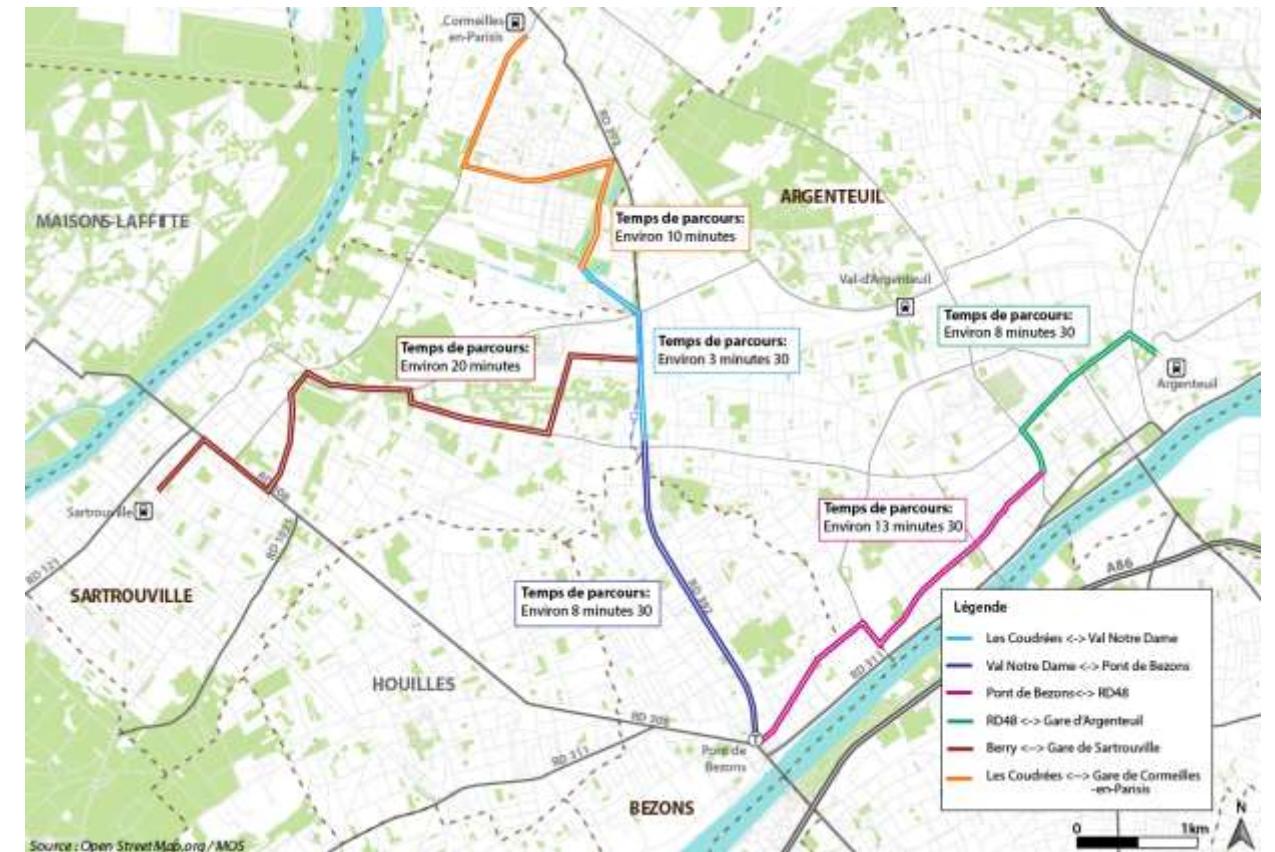


Figure 154 : Synthèse des temps de parcours estimés par secteur pour la situation projetée

### Ligne 3

Les temps de parcours et la vitesse commerciale de la ligne 3 seront améliorés grâce à :

- La modification de l'itinéraire actuel pour un itinéraire direct sur la RD392 entre le Pont de Bezons et le boulevard du Paris ;
- La mise en place des voies dédiées entre le Pont de Bezons et le boulevard du Paris ;
- La mise en place de la priorité aux feux sur la commune de Cormeilles-en-Parisis (mesures d'accompagnement) permettant de fiabiliser les temps de parcours des bus circulant en banalisé.

Sur le secteur de Cormeilles-en-Parisis, le temps de parcours (10 minutes) ne sera pas amélioré par rapport à l'existant. Toutefois, les mesures d'accompagnement permettront de compenser l'augmentation du trafic attendue dans les prochaines années, en lien avec le développement de la ZAC des Bois Rochefort.

> Sens Pont de Bezons > Gare de Cormeilles-en-Parisis :

Tableau 21 : Temps de parcours total de la ligne 3 (Pont de Bezons -> Cormeilles)

Section	Situation actuelle	Situation fil de l'eau 2030	Bus Entre Seine 2030
Temps de parcours section Pont de Bezons – Les Coudrées (voies dédiées)	00:14:30	00:15:00	00:12:17
Temps de parcours section Les Coudrées – Gare de Cormeilles (MA)	00:10:00	00:12:00	00:10:00
<b>Temps de parcours ligne complète</b>	<b>00:24:30</b>	<b>00:27:00</b>	<b>00:22:17</b>
Vitesse commerciale sur les voies dédiées	14,1 km/h	13,2 km/h	16,6 km/h
Vitesse commerciale sur les mesures d'accompagnement	20,4 km/h	17,0 km/h	20,4 km/h
<b>Vitesse commerciale ligne complète</b>	<b>16,7 km/h</b>	<b>15,1 km/h</b>	<b>18,3 km/h</b>

> Sens Gare de Cormeilles-en-Parisis > Pont de Bezons :

Tableau 22 : Temps de parcours total de la ligne 3 (Cormeilles -> Pont de Bezons)

Section	Situation actuelle	Situation fil de l'eau 2030	Bus Entre Seine 2030
Temps de parcours section Pont de Bezons – Les Coudrées (voies dédiées)	00:19:00	00:23:00	00:13:26
Temps de parcours section Les Coudrées – Gare de Cormeilles (MA)	00:10:00	00:11:30	00:10:00
<b>Temps de parcours ligne complète</b>	<b>00:29:00</b>	<b>00:34:30</b>	<b>00:23:26</b>
Vitesse commerciale sur les voies dédiées	10,7 km/h	8,9 km/h	15,2 km/h
Vitesse commerciale sur les mesures d'accompagnement	20,4 km/h	17,7 km/h	20,4 km/h
<b>Vitesse commerciale ligne complète</b>	<b>14,0 km/h</b>	<b>11,8 km/h</b>	<b>17,4 km/h</b>

### Ligne 272

Les temps de parcours et la vitesse commerciale de la ligne 272 seront améliorés grâce à :

- La modification de l'itinéraire actuel pour un itinéraire empruntant intégralement les voies dédiées entre la gare d'Argenteuil et la rue du Berry ;
- La mise en place des voies dédiées entre la gare d'Argenteuil et la rue du Berry ;
- La mise en place de la priorité aux feux sur la commune de Sartrouville (mesures d'accompagnement) permettant de fiabiliser les temps de parcours des bus circulant en banalisé.

Sur le secteur de Sartrouville, le temps de parcours (20 ou 27 minutes selon le sens) ne sera pas amélioré par rapport à l'existant. Toutefois, les mesures d'accompagnement permettront de compenser l'augmentation du trafic attendue dans les prochaines années, en lien avec le projet de développement du territoire.

> Sens Gare d'Argenteuil > Gare de Sartrouville :

Tableau 23 : Temps de parcours total de la ligne 272 (Argenteuil -> Sartrouville)

Section	Situation actuelle	Situation fil de l'eau 2030	Bus Entre Seine 2030
Temps de parcours section Gare d'Argenteuil – Berry (voies dédiées)	00:45:00	00:50:30	00:33:04
Temps de parcours section Berry – Gare de Sartrouville (MA)	00:27:00	00:30:00	00:27:00
<b>Temps de parcours ligne complète</b>	<b>01:12:00</b>	<b>01:20:30</b>	<b>01:00:04</b>
Vitesse commerciale sur les voies dédiées	10,0 km/h	8,9 km/h	13,6 km/h
Vitesse commerciale sur les mesures d'accompagnement	11,1 km/h	10,0 km/h	11,1 km/h
<b>Vitesse commerciale ligne complète</b>	<b>10,6 km/h</b>	<b>9,5 km/h</b>	<b>12,7 km/h</b>

> Sens Gare de Sartrouville > Gare d'Argenteuil :

Tableau 24 : Temps de parcours total de la ligne 272 (Sartrouville -> Argenteuil)

Section	Situation actuelle	Situation fil de l'eau 2030	Situation projetée 2030
Temps de parcours section Gare d'Argenteuil – Berry (voies dédiées)	00:41:00	00:49:00	00:31:49
Temps de parcours section Berry – Gare de Sartrouville (MA)	00:20:00	00:22:00	00:20:00
<b>Temps de parcours ligne complète</b>	<b>01:01:00</b>	<b>01:11:00</b>	<b>00:51:49</b>
Vitesse commerciale sur les voies dédiées	11,1 km/h	9,2 km/h	14,1 km/h
Vitesse commerciale sur les mesures d'accompagnement	15,0 km/h	13,6 km/h	15,0 km/h
<b>Vitesse commerciale ligne complète</b>	<b>12,5 km/h</b>	<b>10,7 km/h</b>	<b>14,7 km/h</b>



## 4.6. INSCRIPTION DANS LE SYSTEME DE DEPLACEMENTS

### 4.6.1. Un projet connecté au réseau structurant de transports en commun

Le projet Bus Entre Seine permet d'améliorer les conditions de déplacements des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire.

Les aménagements s'inscrivent sur les axes reliant les pôles d'échange majeurs du secteur (cf. figure 73 : Carte de présentation générale du projet Bus Entre Seine) :

- pont de Bezons (Tramway T2) ;
- gare d'Argenteuil (Transilien J) ;
- gare de Sartrouville (RER A, Transilien L) ;
- gare de Cormeilles-en-Parisis (Transilien J).

Deux lignes de bus sont concernées par le projet Bus Entre Seine sur la totalité de leur itinéraire, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service :

- La ligne 272 (RATP) qui emprunte les principaux axes et dessert les pôles d'échanges du projet : gare d'Argenteuil, Pont de Bezons, Val Notre-Dame, gare de Sartrouville.
- La ligne 3 (R'Bus - Transdev) qui relie la gare de Cormeilles-en-Parisis au Pont de Bezons en passant par Val Notre-Dame.

D'autres lignes de bus pourront bénéficier des aménagements (lignes 2, 4, 6, 8, 9, 34, 140, 262, 340, H). L'itinéraire de certaines lignes sera restructuré de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements.

Trois projets de transport en commun sont programmés dans le secteur d'étude :

- Extension du Tram 11 Express à Sartrouville ;
- EOLE : prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie ;
- Extension du Tram 1.

Le projet Bus Entre Seine et le T11 Express sont deux projets complémentaires pour le territoire. Certaines lignes de bus bénéficiant du projet Bus Entre Seine, notamment la ligne 272, pourront être en correspondance avec le Tram 11 Express à Argenteuil, Val-Notre-Dame et Sartrouville.

Le réseau de bus a vocation à être réorganisé à l'horizon du projet Tram 11 Express. Le projet Bus Entre Seine prévoyant des aménagements ponctuels de voirie à Sartrouville, l'itinéraire des lignes pourra évoluer en vue d'assurer un maillage optimal du réseau de transports en commun sur ce territoire.

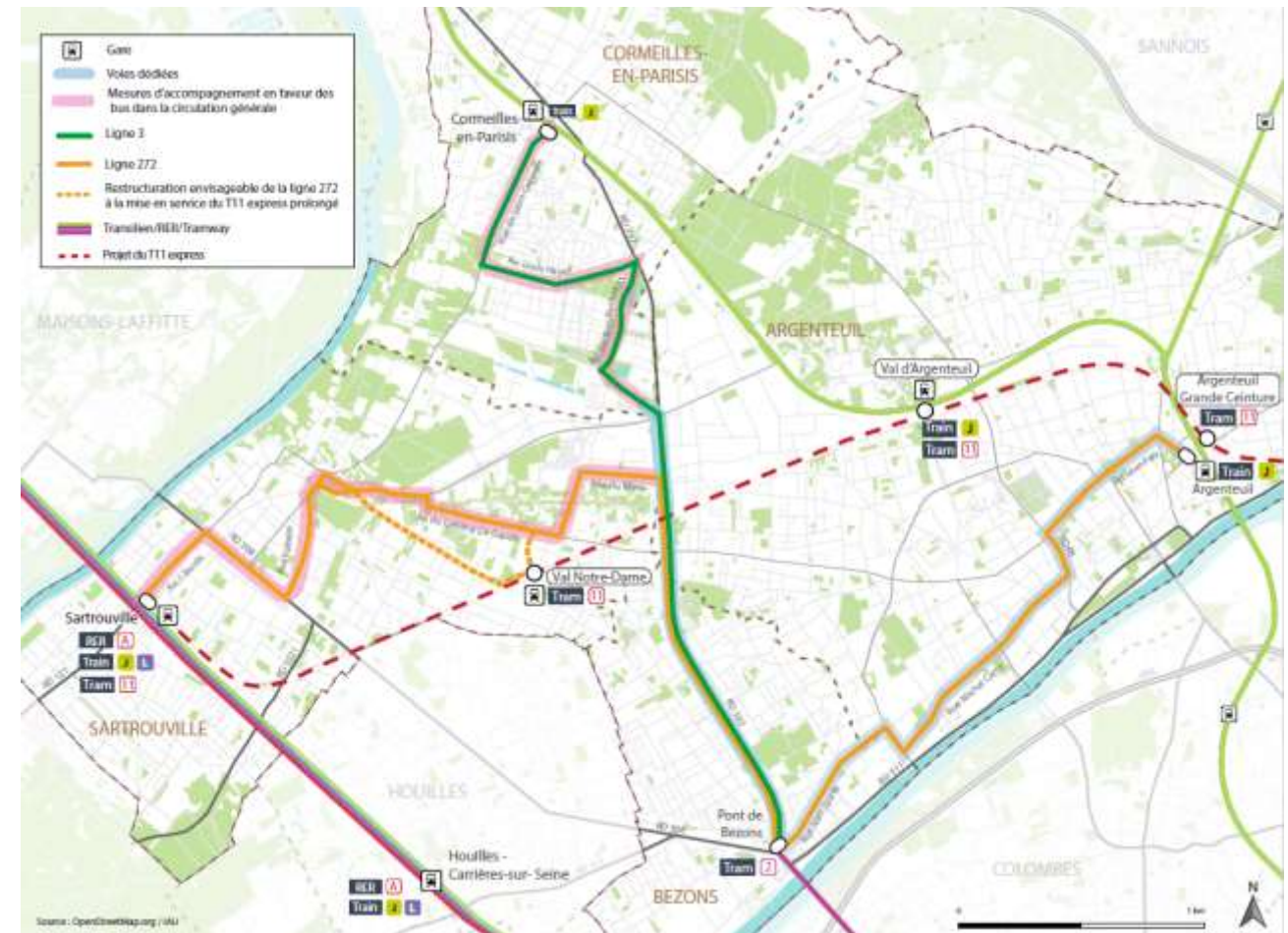


Figure 155 : Interface entre le projet Bus Entre Seine et le Tram 11 Express

### 4.6.2. Organisation de la circulation routière et du stationnement

#### 4.6.2.1. ORGANISATION DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Le projet Bus Entre Seine a des impacts limités sur la capacité viaire. En effet, sur la majeure partie du tracé des voies dédiées, le nombre de voies de circulation est conservé. Toutefois, quelques modifications sont prévues dans le cadre de la mise en œuvre du projet sur les voies dédiées :

- La mise en zone 30 de certains secteurs :
  - Le boulevard Gallieni / Jeanne d'Arc ;
  - La rue Henri Barbusse ;
  - La rue Michel Carré ;
  - La rue Jaurès / Casanova.
- La suppression ponctuelle d'une voie de circulation :
  - Sur la RD48 pour permettre la mise en place de couloirs bus en approche des carrefours ;
  - Sur la RD392 au niveau du commissariat de Bezons et au Sud du carrefour Val Notre-Dame.
- La mise à sens unique (sauf riverains) de la rue Jean Jaurès en direction du Pont de Bezons entre la rue Villa Gauthier et la rue Aimé Césaire ;

- La suppression d'un sens de circulation sur la rue Jean Jaurès en direction du Pont de Bezons entre la rue Aimé Césaire et la rue de Pontoise ;
- L'ajout d'une voie de circulation sur le boulevard Delambre en direction du nord en lien avec la construction du centre commercial O' Marché Frais à Argenteuil ;
- L'ajout d'un sens de circulation sur la rue Michel Carré en direction de Bezons entre la Place du 11 Novembre et l'avenue du Marais.

Aucune modification de voirie n'est prévue dans les secteurs concernés par les mesures d'accompagnement.

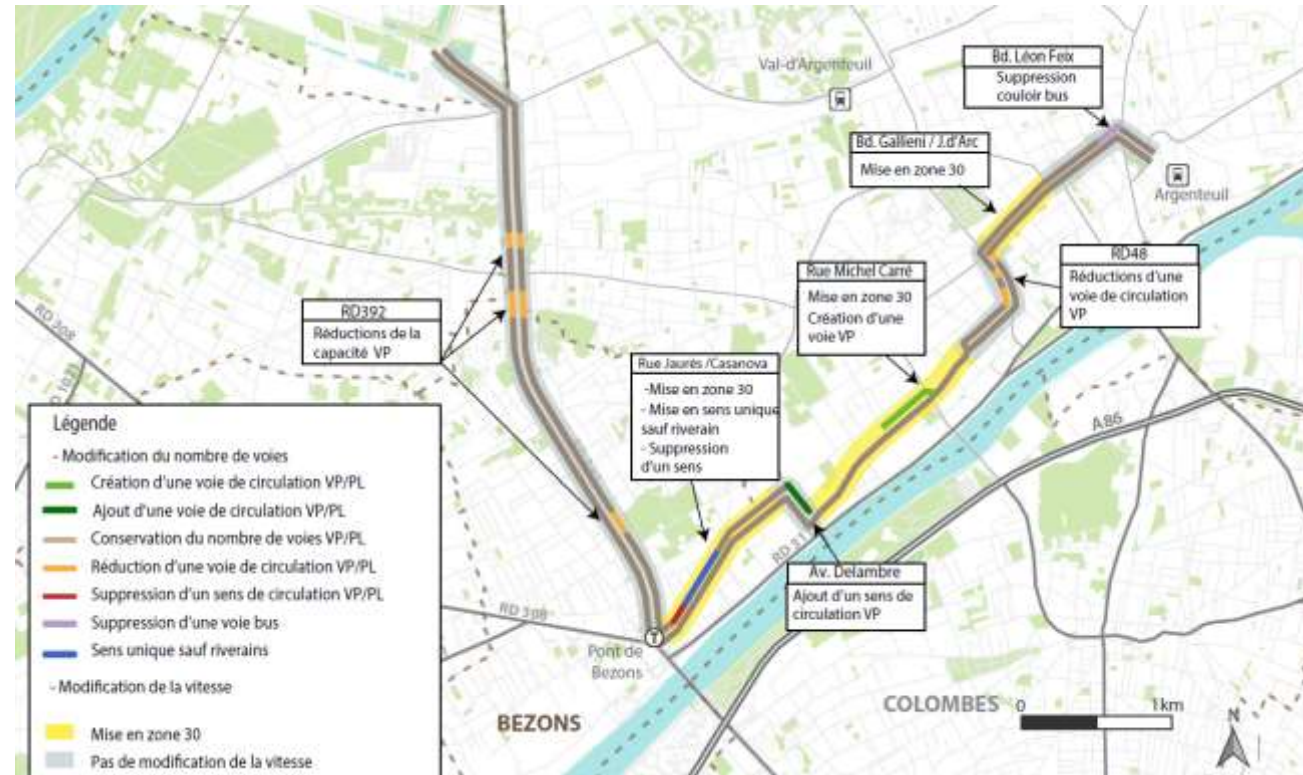


Figure 156 : Impacts du Bus Entre Seine sur la capacité viaire

Des simulations de trafic routier ont été réalisées à l'horizon 2030 en situation avec le projet Bus Entre Seine. Elles montrent globalement :

- Une diminution marquée du trafic sur les voiries dont les capacités routières sont réduites du fait du projet, à savoir le boulevard Feix, la RD48, la rue Barbusse et la RD392 ;
- Un report de trafic sur les voiries Est-Ouest concurrentes dans Argenteuil : la RD311, le boulevard Héloïse et surtout la RD41 ;
- Un report diffus sur les voiries plus locales avec des accroissements à prévoir sur les axes Nord-Sud concurrents à la RD392 en traversée de Bezons, Sartrouville et Argenteuil.

Globalement, on note que les reports de trafics liés au projet sont localisés à proximité des voiries sur lesquelles un aménagement est prévu.

Les cartes ci-après présentent les résultats de la simulation du scénario « projet » Bus Entre Seine à l'horizon 2030 à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir.

A l'heure de pointe du matin, on observe :

- Une saturation des axes structurants (A15 et A86) ;
- Une circulation chargée voir saturée à l'approche des différents franchissements de la Seine (Pont d'Argenteuil, Pont de Colombes et Pont de Bezons) ;
- Des flux de trafics assez importants sur les départementales d'Argenteuil (RD41, RD909, RD48, RD122 et RD311) ;
- Une congestion au niveau du carrefour Jean Jaurès / Victor Hugo / Edouard Vaillant ;
- Une saturation du trafic à l'approche du Pont de Bezons sur la RD392, la RD311 et la RD308 ;
- Une circulation plutôt fluide sur la RD392 hormis à l'approche du Pont de Bezons ;
- Une circulation assez dense au niveau du carrefour Jean Jaurès / RD308 à Sartrouville.

Hormis sur les axes cités précédemment, le trafic n'apparaît pas comme saturé le long de l'itinéraire du Bus Entre Seine.



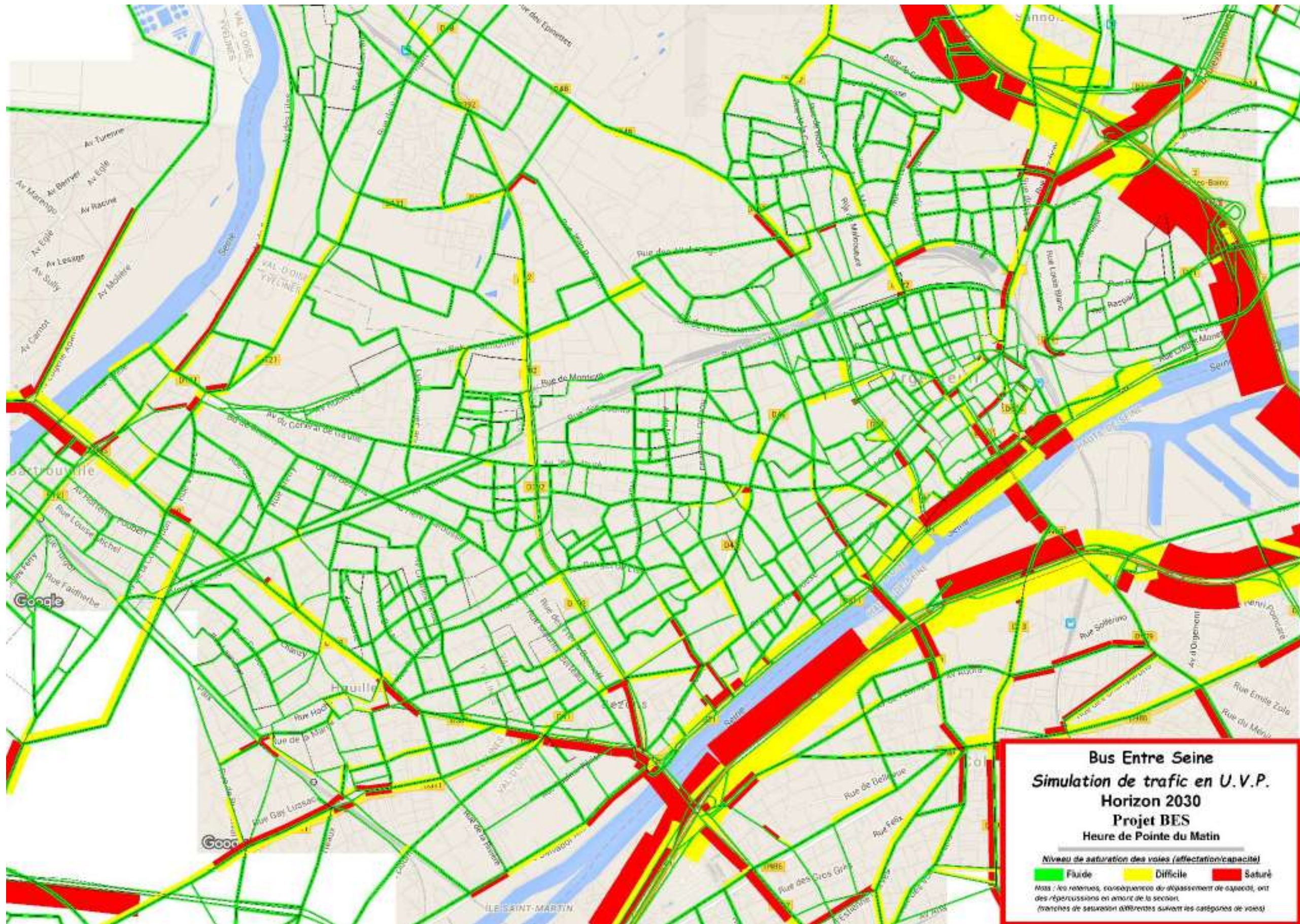


Figure 157 : Modélisation du scénario projet à l'HPM à l'horizon 2030 (Source : CDVIA)



A l'heure de pointe du soir, on observe :

- Une saturation des axes structurants (A15 et A86) ;
- Une circulation chargée voir saturée à l'approche des franchissements de la Seine (Pont d'Argenteuil, Pont de Colombes et Pont de Bezons) ;
- Des flux de trafics assez importants sur certaines départementales d'Argenteuil (RD41, RD909, RD122 et RD311) ;
- La saturation de la RD311 en direction d'Argenteuil ;
- Une saturation du trafic à l'approche du Pont de Bezons coté Hauts de Seine et la RD311 et la RD308 ;
- Une circulation dense sur la RD392 dans les deux sens de circulation, notamment entre Val Notre-Dame et le giratoire Schuman et entre les rues Albert 1<sup>er</sup> et Edouard Vaillant ;
- Une circulation assez dense au niveau du carrefour Jean Jaurès / RD308 à Sartrouville ;
- Des trafics assez importants dans la voirie locale de Bezons et Argenteuil.

Hormis sur les axes cités précédemment, le trafic n'apparaît pas comme saturé le long de l'itinéraire du Bus Entre Seine.



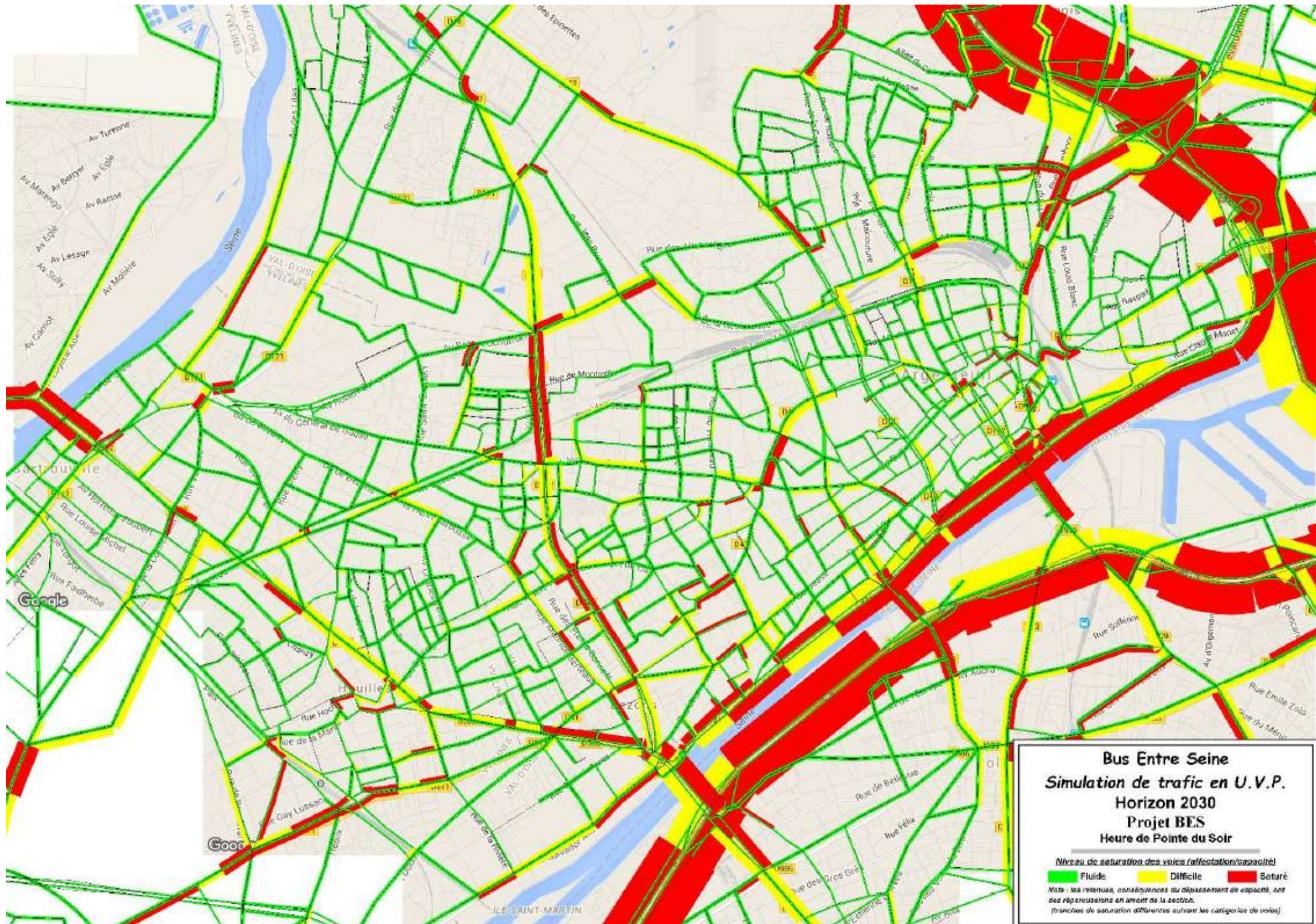


Figure 158 : Modélisation du scénario projet à l'HPS à l'horizon 2030 (Source : CDVIA)



Les cartes suivantes présentent les évolutions du trafic à l'horizon 2030. Il s'agit des écarts entre la situation avec projet Bus Entre Seine et la situation sans projet (dite « Fil de l'eau »).

Les baisses de trafic sont représentées en vert tandis que les hausses sont en rouge.

Par rapport au scénario fil de l'eau, on observe globalement à l'HPM et à l'HPS un délestage de trafic le long de l'itinéraire du TCSP avec un report sur la voirie locale. On observe également un délestage d'une partie du trafic sur la RD41 et la RD311.

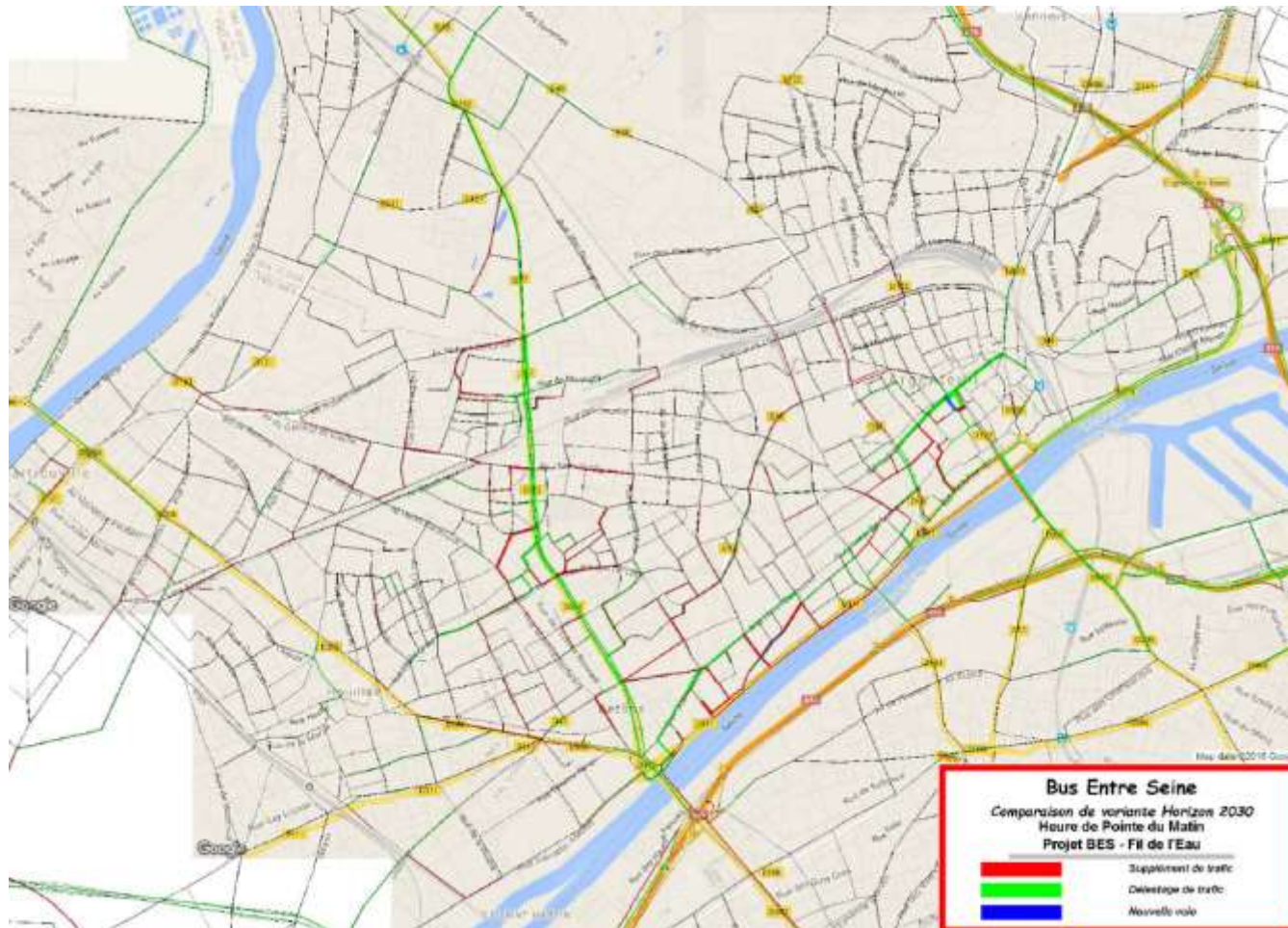


Figure 159 : Evolution du trafic du scénario projet 2030 à l'HPM par rapport au scénario fil de l'eau 2030 (source : CDVIA)

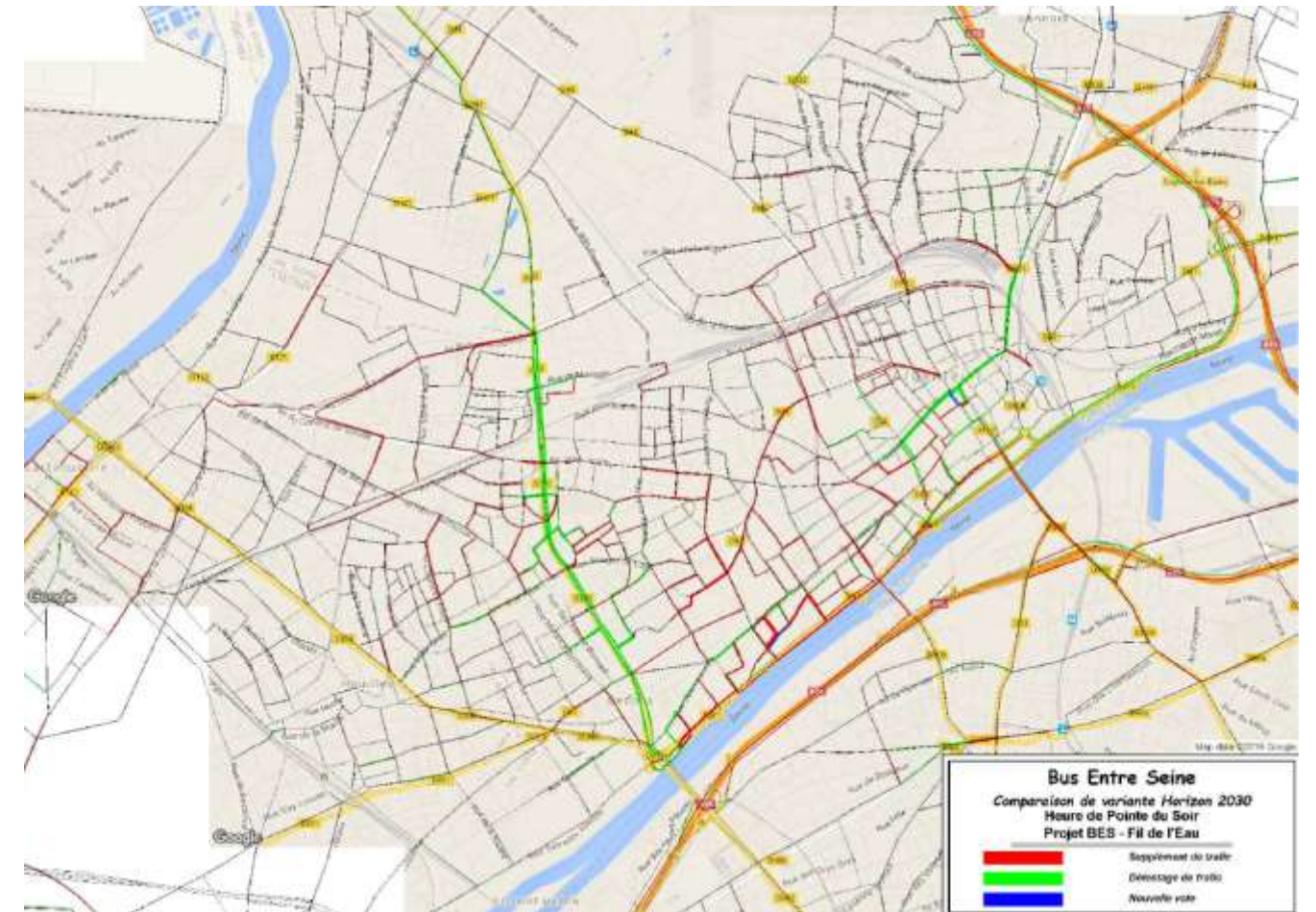


Figure 160 : Evolution du trafic du scénario projet 2030 à l'HPS par rapport au scénario fil de l'eau 2030 (source : CDVIA)



## 4.6.2.2. CONVOIS EXCEPTIONNELS

Dans le cadre du projet, les aménagements de voiries doivent permettre de garantir l'accès de convois exceptionnels de catégorie 3 sur la RD392 (entre le Pont de Bezons et le giratoire Schuman), à savoir :

	3 <sup>ème</sup> catégorie
Poids total	supérieur à 72 t
Largeur	supérieure à 4 m
Longueur	supérieure à 25 m

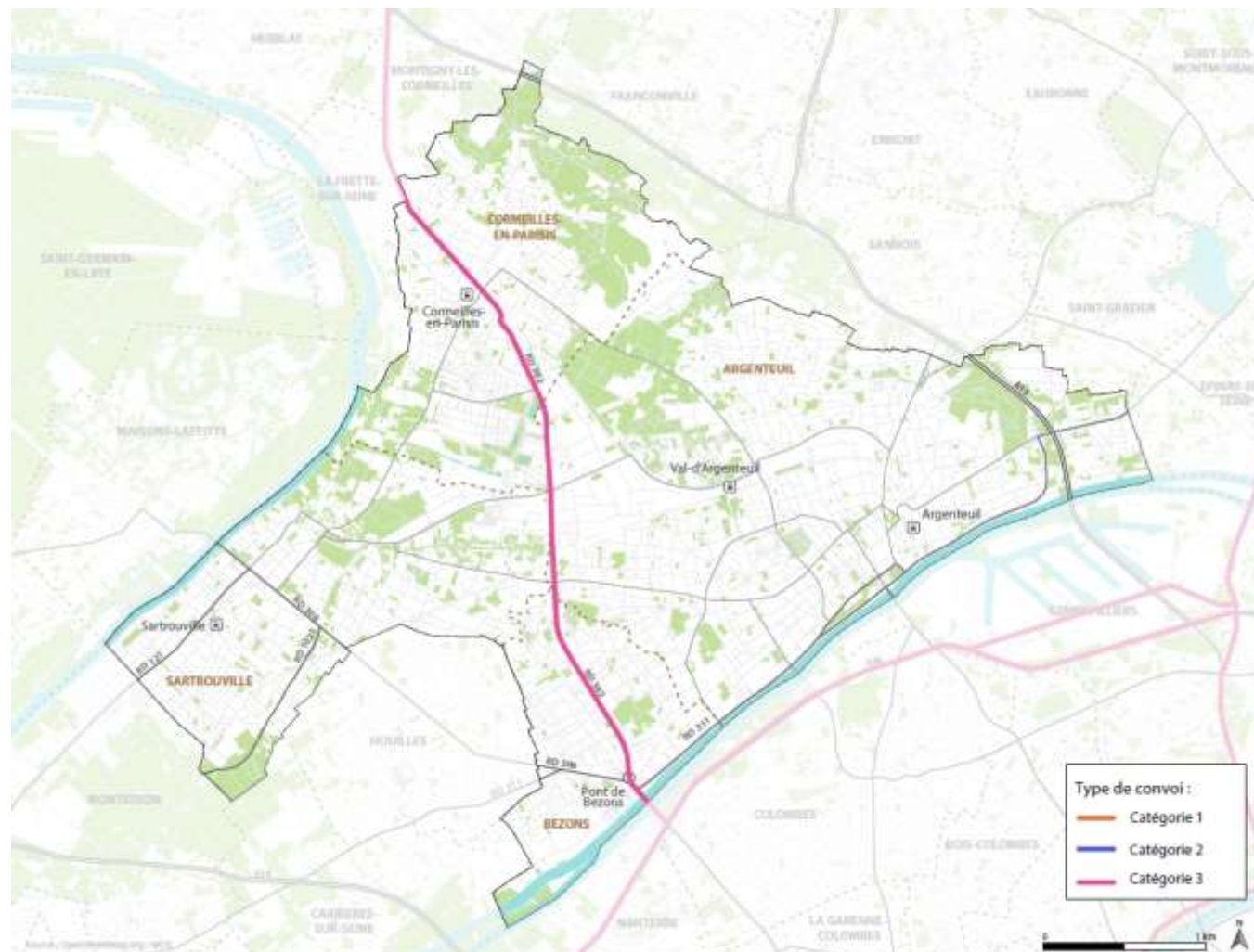


Figure 161 : Itinéraires convois exceptionnels (source : <https://www.securite-routiere.gouv.fr>)

Du Pont de Bezons au Rond-point Schuman, la RD392 est constituée d'un site propre bidirectionnel axial (hors point dur où le site propre devient ponctuellement monodirectionnel sous les voies ferrées), d'une section 2x1 voie et d'une bande cyclable dans chaque sens de circulation. Les convois exceptionnels pourront ainsi circuler en empruntant la voie de circulation véhicule routier et la bande cyclable (3,00 m + 1,50 m = 4,50 m). En cas de convoi avec une largeur supérieure à 4,5m, les véhicules pourront circuler sur le site propre bus. Au vu de leur caractère « exceptionnel », leur fréquence de passage est limitée et les conditions de circulations seront modifiées dans ce type de circonstance (déviation, sens de circulation bloqué ...), les cyclistes ne partageront donc jamais la chaussée en même temps qu'un convoi exceptionnel.

## 4.6.2.3. STATIONNEMENT

Sur l'ensemble des secteurs traversés par les voies dédiées, le projet Bus Entre Seine a cherché à limiter les acquisitions foncières sur des parcelles privées, tout en intégrant des cheminements confortables pour tous les usagers, des aménagements permettant une bonne exploitation des bus et des aménagements urbains de qualité.

Dans ce cadre, le réaménagement des espaces peut impliquer des impacts sur le stationnement. Le projet Bus Entre Seine a recherché, dans la mesure du possible, le maintien des places de stationnement.

A l'échelle du secteur, le projet Bus Entre Seine a un impact significatif sur le stationnement. Si la commune de Bezons présente un bilan légèrement négatif (1 place de stationnement supprimée), le bilan à Argenteuil est quant à lui nettement plus négatif (256 places supprimées soit 75% de l'offre actuelle).

Le stationnement n'est pas impacté sur le secteur des mesures d'accompagnement.

La carte ci-après synthétise les impacts en termes de stationnement le long du tracé des voies dédiées.

Tableau 25 : Bilan de l'impact stationnement par commune

Commune	Nombre de places de stationnement actuel	Nombre de places de stationnement projeté	Impact
Argenteuil	341	85	-256
Bezons	129	128	-1
Sartrouville	0	14	+14
Corneilles-en-Parisis	0	0	0
<b>Total</b>	<b>470</b>	<b>227</b>	<b>-243</b>

La carte en page suivante synthétise les impacts en termes de stationnement le long du tracé des voies dédiées.



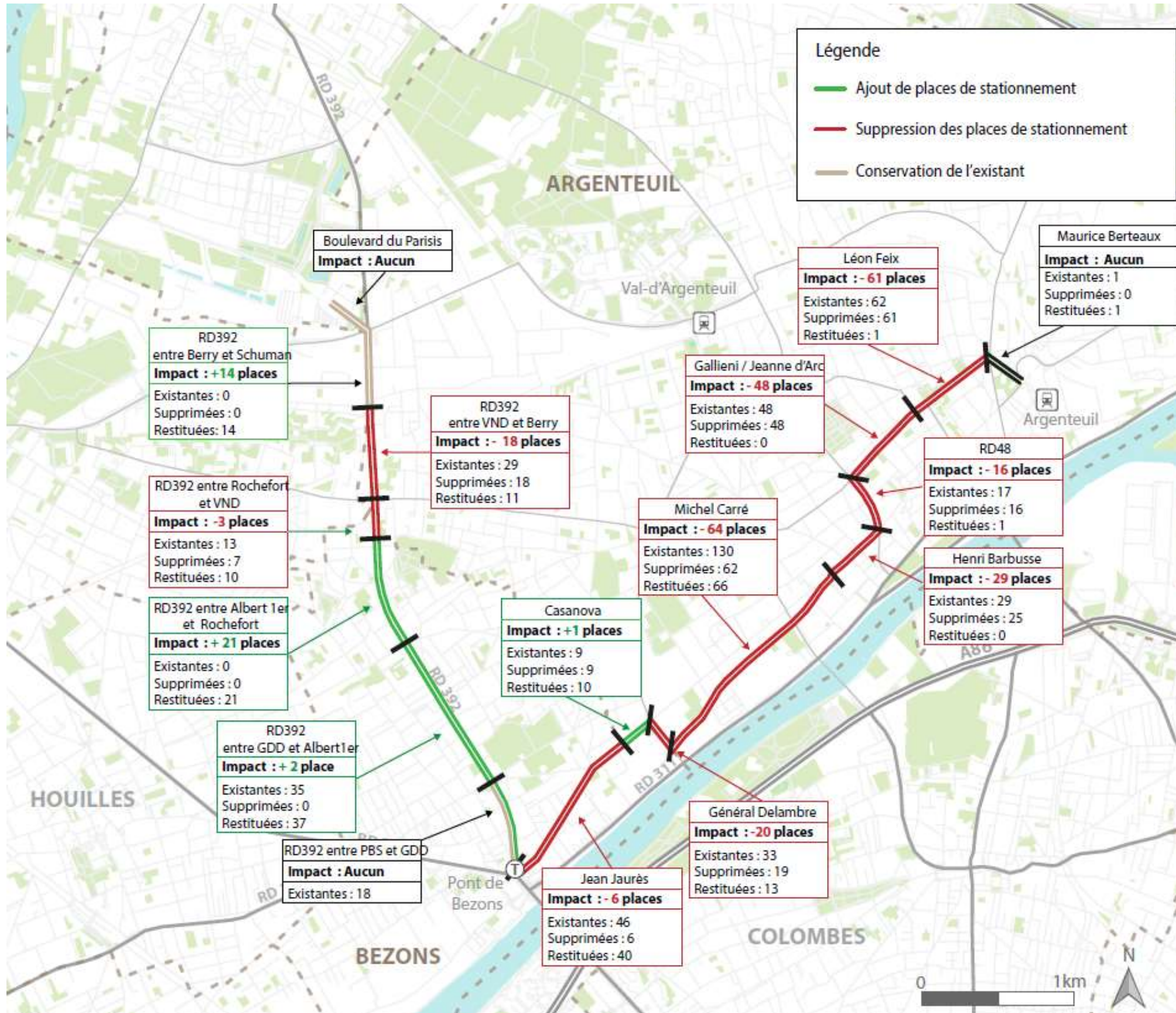


Figure 162 : Synthèse de l'impact stationnement



## 4.6.3. Organisation des modes actifs

### 4.6.3.1. AMENAGEMENTS CYCLABLES

Conformément à l'obligation posée par l'article L. 228-2 du code de l'environnement, le projet Bus Entre Seine est accompagné de la création d'itinéraires cyclables sûrs et continus sur tout le linéaire des voies dédiées.

L'aménagement des pistes cyclables répond aux objectifs suivants :

- Continuité des cheminements cyclables ;
- Lisibilité des aménagements et partage de l'espace entre cycles, piétons et voitures ;
- Liaison avec les cheminements cyclables existants ;
- Sécurisation des traversées des cycles au droit des carrefours ;
- Séparation des espaces réservés aux piétons et cycles.

Les aménagements cyclables proposés offrent les dimensions suivantes (hors zone contrainte), conformes à la réglementation :

- largeur de 1,50 m minimum (marquage compris) pour un aménagement cyclable unidirectionnel ; une surlargeur de 50 cm est retenue le long de places stationnement ;
- 3,50 m en cas de circulation mixte VL/cycles (zone 30) ;
- 4,50 m pour les voies bus partagées avec les cycles, ce qui permet le dépassement des cycles par les bus en toute sécurité.

De manière générale, des bandes cyclables ont été privilégiées sur l'ensemble de l'itinéraire des voies dédiées pour les raisons suivantes :

- Limitation des emprises foncières ;
- Présence d'accès riverains ;
- Présence d'itinéraire de convois exceptionnels ;
- Présence de stationnement.

Une attention a également été apportée au niveau des carrefours :

- Création de SAS vélo ;
- Mise en place de bande cyclable implantée entre la voie VP de tout-droit et la voie VP de tourne-à-droite.

Dans le cas de bandes cyclables, un revêtement d'une couleur différente de celle de la chaussée pourra être mis en place pour accentuer la distinction entre la voie réservée aux cycles et la voie VP et renforcée ponctuellement par un pictogramme vélo. Une couleur plus vive pourra également être ponctuellement appliquée au niveau des zones de conflits potentiels (sur un axe prioritaire au niveau des carrefours ou d'une entrée/sortie fortement fréquentée, au niveau de zone de cisaillement).

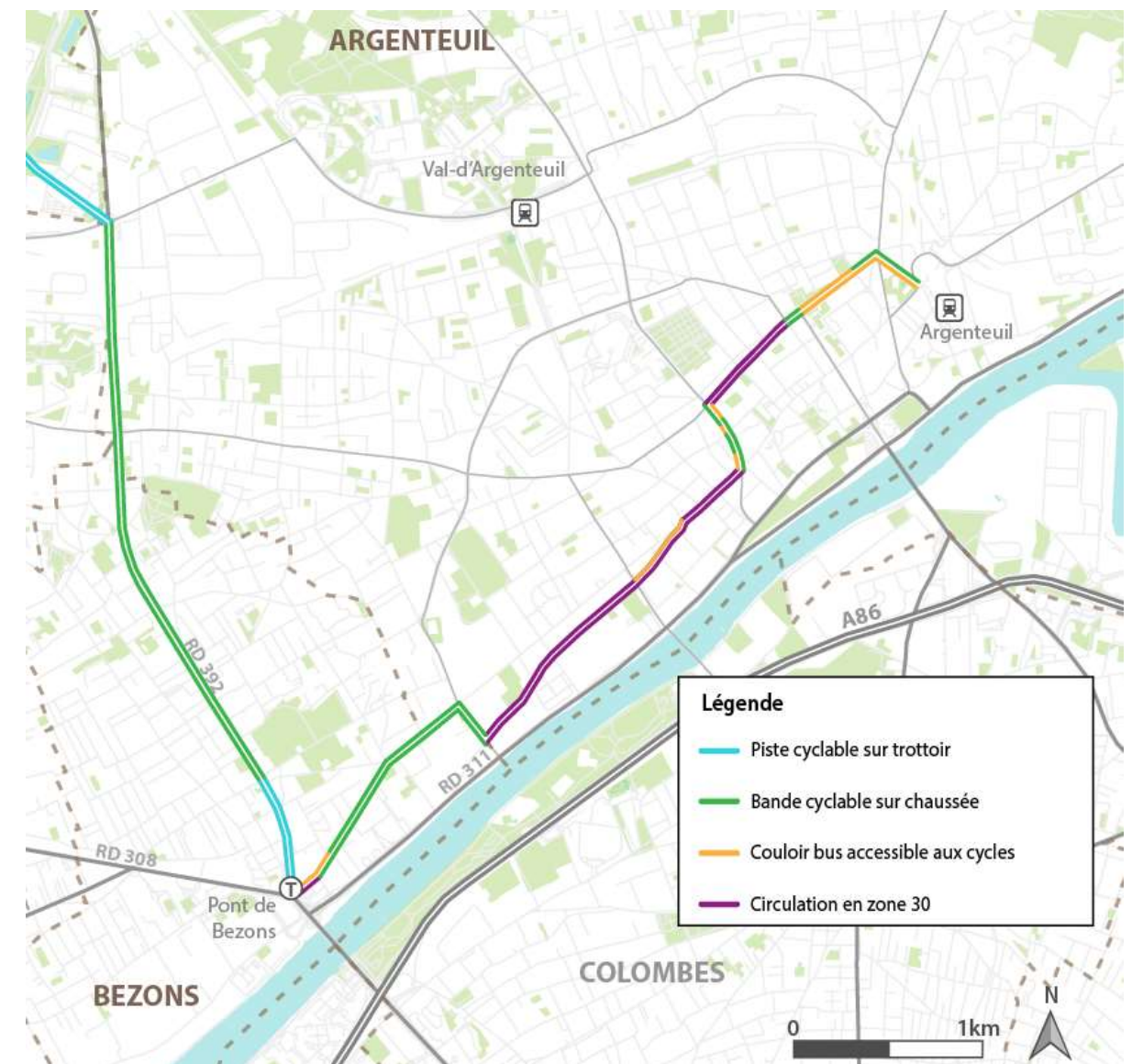
Les aménagements proposés sur les voies dédiées sont :

- La création de bandes cyclables : boulevard Maurice Berteaux, RD48, boulevard Delambre, RD392, Rue Jean Jaurès/Casanova ;

- Des couloirs bus accessibles aux cycles : boulevard Léon Feix, RD48, Michel Carré (entre Barbusse et 11 nov. Direction Bezons), rue Jean Jaurès entre le Pont de Bezons et Pontoise en direction de du Pont de Bezons ;
- Le passage en zone 30 sur les sections les plus contraintes : rue Henri Barbusse, rue Michel Carré, boulevard Gallieni/Jeanne d'Arc, rue Jean Jaurès entre la rue Pontoise et le Pont de Bezons en direction d'Argenteuil.

Concernant les mesures d'accompagnement, des itinéraires existents et des projets sont prévus par les collectivités dans le cadre des schémas des circulations actives départementaux ou intercommunaux.

Des arceaux vélos seront proposés à l'ensemble des stations des voies dédiées et mesures d'accompagnement (6 arceaux) en lien avec la politique vélo Véligo.



### 4.6.3.2. CHEMINEMENTS PIETONS

Actuellement, l'accessibilité de la voirie et des transports en commun n'est pas toujours satisfaisante pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), du fait notamment de l'encombrement et des dénivelés parfois trop importants des trottoirs.

Les réaménagements urbains qui accompagnent l'arrivée du projet sur les voies dédiées et au niveau des stations pour les secteurs concernés par les mesures d'accompagnement), faciliteront en effet les cheminements pour les piétons d'une façon générale, et pour les personnes à mobilité réduite en particulier (espaces publics élargis, trottoirs les plus larges possible, etc.).

Le projet intègre l'ensemble des contraintes à respecter afin d'assurer l'accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite dans des conditions optimales de sécurité et de confort.

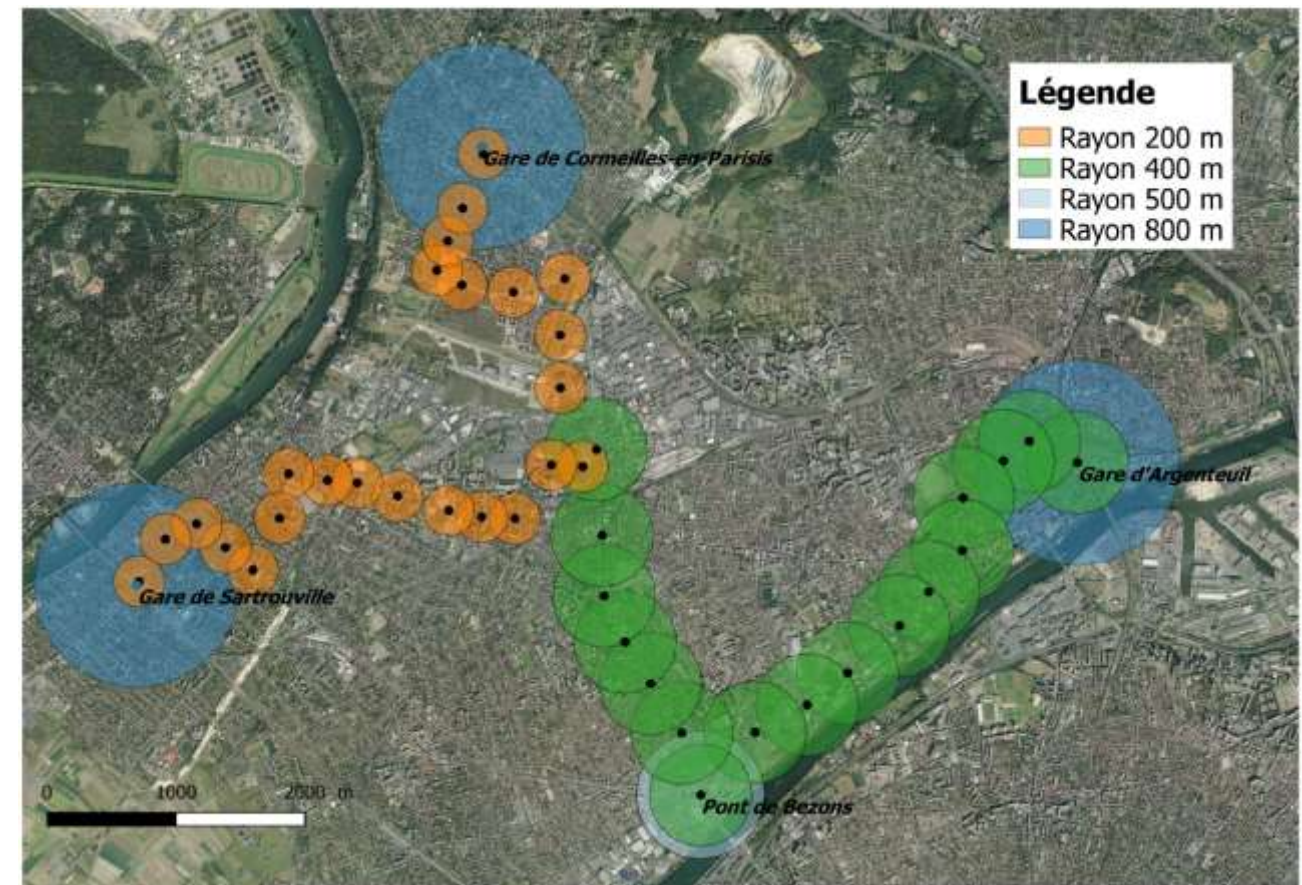
Ainsi, des rampes d'accès à pente douce seront aménagées au long de l'itinéraire au niveau des passages pour piétons et aux extrémités des quais.

L'aménagement des traversées piétonnes fera l'objet d'un soin particulier pour améliorer leur sécurité.

Les refuges piétons au milieu des carrefours seront suffisamment larges et lisibles.

Les espaces publics ont donc été conçus afin d'être le plus « lisibles » possible et dimensionnés de manière optimale pour faciliter les différents mouvements piétons.

Le positionnement des stations permet d'assurer une bonne desserte du territoire.





## 4.7. VARIANTES ETUDIEES

---

Le parti d'aménagement retenu tient compte des analyses réalisées lors de l'élaboration du DOCP, des enseignements de la concertation préalable et des approfondissements réalisés dans le cadre du schéma de principe.

Le présent chapitre présente les principales variantes étudiées. **Ces choix des variantes ont fait l'objet d'un processus itératif en étroite concertation avec les collectivités concernées.**




### 4.7.1. Variantes de tracé

Les variantes de tracé ont été comparées au moyen de plusieurs critères :




- Le niveau de desserte offert ;
- L'amélioration des conditions d'exploitation pour les bus ;
- Les impacts fonciers.
- Les impacts sur l'environnement et la qualité paysagère de l'aménagement ;
- Les impacts sur la circulation et le stationnement ;
- Les conditions de déplacement pour les modes doux.

Les variantes analysées sont considérées comme globalement équivalentes en termes d'impacts sur le bruit et la qualité de l'air, à l'exception des variantes engendrant des difficultés spécifiques de circulation routière, induisant des impacts négatifs locaux sur la qualité de l'air.

La légende des contraintes d'insertion est la suivante :

-  *Insertion aisée : Impacts sur le stationnement ou sans impact, acquisitions ponctuelles*
-  *Insertion possible : Suppression des fonctions existantes et/ou impacts exploitation, intégration majoritairement dans des emplacements réservés et /ou projets urbains*
-  *Insertion contrainte : Acquisitions foncières, impact exploitation TC, suppression d'une partie des fonctions VP*

Pour l'ensemble des analyses multicritères suivantes, le code couleurs suivant est retenu :

-  *Critère positif, permettant d'améliorer ou sans impact la situation existante*
-  *Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée*
-  *Critère négatif, représentant une situation négative problématique*

### 4.7.1.1. CENTRE-VILLE D'ARGENTEUIL

Deux variantes de tracé ont été étudiées dans le centre-ville d'Argenteuil :

- **Variante 1** : Boulevard Maurice Berteaux – Boulevard Léon Feix – Boulevard Jeanne d'Arc – Boulevard Gallieni – RD48
- **Variante 2** : Boulevard Maurice Berteaux – Boulevard Léon Feix – Boulevard Gabriel Péri – Boulevard Héloïse – RD48

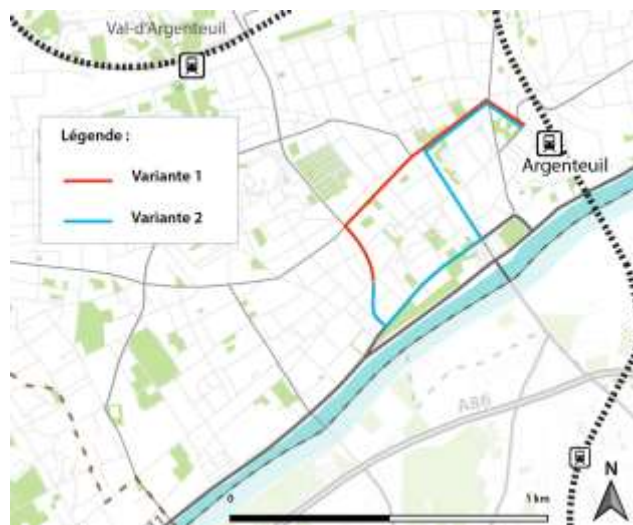


Figure 165 : Tracé des deux variantes

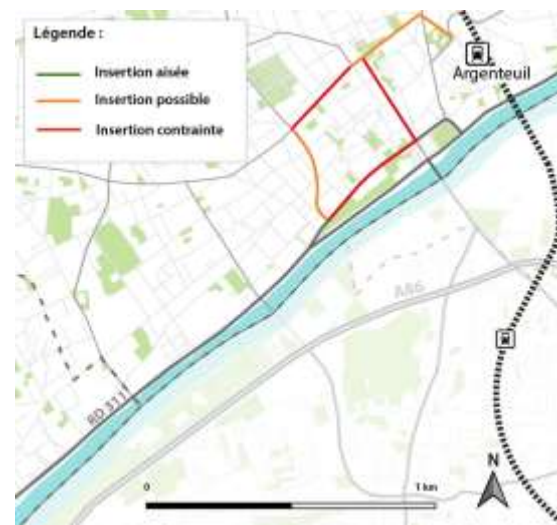


Figure 166 : Contraintes d'insertion des deux variantes

La **variante 1** consiste en un tracé via les boulevards Léon Feix, Jeanne d'Arc, Gallieni et RD48. Elle permet un trajet plus court et direct depuis/vers la gare d'Argenteuil, en cohérence avec la ligne 272 actuelle, et présente l'avantage de desservir le GARAC, établissement d'enseignement dont le rayonnement dépasse le rayonnement communal. Elle est également plus proche du centre hospitalier Victor Dupouy. Malgré les emprises contraintes, cette variante permet la mise en place d'aménagements en faveur des bus tout en limitant les impacts fonciers. Des reports locaux de circulation sont à prévoir sur la RD41.

La **variante 2 via l'avenue Gabriel Péri** consiste à emprunter l'avenue Gabriel Péri depuis l'Hôtel de Ville d'Argenteuil puis le boulevard Héloïse afin de rejoindre l'avenue du Général de Gaulle (RD48). Elle présente notamment l'avantage de desservir les commerces de l'avenue Gabriel Péri et le marché Héloïse. Cette variante pose néanmoins plusieurs problèmes de faisabilité. Elle nécessite de réduire le nombre de voies routières et de pénaliser la circulation dans un secteur où le trafic est important, notamment à proximité du Pont d'Argenteuil (RD48 sud, Péri). Par ailleurs, elle impacte le parking du marché Héloïse et l'espace boisé classé à proximité. Elle nécessite également une réduction des terrasses, stationnements et trottoirs sur l'avenue commerçante Gabriel Péri.

	Variante 1 : Boulevard Maurice Berteaux – Boulevard Léon Feix – Boulevard Jeanne d'Arc – Boulevard Gallieni – RD48	Variante 2 : Boulevard Maurice Berteaux – Boulevard Léon Feix – Boulevard Gabriel Péri – Boulevard Héloïse – RD48
<b>Linéaire</b>	1,8 km	2,4 km
<b>Desserte</b>	- Hôtel de Ville - GARAC - Proximité du centre hospitalier Victor Dupouy	- Hôtel de Ville - Commerces de l'avenue Gabriel Péri - Marché Héloïse
<b>Exploitation bus</b>	- Site propre bidirectionnel sur la majeure partie du tracé Bonne exploitation des bus	- Site propre bidirectionnel sur la majeure partie du tracé Bonne exploitation des bus
<b>Impacts fonciers</b>	- Impacts fonciers sur Gallieni – Jeanne d'arc	- Impacts fonciers sur le boulevard Héloïse
<b>Environnement / Impact végétal</b>	- Suppression d'une partie des arbres sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc, partiellement restitué par de nouvelles plantations - Impacts limités sur les milieux naturels	- Impact sur l'Espace Boisé Classé du boulevard Héloïse
<b>Impact circulation / stationnement</b>	- Réduction de capacité sur la RD48 - Reports locaux (RD41) - Réduction du stationnement sur Gallieni - Jeanne d'Arc	- Réduction des capacités viaires sur Péri et RD48 - Difficultés de circulation importantes au niveau de la tête du Pont d'Argenteuil - Impact sur le parking Héloïse / Marché
<b>Modes doux</b>	- Mise en place d'une zone 30 sur le bd. Jeanne d'Arc - Trottoirs réglementaires et confortables	- Mise en place de bandes cyclables continues - Réduction des trottoirs sur l'axe commerçant Gabriel Péri

Le tracé retenu dans le cadre du dossier d'enquête public consiste à emprunter les boulevards Feix, Jeanne d'Arc et Gallieni et RD48 (variante 1).

Ce tracé permet :

- Un tracé direct avec un temps de parcours optimisé ;
- La desserte d'équipements d'enseignement supérieurs (Lycée Georges Braque, GARAC) ;
- La desserte des commerces du boulevard Gabriel Péri via l'arrêt Hôtel de Ville ;
- Un moindre impact sur les conditions de circulation du secteur.



## 4.7.1.2. LIAISON CENTRE-VILLE D'ARGENTEUIL – PONT DE BEZONS

Cinq variantes de tracé ont été étudiées entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons :

- **Variante 1** : Rue Michel Carré – Boulevard du Général Delambre – Rue Jean Jaurès
- **Variante 2** : Rue Henri Barbusse – Rue Jean Jaurès
- **Variante 3** : Rue Michel Carré – RD311
- **Variante 4** : RD41 – Rue Jean Jaurès
- **Variante 5** : Itinéraire dissocié Barbusse-Carré

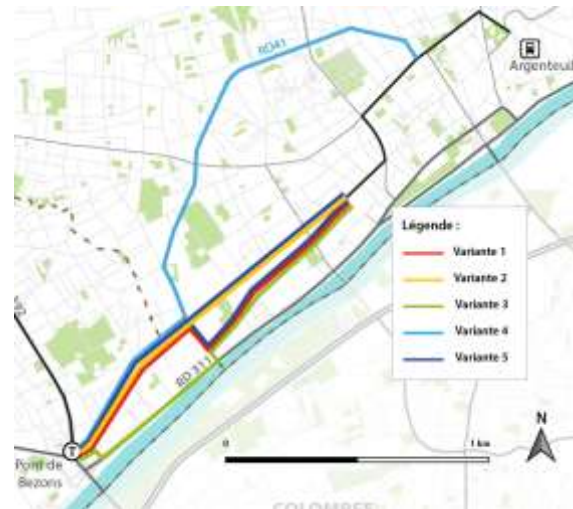


Figure 167 : Tracé des cinq variantes

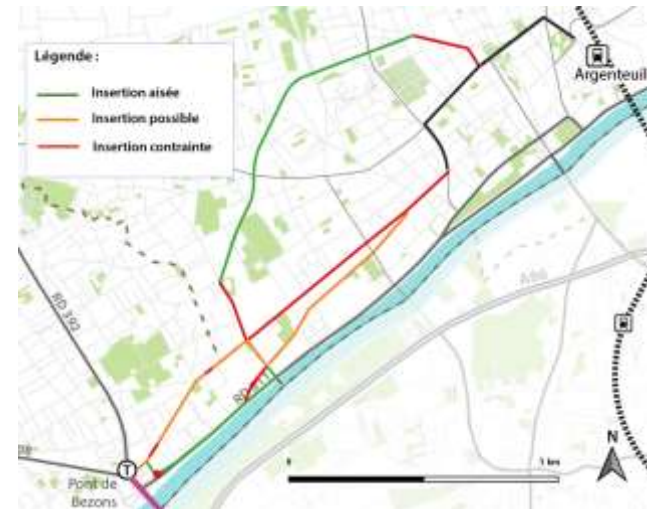


Figure 168 : Contraintes d'insertion des cinq variantes

La **variante 1** consiste à emprunter la rue Michel Carré, le boulevard du Général Delambre à Argenteuil et les rues Danielle Casanova et Jean Jaurès.

Elle présente l'avantage d'offrir une bonne desserte de la population et des emplois et d'assurer une desserte interne du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, avec lequel des synergies sont possibles en termes de maîtrise foncière et d'aménagements. De plus, ce tracé présente peu d'impact sur la circulation routière. Des acquisitions foncières sont nécessaires pour la mise en place d'un site propre bidirectionnel, en coordination avec le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine.

La **variante 2 via la rue Henri Barbusse** offre une liaison directe entre Argenteuil et le Pont de Bezons, ainsi qu'une bonne desserte des populations et emplois du secteur.

En revanche, elle ne dessert pas le cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine et la mise en place d'aménagements en faveur des bus nécessiterait des acquisitions foncières bâties importantes sur la rue Henri Barbusse du fait des bâtis implantés à l'alignement.

La **variante 3 via la rue Michel Carré et la RD311** offre la possibilité de mettre en place un site propre bidirectionnel avec des acquisitions foncières limitées. Elle permet de desservir le cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine. Néanmoins, du point de vue de l'opportunité, le niveau de desserte est faible le long des berges de Seine. L'insertion de l'infrastructure bus au niveau du Pont de Bezons est également très contrainte au niveau des carrefours, déjà saturés.

La **variante 4 via la RD41** offre un niveau de desserte (population, emplois, étudiants et équipements) intéressant mais ne répond pas de manière optimale à l'objectif de liaison directe performante entre le Pont de Bezons et la gare d'Argenteuil, et ne dessert pas le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine. Les emprises plus larges de la RD41 facilitent l'insertion d'une infrastructure dédiée au bus d'un point de vue foncier, excepté pour certaines sections très contraintes. De plus, la réduction de la capacité viaire sur la RD41 engendrerait des reports importants sur le réseau local (notamment les rues Henri Barbusse et Michel Carré), moins adapté pour les flux de transit.

La **variante 5** consiste à aménager un **itinéraire dissocié sur les rues Barbusse et Carré**. Sur la rue Michel Carré, la circulation s'effectue en sens unique en direction de la gare d'Argenteuil et sur la rue Barbusse, la circulation se fait en sens unique en direction du pont de Bezons. Cet itinéraire a pour objectif de répartir les acquisitions foncières sur ces deux axes mais n'est pas optimal du point de vue de la lisibilité du système de transport. De plus, cette variante nécessite l'aménagement de deux axes au lieu d'un seul, engendrant un coût d'investissement plus élevé pour des bénéfices limités. Il en est de même pour la sous-variante avec un itinéraire dissocié via les rues Henri Barbusse/Place du 11 Novembre et la rue Michel Carré.

	Variante 1 : Rue Michel Carré – Boulevard du Général Delambre – Rue Jean Jaurès	Variante 2 : Rue Henri Barbusse – Rue Jean Jaurès	Variante 3 : Rue Michel Carré – RD311	Variante 4 : RD41 – Rue Jean Jaurès	Variante 5 : itinéraire dissocié Barbusse Carré
<b>Linéaire</b>	3,0 km	2,8 km	3,0 km	4,0 km	4,6 km
<b>Desserte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne desserte des populations et emplois</li> <li>- Desserte du cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne desserte des populations et emplois</li> <li>- Pas de desserte interne du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins bonne desserte des populations et emplois par les berges de Seine</li> <li>- Desserte du cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne desserte des populations et emplois</li> <li>- Commerces de proximité sur la RD41</li> <li>- Nombreux équipements le long de la RD41 dont l'hôpital Dupouy et le lycée Jaurès</li> <li>- Pas de desserte interne du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne desserte</li> <li>- Desserte du cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine</li> </ul>
<b>Exploitation bus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tracé relativement direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons</li> <li>- Site propre bidirectionnel sur la majeure partie du tracé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tracé direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons</li> <li>- Site propre bidirectionnel sur la majeure partie du tracé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tracé relativement direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons</li> <li>- Mise en place d'un site propre bidirectionnel sur la RD311</li> <li>- Contrainte d'insertion au niveau du Pont de Bezons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tracé non direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons</li> <li>- Absence de site propre sur le boulevard Delambre (Nord) et sur la rue A. G Belin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tracé relativement direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons</li> <li>- Lisibilité du système de transport dégradée (itinéraire dissocié)</li> </ul>
<b>Impacts fonciers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts fonciers sur les rues Michel Carré et Jean Jaurès / Casanova et le bd Delambre</li> <li>- Opportunités de synergies en coordination avec le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts fonciers importants sur les rues Henri Barbusse et Jean Jaurès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts fonciers sur la rue Michel Carré</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts fonciers importants sur les rues Belin, Leclerc et Jaurès/Casanova</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts fonciers sur les rues Barbusse, Carré et Jean Jaurès/Casanova</li> </ul>
<b>Environnement / Impact végétal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Végétalisation de axes</li> <li>- Impacts limités sur les milieux naturels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Végétalisation de axes</li> <li>- Impacts limités sur les milieux naturels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Végétalisation de axes</li> <li>- Impacts limités sur les milieux naturels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Végétalisation de axes</li> <li>- Impacts limités sur les milieux naturels</li> <li>- Absence de végétalisation de la rue A. G Belin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Végétalisation de axes</li> <li>- Impacts limités sur les milieux naturels</li> </ul>
<b>Impact circulation / stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reports locaux sur la RD311 et RD41</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reports locaux sur la RD311 et RD41</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Point de vigilance sur la rue de Pontoise</li> <li>- Reports locaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise à sens unique de la RD41 sur les sections contraintes</li> <li>- Reports importants sur le réseau local, peu adapté</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reports locaux sur la RD311 et RD41</li> </ul>
<b>Modes doux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30</li> </ul>

Le tracé retenu dans le cadre du dossier d'enquête public consiste à emprunter la rue Michel Carré, le boulevard du Général Delambre, et les rues Danielle Casanova et Jean Jaurès (variante 1).

Ce tracé permet :

- Un itinéraire bus direct et lisible entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons ;
- Une bonne desserte de la population et des emplois du secteur ainsi que du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine ;
- Un moindre impact sur les conditions de circulation du secteur.



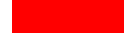


## 4.7.2. Variantes d'insertion

Les variantes d'insertion portent sur la configuration de la voirie intégrant les voies bus (implantation des voies dédiées, configuration des aménagements cyclables, dimensionnement des trottoirs et aménagements paysagers, etc.). Elles ont été comparées au moyen de plusieurs critères :

- La qualité paysagère de l'aménagement ;
- La qualité des modes doux ;
- Les impacts sur la circulation et le stationnement ;
- L'amélioration des conditions d'exploitation pour les bus ;
- Les impacts fonciers.

Pour l'ensemble des analyses multicritères suivantes, le code couleurs suivant est retenu :

-  Critère positif, permettant d'améliorer ou sans impact la situation existante
-  Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée
-  Critère négatif, représentant une situation négative problématique

## 4.7.2.1. BOULEVARD MAURICE BERTEAUX

Deux variantes d'insertion ont été étudiées sur le boulevard Maurice Berteaux :

- **Variante 1** : conservation de l'existant : bus en banalisé en direction de Bezons et couloir bus en direction de la gare d'Argenteuil.
- **Variante 2** : Sites propres bilatéraux accessibles aux cycles

La **variante 1** consiste à conserver le fonctionnement actuel sur le Boulevard Maurice Berteaux. Les bus circulent en banalisé en direction de Bezons et disposent d'une voie dédiée en direction de la gare d'Argenteuil. Les aménagement cyclables existants ne sont pas réglementaires.

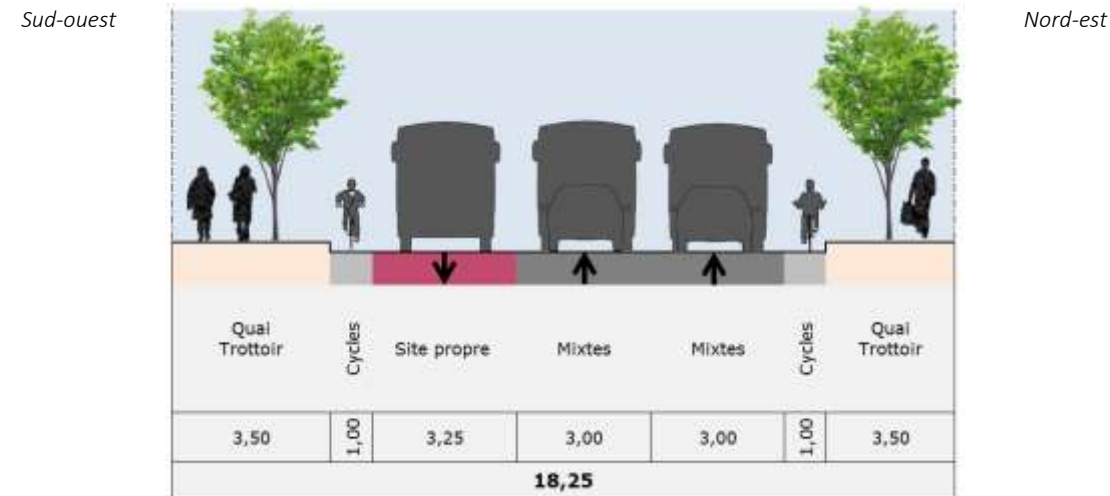


Figure 169 : Coupe type sur le boulevard Maurice Berteaux - Variante 1

La **variante 2** permet l'insertion de sites propres bilatéraux sur le Boulevard Maurice Berteaux accessibles aux cycles. Cette insertion a l'avantage de favoriser l'exploitation des bus dans les deux sens.

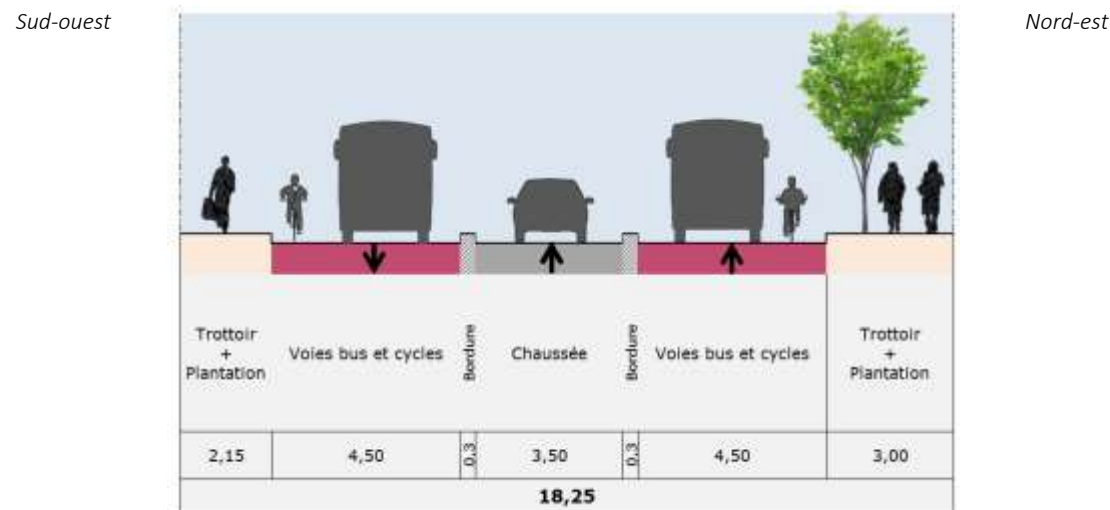


Figure 170 : Coupe type sur le boulevard Maurice Berteaux - Variante 2

	Variante 1 : Conservation de l'existant	Variante 2 : Sites propres bilatéraux
<b>Environnement / Impact végétal</b>	- Conservation des deux alignements d'arbres sur Berteaux	- Possibilité de conserver seulement un alignement d'arbres
<b>Qualité des modes doux</b>	- Présence de bandes cyclables mais non réglementaires - Trottoirs confortables	- Couloir mixte bus/cycles - Trottoirs plus étroits (mais réglementaires)
<b>Impact sur la circulation routière</b>	- Aucun impact	- Suppression d'une voie de circulation - Fonctionnement du carrefour Feix / Berteaux pénalisé si suppression du tourne-à-droite
<b>Impact sur le stationnement</b>	- Pas d'impact	- Pas d'impact
<b>Exploitation des bus</b>	- Bus dans la circulation générale en direction de Bezons (temps moyen perdu faible)	- Bonne exploitation des bus dans les deux sens
<b>Impacts fonciers</b>	- Aucun impact foncier	- Aucun impact foncier

Le fonctionnement actuel étant satisfaisant au niveau du carrefour Feix /Berteaux, la variante retenue dans le cadre du dossier d'enquête d'utilité public consiste à conserver l'aménagement existante sur le boulevard Maurice Berteaux.

Cette variante a l'avantage de :

- Conserver les alignements d'arbres existants ;
- Assurer une exploitation convenable des bus ;
- Limiter les impacts sur la circulation générale ;
- Ne nécessiter aucun investissement.



## 4.7.2.2. BOULEVARD LEON FEIX (ARGENTEUIL)

Deux variantes ont été étudiées pour le boulevard Léon Feix entre le boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet :

- **Variante 1** : Couloirs bus latéraux ouverts aux cycles (existant)
- **Variante 2** : Couloir bus fermé et accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil

La **variante 1** consiste à conserver la configuration de voirie existante à savoir des couloirs bus ouverts accessibles aux cycles. En approche du carrefour Berteaux/Feix, deux voies de circulation sont conservées (circulation des bus en banalisé) afin de garantir le bon fonctionnement du carrefour. Les couloirs actuels sont étroits et ne permettent pas une exploitation optimale et en toute sécurité pour les bus et les cycles.

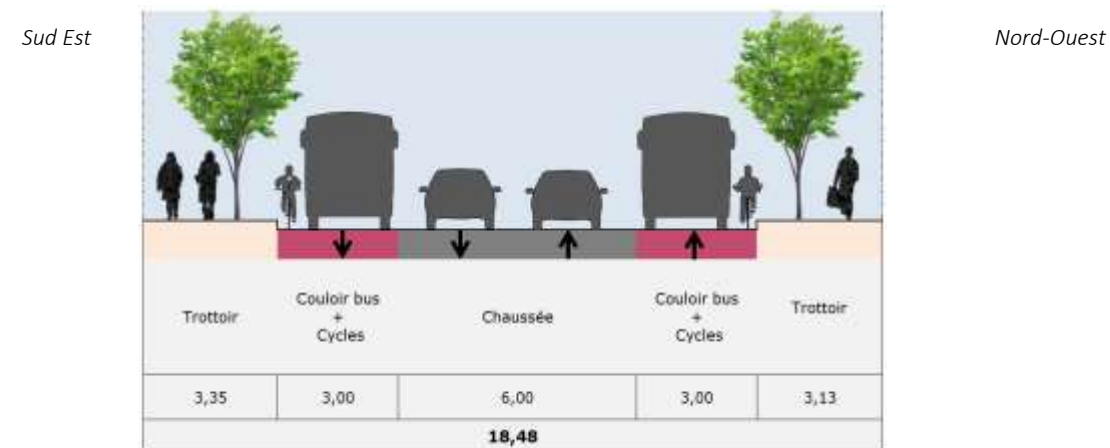


Figure 171 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre le Boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet – variante 1

La **variante 2** consiste à mettre en place un couloir bus fermé et accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil. La circulation des bus s'effectue en banalisé dans le sens inverse. La configuration à l'approche du carrefour Feix/Berteaux est identique à la variante 1. Cette variante permet d'améliorer le fonctionnement des bus en direction de la gare d'Argenteuil. Dans l'autre sens, le faible linéaire et la mise en place de la priorité aux feux permettront d'assurer une bonne exploitation. Le trottoir en rive sud-est est plus confortable pour l'insertion d'un quai.

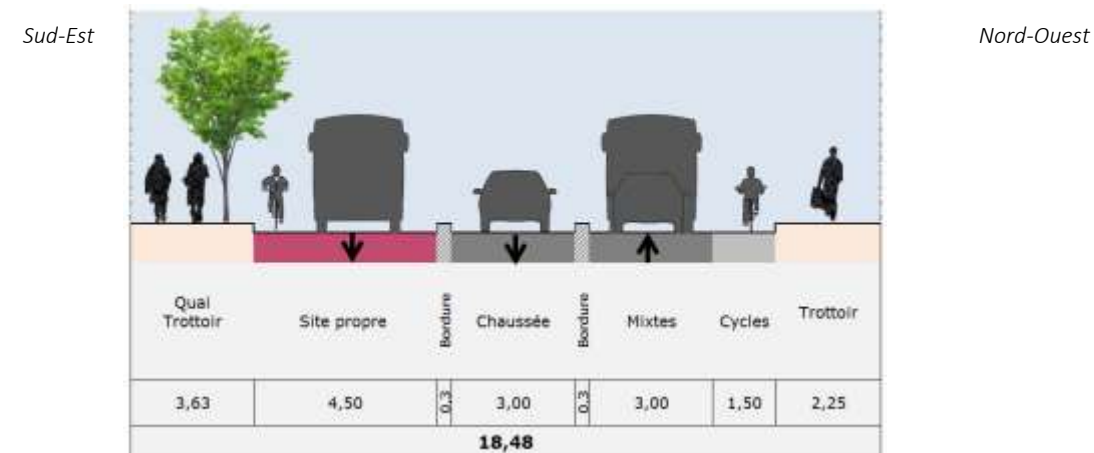


Figure 172 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre le Boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet – variante 2

	Variante 1 : Couloirs bus latéraux ouverts aux cycles (existant)	Variante 2 : Couloir bus fermé et accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil
<b>Environnement / Impact végétal</b>	- Conservation des deux alignements d'arbres	- Conservation d'un alignement d'arbres en rive sud-est
<b>Qualité des modes doux</b>	- Circulation des cycles dans le couloirs bus étroits (3m) - Trottoirs compris entre 2,50m et 3,0m	- Création d'une bande cyclable en rive nord-ouest - Circulation des cycles dans des couloirs de 4,50 m en rive sud-est - Trottoirs plus larges en rive sud-est
<b>Insertion des stations</b>	- Quais trop étroits dans les deux sens en vue de la fréquentation attendue	- Station plus confortable (absence de mobilier en rive Nord-ouest - quais dissociés)
<b>Impact sur la circulation routière</b>	- Aucun impact	- Aucun impact
<b>Impact sur le stationnement</b>	- Aucun impact (absence de stationnement)	- Aucun impact (absence de stationnement)
<b>Impact sur les accès riverains</b>	- Aucun impact	- Conservation des accès riverains (site propre ouvert au droit des accès)
<b>Exploitation des bus</b>	- Couloirs bus ouverts et étroits - Réinsertion des bus dans la circulation générale à l'approche du carrefour Feix / Berteaux (temps perdu faible)	- Couloir bus fermé et accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil - Bus dans la circulation générale en direction du centre-ville (temps perdu négligeable car faible linéaire) - Réinsertion des bus dans la circulation générale à l'approche du carrefour Feix / Berteaux (temps perdu faible)
<b>Impacts fonciers</b>	- Aucun impact	- Aucun impact
<p>Dans le cadre du présent dossier, la variante 2 a été retenue. Elle possède l'avantage de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une exploitation convenable des bus ;</li> <li>• Assurer des quais confortables (quais dissociés) ;</li> <li>• Limiter l'impact sur la circulation routière ;</li> <li>• Limiter les impacts fonciers.</li> </ul>		

> **Entre les rues Michelet et l'avenue Gabriel Péri**

Trois variantes ont été étudiées pour le boulevard Léon Feix entre Michelet et l'avenue Gabriel Péri :

- **Variante 1** : couloirs bus bilatéraux ouverts et accessibles aux cycles (existant)
- **Variante 2** : couloirs bus bilatéraux fermés et accessibles aux cycles
- **Variante 3** : Site propre bidirectionnel axial

La variante 1 consiste à conserver la situation actuelle, c'est-à-dire des couloirs bus bilatéraux ouverts (3,50 m) et accessibles aux cycles. Du stationnement est présent en rive sud-est ainsi qu'un double alignement d'arbres.

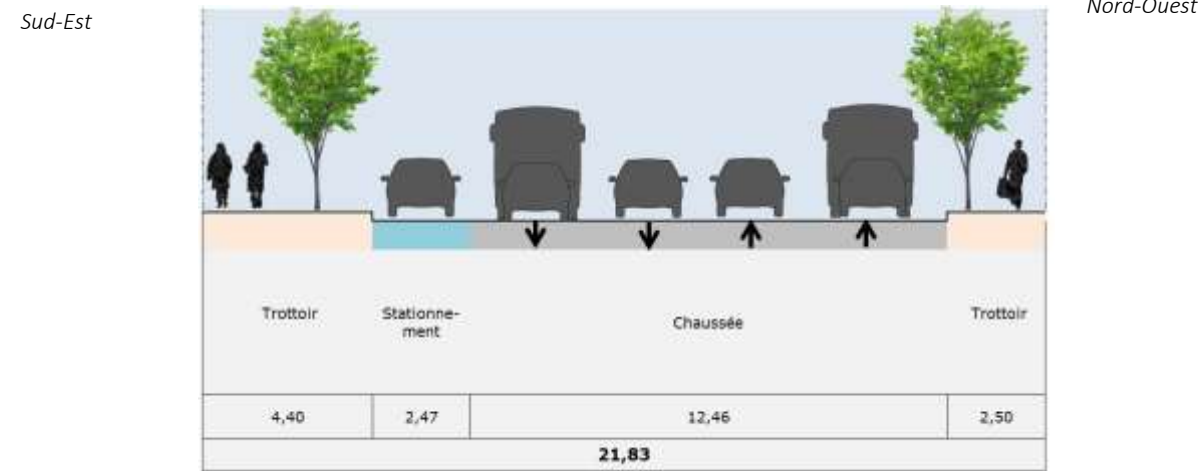


Figure 173 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 1

La variante 2 prévoit l'insertion de couloirs bus bilatéraux accessibles aux cycles sur le boulevard Léon Feix. Afin de limiter le stationnement illicite observé actuellement et pénalisant fortement le fonctionnement des lignes, les couloirs bus sont fermés et le stationnement supprimé. Les couloirs bus sont élargis à 4,50 m afin d'améliorer les conditions de cohabitation des bus et cycles, conformément aux normes en vigueur.

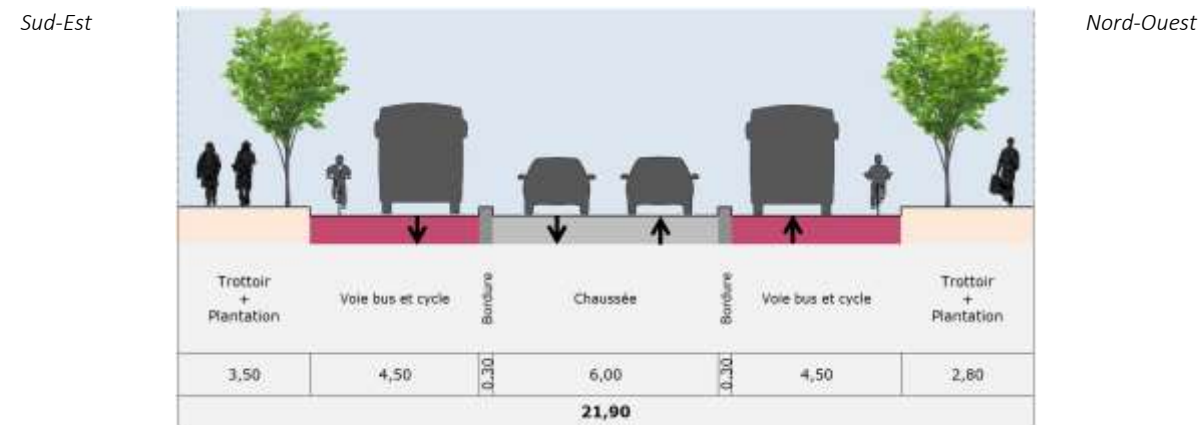


Figure 174 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 2

La variante 3 vise à insérer un site propre bidirectionnel axial. Afin de conserver les emprises actuelles, le stationnement et un alignement d'arbres doivent être supprimés. L'insertion d'une station nécessite des acquisitions foncières.



Figure 175 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 3



	Variante 1 : couloirs bus bilatéraux ouverts et accessibles aux cycles (existant)	Variante 2 : couloirs bus bilatéraux fermés et accessibles aux cycles	Variante 3 : Site propre bidirectionnel axial
<b>Environnement / Impact végétal</b>	- Présence de 2 alignements d'arbres	- Conservation de l'alignement d'arbre en rive nord-ouest - Restitution d'un alignement d'arbres en rive sud-est	- Suppression de l'alignement d'arbre en rive nord-ouest - Restitution d'un alignement d'arbres en rive sud-est
<b>Qualité des modes doux</b>	- Circulation des cycles avec les bus (largeur des couloirs bus de 3,50 m ne permettant pas le dépassement) - Trottoirs confortables	- Circulation des cycles avec les bus (largeur des couloirs bus confortable permettant le dépassement) - Trottoirs confortables	- Aménagement de bandes cyclables - Trottoirs moins confortables
<b>Impact sur la circulation routière</b>	- Conservation des deux voies de circulation VP actuelles	- Conservation des deux voies de circulation VP actuelles - Suppression du TAG depuis Feix vers G. Péri	- Conservation des deux voies de circulation VP actuelles - Suppression du TAG depuis Feix vers G. Péri
<b>Impact sur le stationnement</b>	- Présence de stationnement en rive sud-est	- Suppression du stationnement en Rive Sud	- Suppression du stationnement en Rive Sud
<b>Exploitation des bus</b>	- Mixité bus / cycle (largeur des couloirs bus de 3,50 m ne permettant pas le dépassement) - Présence de stationnement illicite dans les couloirs bus, pénalisant fortement l'exploitation des lignes	- Mixité bus /cycles (couloirs bus confortables de 4,50m permettant le dépassement) - Absence de stationnement illicite dans les couloirs - Interface entrées charretières	- Bonne exploitation des bus
<b>Impacts fonciers</b>	- Pas d'impact foncier	- Pas d'impact foncier	- Impact foncier important pour l'insertion des stations

La variante retenue dans le cadre du présent dossier est la variante 2.

Elle possède l'avantage de :

- Assurer une exploitation convenable des bus ;
- Proposer un axe qualitatif avec un double alignement d'arbres ;
- Proposer un aménagement cyclable ;
- Limiter les impacts fonciers.

### 4.7.2.3. BOULEVARDS GALLIENI-JEANNE D'ARC (ARGENTEUIL)

Trois variantes ont été étudiées pour les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc :

- **Variante 1** : Site propre monodirectionnel axial en direction de la gare d'Argenteuil
- **Variante 2** : Site propre monodirectionnel axial en direction de la gare (entre les rues A.G Belin et de l'Abbé Fleury) puis bidirectionnel axial (entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48) (scénario DOCP)
- **Variante 3** : Circulation des bus en banalisé

La **variante 1** propose la mise en place d'un site propre monodirectionnel axial en direction de la gare d'Argenteuil afin de permettre aux bus de s'affranchir des remontées de files automobiles. Dans l'autre sens les bus circulent dans la circulation générale. Cette configuration implique des acquisitions foncières entre les rues A.G Belin et de l'Abbé Fleury ainsi que la suppression du stationnement. Les cycles circulent en mixité avec les voitures (mise en zone 30).

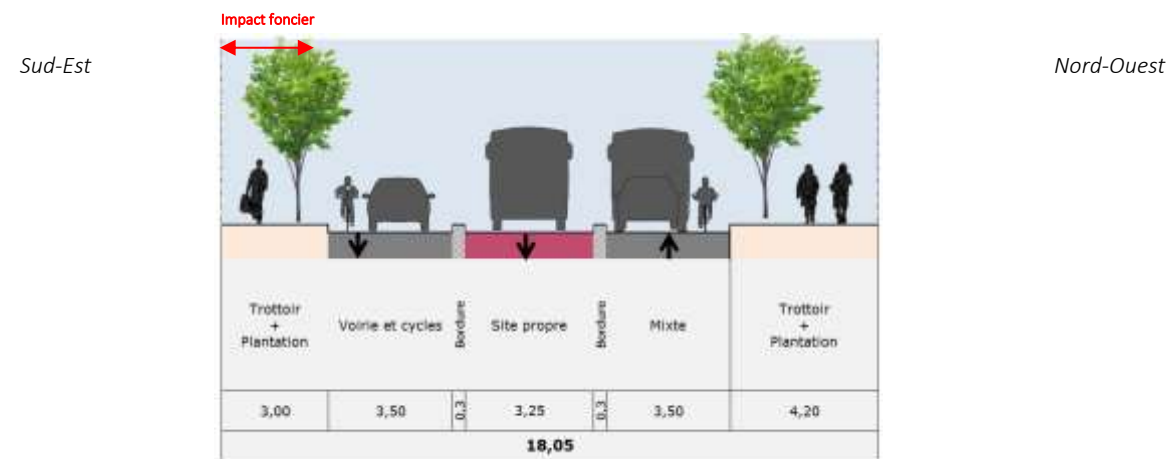


Figure 176 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 1

La **variante 2** vise à insérer un site propre monodirectionnel axial en direction de la gare (entre les rues A.G Belin et de l'Abbé Fleury) puis bidirectionnel axial (entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48). Cette configuration, optimale pour les bus implique des acquisitions foncières entre les rues A.G Belin et de l'Abbé Fleury ainsi que la suppression du stationnement. Les cycles circulent en mixité avec les voitures (mise en zone 30).

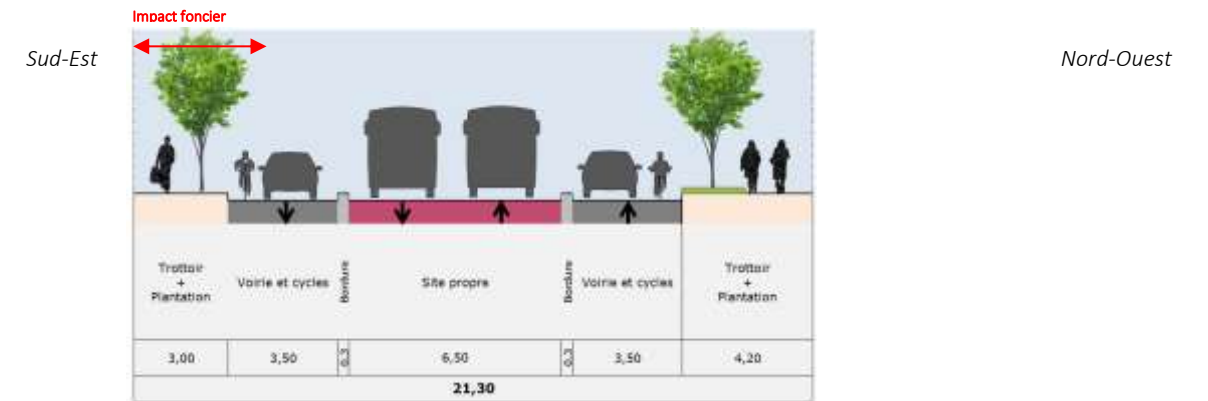


Figure 177 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 2

La **variante 3** consiste la mise en place d'une circulation en banalisée sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc. Cette variante présente l'avantage de conserver les alignements d'arbres présents et du stationnement et de n'induire aucun impact foncier entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48. La circulation des bus (notamment les croisements) est facilitée grâce à l'élargissement de la voie, en revanche cela ne permet pas aux bus de s'affranchir des remontées de files à l'approche des carrefours.

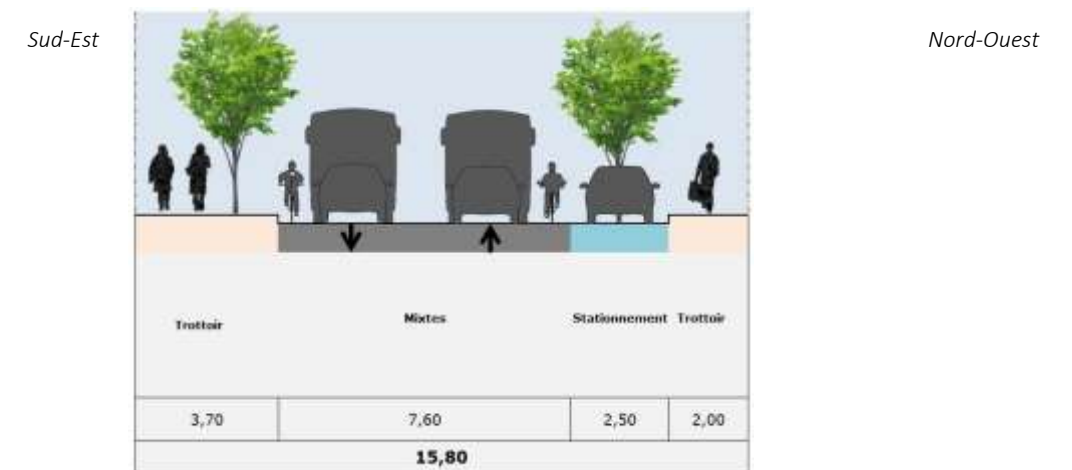


Figure 178 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 3



	Variante 1 : Site propre monodirectionnel axial en direction de la gare	Variante 2 : Site propre monodirectionnel axial en direction de la gare puis bidirectionnel axial (scénario DOCP)	Variante 3 : Circulation en banalisé
<b>Environnement / Impact végétal</b>	- Conservation/Restitution de 2 alignements d'arbres entre Abbé Fleury et RD48 - Suppression des 2 alignements entre l'Abbé Fleury et A.G Belin	- Conservation/Restitution de 2 alignements d'arbres entre Abbé Fleury et RD48 - Suppression des 2 alignements entre l'Abbé Fleury et A.G Belin	- Conservation des deux alignements d'arbres
<b>Qualité des modes doux</b>	- Zone 30 : mixité cycle / VP	- Zone 30 : mixité cycle / VP	- Zone 30 : mixité cycle / VP
<b>Impact sur la circulation routière</b>	- Mise en place d'une zone 30 (faible vitesse des véhicules actuellement)	- Mise en place d'une zone 30 (faible vitesse des véhicules actuellement)	- Mise en place d'une zone 30 (faible vitesse des véhicules actuellement)
<b>Impact sur le stationnement</b>	- Suppression du stationnement	- Suppression du stationnement	- Restitution partielle du stationnement
<b>Exploitation des bus</b>	- Bonne exploitation des bus (affranchissement des remontées de files en carrefour)	- Bonne exploitation des bus (affranchissement des remontées de files en carrefour)	- Circulation en banalisé : congestion entre Fleury et Belin en direction de la gare d'Argenteuil
<b>Impacts fonciers</b>	- Impacts fonciers (bâties et non bâties) entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48	- Impacts fonciers (bâties et non bâties) entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48	- Aucun impact foncier

La variante retenue dans le cadre du projet Bus Entre Seine est la variante 1. Compte tenu des contraintes foncières et de l'objectif de conserver les deux sens automobiles pour ne pas pénaliser l'accessibilité riveraine, la variante 1 a été optimisée et consiste en l'aménagement de sites propres monodirectionnels axiaux :

- En direction du Pont de Bezons à l'approche de la RD48 ;
- En direction de la gare d'Argenteuil entre la station Calais et la rue Antonin Georges Belin.

Cette variante possède l'avantage de :

- Limiter les acquisitions foncières au niveau du GARAC ;
- Optimiser l'exploitation des bus en facilitant le franchissement des carrefours ;
- Conservé le caractère qualitatif de l'axe avec la restitution d'alignements d'arbres (dans la mesure du possible).

#### 4.7.2.4. RUE MICHEL CARRE (ARGENTEUIL)

Deux variantes ont été étudiées concernant l'insertion de la plateforme sur la rue Michel Carré. Dans les trois variantes, la section entre la place du 11 Novembre et la rue Henri Barbusse est inchangée (site propre bidirectionnel en latéral nord et sens unique VP en direction du centre-ville d'Argenteuil) :

- **Variante 1** : site propre bidirectionnel latéral entre le boulevard du Général Delambre et le Marché O'Frais et site propre bidirectionnel axial entre le Marché O'Frais la place du 11 Novembre. Un double sens VP est conservé.
- **Variante 2** : site propre bidirectionnel en latéral nord entre le boulevard Delambre et la place du 11 Novembre. Mise à sens unique de la rue Michel Carré entre la rue du Marais et la place du 11 Novembre (en direction du centre-ville d'Argenteuil).

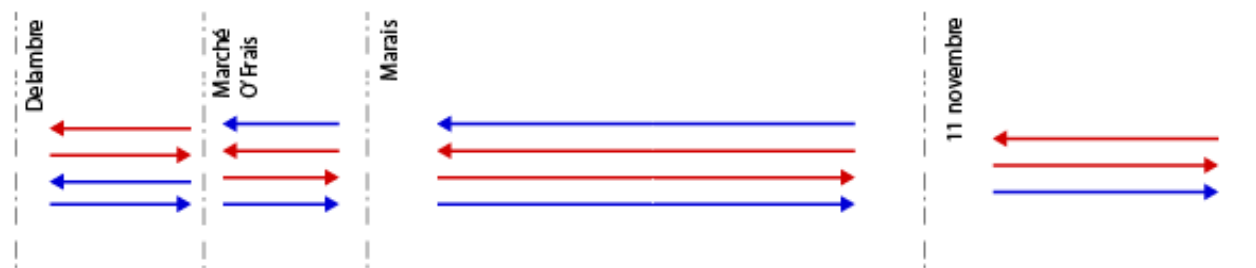


Figure 179 : Schéma de la configuration de la variante 1



Figure 180 : Schéma de la configuration de la variante 2



La variante 1 consiste à insérer un site propre bidirectionnel latéral entre le boulevard du Général Delambre et le Marché O'Frais, puis d'implanter ce site propre axialement entre le Marché O'Frais et la rue Henri Barbusse. Cette insertion permet d'assurer une bonne exploitation des bus tout en limitant les impacts sur les entrées charretières. Les impacts fonciers sont importants sur l'ensemble de l'axe. La lisibilité des aménagements est moindre avec deux changements de position de la plateforme bus.

La variante 2 consiste à mettre en place un site propre bidirectionnel latéral nord entre le boulevard du Général Delambre et la Place du 11 novembre. La circulation des véhicules est en sens unique entre la rue du Marais et la rue Henri Barbusse (en direction du centre-ville d'Argenteuil). Cette variante permet de limiter les impacts fonciers entre la rue Henri Barbusse et la rue du Marais. En revanche, l'exploitation des bus est fortement pénalisée par les nombreuses entrées charretières situées en rive nord.



	Variante 1 : SP bidirectionnel latéral entre le bd du Général Delambre et le Marché O'Frais et SP bidirectionnel axial entre le Marché O'Frais la place du 11/11	Variante 2 : SP bidirectionnel en latéral nord entre le bd Delambre et la place du 11/11. Mise à sens unique partielle de la rue Michel Carré
Environnement / Impact végétal	- Mise en place d'alignements d'arbres possible	- Mise en place d'alignements d'arbres possible
Insertion	<p><b>Entre Delambre et Marais :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuité avec le site propre latéral de l'avenue Delambre</li> <li>- Lisibilité du carrefour Carré/Delambre (absence d'interface bus/VP)</li> </ul> <p><b>Entre Marais et 11/11 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Discontinuité avec le site propre latéral et le sens unique de la rue Michel Carré (entre Pl. 11nov et Barbusse)</li> <li>- Carrefour Place du 11/11 moins lisible (désaxement du SP) : passage de latéral nord à axial</li> </ul>	<p><b>Entre Delambre et Marais :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuité avec le site propre latéral de l'avenue Delambre</li> <li>- Lisibilité du carrefour Carré/Delambre (absence d'interface bus/VP)</li> </ul> <p><b>Entre Marais et 11/11 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuité du site propre latéral et du sens unique de la rue Michel Carré (entre place du 11/11 et Barbusse)</li> <li>- Bonne lisibilité du carrefour Place du 11/11</li> </ul>
Qualité des modes doux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation des cycles en zone 30</li> <li>- Circulation des cycles dans le couloir bus (sens Bezons) entre Barbusse et place du 11/11</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation des cycles en zone 30</li> <li>- Contre-sens cyclable (entre Marais et 11/11)</li> <li>- Circulation des cycles dans le couloir bus (sens Bezons) entre Barbusse et place du 11/11</li> </ul>
Exploitation bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne vitesse commerciale (SP bidirectionnel)</li> <li>- Absence d'interface avec les autres modes hors avec le SP axial (hors carrefour)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbations importantes de la régularité des bus, en raison des interfaces avec les entrées riveraines</li> </ul>
Impact sur la circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise à double sens de l'axe entre les rues Marais et place du 11 Novembre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise à sens unique entre les rues Marais et place du 11 Novembre</li> </ul>
Accès riverains	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faible impact sur les entrées charretières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impact très important sur les entrées charretières situées en rive nord, n'étant potentiellement plus accessibles en voiture en raison de l'implantation des voies dédiées</li> </ul>
Acquisitions foncières	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts foncières nécessaires pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel (acquisitions incluses dans les ER et projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts foncières nécessaires pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel (acquisitions incluses dans les ER et projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine)</li> <li>- Réduction des impacts foncières entre Marais et place de 11/11</li> </ul>
Impact sur le stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement possible rives sud et nord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement possible en rives sud entre Marais et place du 11/11</li> </ul>

L'insertion retenue dans le cadre du projet Bus Entre Seine est la variante 1.

Cette variante permet de :

- Favoriser l'exploitation des bus ;
- Limiter les impacts sur les accès riverains ;
- Favoriser la lisibilité du carrefour Carré/Delambre (absence d'interface bus/VP) ;
- Proposer un axe qualitatif et végétalisé.

## 4.7.2.5. RD308 (SARTROUVILLE)

La RD308 (avenue Maurice Berteaux entre la rue Voltaire et la RD121) appartient au secteur des mesures d'accompagnement de Sartrouville. Sur cet axe, les bus connaissent d'importantes difficultés de circulation en direction de la gare de Sartrouville liés à la congestion routière.

Trois variantes ont été étudiées pour la RD308 :

- **Variante 1** : Conservation de l'existant
- **Variante 2** : Couloir bus partiel sur la RD308
- **Variante 3** : Couloir bus continu sur la RD308



Figure 181 : Configuration de la variante 2

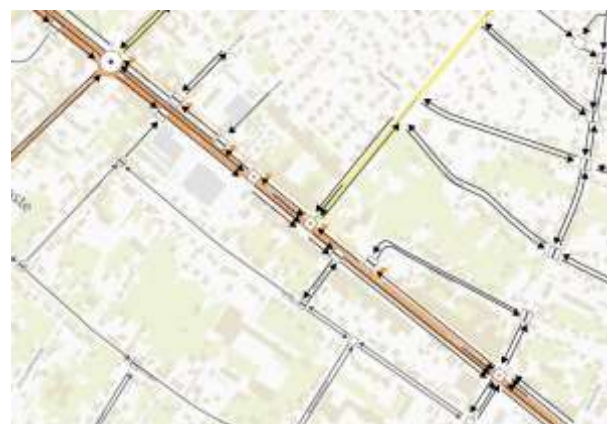


Figure 182 : Configuration de la variante 3

**Légende**

- Voie VP
- Voie bus existante
- Voie bus projetée
- Piétonisation
- Mise en zone 30
- Mise à sens unique VP
- Carrefour à feux
- Carrefour à perte de priorité
- Carrefour à priorité à droite
- Giratoire

La **variante 2** prévoit la création d'un couloir bus accessible aux cycles (4,50 m) entre la rue Raspail et le giratoire RD308 / RD121 (environ 160 m). De plus, il est prévu de conserver la trémie et une voie dédiée aux véhicules de 3,5m en direction de Maisons-Laffitte. Cette variante permet un gain de temps d'environ 1 à 2 min pour les bus en heure de pointe. Elle n'engendre aucun impact sur la circulation des VP mais nécessite néanmoins des acquisitions foncières (environ 10 parcelles et 5 bâtis).

La **variante 3** vise à créer un couloir bus accessible aux cycles de 4,50 m entre la rue Voltaire et le giratoire RD308 / RD121 en direction de Maisons-Laffitte (environ 700 m). Il est prévu de supprimer une voie VP pour l'affecter aux bus entre les rues Voltaire et Raspail. Entre la rue Raspail et le giratoire, la variante prévoit de conserver la trémie et une voie dédiée aux véhicules de 3,5m. Un gain de temps d'environ 6min est prévu pour les bus en heure de pointe. Néanmoins, cette variante induit des impacts importants sur le stationnement des contre-allées, la circulation générale et le foncier.

	Variante 1 : conservation de l'existant	Variante 2 : Couloir bus partiel sur la RD308	Variante 3 : Couloir bus continu sur la RD308
<b>Environnement / Impact végétal</b>	- Présence ponctuelle d'arbres	- Possibilité restitution d'arbres	- Possibilité restitution d'arbres
<b>Qualité des modes doux</b>	- Absence d'aménagement cyclable	- Circulation des cycles dans le couloir bus entre le giratoire RD308 / RD121 et Raspail	- Circulation des cycles dans le couloir bus entre le giratoire RD308 / RD121 et Voltaire
<b>Impact sur la circulation routière</b>	- Aucun impact	- Aucun impact	- Suppression d'une voie VP entre la rue Voltaire et la rue de la Féculerie. - Report de trafics sur la voirie locale et congestion sur la RD308
<b>Impact sur le stationnement</b>	- Aucun impact	- Aucun impact	- Impact potentiel sur le stationnement des contre-allées
<b>Exploitation des bus</b>	- Exploitation pénalisée par les remontées de files sur la RD308 et en amont du giratoire (environ 5 à 7 min)	- Permet de s'affranchir des remontées de file en amont du giratoire - Gain de temps d'environ 1 à 2 min en heure de pointe	- Permet de s'affranchir des remontées de file sur l'ensemble du linéaire RD308 - Gain de temps de 6 min en heure de pointe. - Fiabilité des temps de parcours en direction de la gare de Sartrouville
<b>Impacts fonciers</b>	- Pas d'impact	- Impact foncier bâti et non bâti	- Impact foncier bâti et non bâti

Au regard des coûts d'investissements et des impacts (foncier, circulation, stationnement), il est prévu de conserver l'aménagement existant (variante 1).

Le projet Bus Entre Seine prévoit toutefois des aménagements ponctuels sur ce secteur (réaménagement de stations, priorité aux carrefours à feux).



### 4.7.3. Parti d'aménagement dans le secteur des mesures d'accompagnement

Les itinéraires bus reliant les voies dédiées aux gares de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis seront parcourus par les bus dans la circulation générale. Des aménagements de voies dédiées n'ont pas été retenus en raison de contraintes techniques (impacts circulation, stationnement, foncier) et/ou de l'absence d'opportunité au regard des conditions de circulation routière et des niveaux de fréquentation attendus des lignes de bus.

Plus précisément, les raisons suivantes ont conduit à ne pas retenir la mise en place de voies dédiées :

- Vers Cormeilles-en-Parisis :
  - Absence d'opportunité au regard des bonnes conditions de circulation sur les axes empruntés (rue de Saint-Germain, avenue Louis Hayet, boulevard des Bois-Rochefort) ;
  - Absence d'opportunité au regard des prévisions de fréquentation modérées ;
  - Impacts fonciers conséquents notamment sur la rue de Saint-Germain (emprises contraintes) ;
- Vers Sartrouville :
  - Opportunité limitée sur l'avenue Clemenceau au regard des conditions de circulation des lignes ;
  - Impacts fonciers conséquents sur la plupart des axes (rue du Berry, rue Paul Bert, avenue Clemenceau rue Voltaire, RD308, avenue Jean Jaurès) ;
  - Impacts stationnement sur le secteur à enjeux du quartier des Indes ;
  - Impacts circulation et fonciers conséquents dans le secteur RD308 ;
  - Impacts sur le fonctionnement urbain de l'avenue Jean Jaurès.

Toutefois, afin d'optimiser la performance et la régularité des lignes de bus sur ces sections, des mesures d'accompagnement sont proposées :

- Mise en place de la priorité aux carrefours à feux pour favoriser la circulation des bus en carrefour ;
- Réaménagement des stations majeures afin de répondre aux critères d'accessibilité d'un projet de bus à haut niveau de service (accessibilité PMR, confort des usagers, qualité de l'exploitation, etc.).

Ces aménagements permettent de :

- Limiter les impacts, notamment en termes d'acquisitions foncières, de stationnement et de conditions de circulation, dans des secteurs très denses et circulés ;
- Optimiser le fonctionnement des lignes (optimisation des temps d'échanges voyageurs, priorité aux feux) ;
- Compléter les aménagements des voies dédiées afin d'assurer des liaisons de gare à gare performantes.

## 4.8. COMPATIBILITE DU PROJET

---

### 4.8.1. Compatibilité du projet avec les principaux documents de planification du territoire

#### 4.8.1.1. LE SDRIF

##### 4.8.1.1.1. Présentation

Le SDRIF a été approuvé par décret du 27 décembre 2013. Il s'appuie sur une politique visant la mise en œuvre des objectifs stratégiques régionaux. Il se décline dans le projet spatial régional articulé autour de trois piliers :

- Relier et structurer, pour façonner une région plus connectée et plus durable ;
- Polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive ;
- Préserver et valoriser, pour développer une région plus vivante et plus verte.

Le SDRIF promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable. Le projet de transport régional permet de tendre vers une meilleure cohérence territoriale, d'irriguer et de connecter les quartiers, de faciliter les déplacements des populations.

Le projet « Bus entre Seine » n'est pas identifié dans le SDRIF mais le fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre » du SDRIF fait référence à un projet de TCSP dans le « Secteur Argenteuil (dont RD311, RD392) ». A l'horizon 2030, le secteur d'étude a été ciblé pour le développement d'un TCSP en appui des projet urbains.

##### 4.8.1.1.2. Objectifs du SDRIF pour le secteur d'étude et sa compatibilité avec le projet

Le SDRIF identifie différents enjeux sur le territoire, présentés dans le tableau ci-après.



Principe	Enjeu au droit du projet	Compatibilité du projet
Polariser et équilibrer	<ul style="list-style-type: none"> <li>secteurs à fort potentiel de densification : le long des berges de Seine à Bezons et Argenteuil, le long de la RD392 et au niveau des gares de Sartrouville et d'Argenteuil ;</li> <li>territoire d'Argenteuil-Bezons ciblé comme un secteur à forts enjeux, potentiel de renouvellement urbain et territoire de développement et de structuration d'un réseau de parcs d'activités.</li> </ul>	<p>Le projet Bus Entre Seine va permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d'offrir une offre de transport en commun performante ;</li> <li>d'assurer la desserte efficace des zones d'activités (ZAC des Bois Rochefort par exemple) ;</li> <li>de renforcer l'attractivité des principaux équipements du secteur (Hôpital Victor Dupouy, GARAC, etc.).</li> </ul> <p><b>Le projet est compatible avec le principe « Polariser et équilibrer ».</b></p>
Relier et structurer	<ul style="list-style-type: none"> <li>A l'horizon 2030, développement d'un TCSP en appui des projet urbains sur le secteur d'étude ;</li> <li>favoriser la solidarité entre le quartier d'affaires de La Défense-Seine Arche et l'ensemble des communes limitrophes avec le secteur Argenteuil-Bezons au nord-ouest.</li> </ul>	<p>Le projet va :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>améliorer les déplacements des voyageurs sur le territoire via une solution de transport en commun structurante et performante à l'échelle du territoire ;</li> <li>relier les principaux pôles d'échanges du secteur en améliorant la régularité et la fiabilité des lignes de bus (dont les lignes 3 et 272) ;</li> <li>permettre un rabattement facilité vers le réseau structurant assurant un lien vers les secteurs économiques tels que La Défense.</li> </ul> <p><b>Le projet est compatible avec le principe « Relier et structurer ».</b></p>
Préserver et valoriser	<p>Le SDRIF met en avant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La présence d'une continuité verte à préserver sur le secteur de Cormeilles-en-Parisis et d'Argenteuil au sein de laquelle des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional sont à créer ;</li> <li>Une continuité écologique à préserver grâce à la Seine.</li> </ul>	<p>Le projet Bus Entre Seine prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>une requalification des espaces publics, en élargissant les espaces publics en faveur des modes doux et bus, mais en proposant également des aménagements paysagers ;</li> <li>des aménagements qualitatifs permettant de créer une identité, tout en tenant compte des spécificités et des enjeux propres à chaque site traversé.</li> </ul> <p><b>Le projet est compatible avec le principe « Préserver et valoriser ».</b></p>

Le projet « Bus entre Seine » est compatible avec le SDRIF.

## 4.8.1.2. AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DU TERRITOIRE

### 4.8.1.2.1. Le Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France (PDUIF)

Le PDUIF a pour ambition de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable sur la période 2010-2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 %.

Les aménagements prévus dans le cadre du projet (requalification des voies, mise en place de continuités piétonnes et cyclistes, etc.) permettent de mettre en œuvre les orientations du PDUIF.

**Le projet est compatible avec le PDUIF.**

### 4.8.1.2.2. Le Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Energie d’Ile-de-France (SRCAE)

Le SRCAE est décrit comme un document d’orientation, non prescriptif qui fixe des orientations et des objectifs pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d’énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d’amélioration de la qualité de l’air, de développement des énergies renouvelables et d’adaptation aux effets du changement climatique.

Le projet de Bus Entre Seine s’inscrit notamment dans l’objectif n°1 « Encourager les alternatives à l’utilisation des modes individuels motorisés », via les 2 orientations « Développer l’usage des transports en commun et des modes actifs » et « Aménager la voirie et l’espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises » du SRCAE d’Ile-de-France.

**Le projet est compatible avec le SRCAE.**

### 4.8.1.2.3. Le Plan de Protection de l’Atmosphère (PPA)

Le Plan de Protection de l’Atmosphère permet de planifier des actions pour reconquérir et préserver la qualité de l’air sur le territoire francilien.

Le projet a vocation à améliorer les conditions de déplacements des voyageurs en apportant une solution de transports en commun performante et propre. Il répond ainsi à l’objectif « Promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l’air » du PDUIF. Les aménagements prévus (élargissement des trottoirs, installation d’arceaux vélo, etc.) répondent au défi TRA8 « Favoriser l’usage des modes actifs ».

**Le projet est compatible avec le PPA.**

### 4.8.1.2.4. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), est un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Le projet est concerné par plusieurs PCAET :

celui de la C.A. Saint Germain Boucles de Seine et celui du territoire Boucle Nord de Seine (en cours d’élaboration) et le PCAEM du Grand Paris (approuvé).

L’étude air & santé réalisée dans le cadre du projet Bus entre Seine démontre que le projet ne dégrade pas la qualité de l’air du territoire. Les transports en commun qui circuleront sur le linéaire ciblé par le projet seront à motorisation électrique ou GNV, ce qui répond à l’objectif de mix énergétique diversifié et décarboné affiché dans le PCAEM.

**Le projet est compatible avec les PCAET.**

### 4.8.1.2.5. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique constitue le volet régional de la Trame Verte et Bleue en Ile-de-France.

La démarche d’élaboration du SRCE repose dans un premier temps sur la définition de sous-trames écologiques fonctionnelles. Dans un second temps, le SRCE s’articule autour de la définition des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques qui, associés, forment les continuités écologiques. Enfin, l’enjeu du SRCE étant d’assurer la préservation des continuités écologiques, les éléments fragmentant à traiter pour rétablir la fonctionnalité des corridors ont également été mis en évidence.

Le tracé du projet « Bus entre Seine » n’est concerné par aucune zone bénéficiant d’une protection réglementaire et aura un impact négligeable sur les corridors identifiés au sein du SRCE (la Seine et de ses abords et le corridor herbacé traversant Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis).

**Le projet est compatible avec le SRCE.**

## 4.8.1.3. LE SCHEMA DIRECTEUR D’AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

Le SDAGE est un document de planification qui fixe, pour une période de 6 ans, les orientations fondamentales d’une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre.

Le projet n’intercepte aucun cours d’eau et aucune zone humide. Il n’est pas de nature à impacter quantitativement les eaux superficielles ou souterraines (aucun pompage, etc.).

En ce qui concerne la qualité des eaux, la nature du projet et les mesures qui seront mises en place en phase travaux (bac de décantation, etc.) et en phase exploitation (dispositifs de collecte permettant la décantation des matières en suspension, etc.) permettront de respecter les objectifs inscrits au SDAGE.

**Le projet est compatible avec le SDAGE.**



#### 4.8.1.4. SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIALE

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine. Il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, etc.

Le projet recoupe deux SCoT : le SCoT de la Boucle de la Seine (approuvé le 28 octobre 2015) et le SCoT de la Métropole du Grand Paris (en cours d'élaboration).

##### 4.8.1.4.1. SCoT de la Boucle de la Seine

###### 4.8.1.4.1.1. Rapport de présentation

Le projet Bus entre Seine n'apparaît pas dans le rapport de présentation mais s'inscrit dans l'objectif d'économiser l'énergie et réduire les émissions de GES, en particulier sur les postes transport et habitat.

Le projet est compatible avec le rapport de présentation.

###### 4.8.1.4.1.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet Bus entre Seine s'inscrit dans la priorité d'amélioration des déplacements et des transports. Il est à ce titre mentionné dans le PADD. Le projet ne va pas à l'encontre des autres orientations/objectifs définis dans le PADD.

Le projet est compatible avec les objectifs du PADD.

###### 4.8.1.4.1.3. Document d'Orientation et d'Objectifs

Le projet ne va pas à l'encontre des orientations définies dans le DOO.

Le projet est compatible avec les objectifs du DOO.

##### 4.8.1.4.2. SCoT de la Métropole du Grand Paris

###### 4.8.1.4.2.1. Rapport de présentation

Le projet Bus entre Seine n'apparaît pas dans le rapport de présentation mais s'inscrit dans la volonté affirmée par la métropole de répondre aux défis liés aux réseaux de transports fortement sollicités, à l'essor du vélo, etc.

Le projet est compatible avec le rapport de présentation.

###### 4.8.1.4.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Douze orientations prioritaires sont identifiées dans le PADD, dont deux concernent le projet Bus entre Seine :

- Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible,
- Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires.

Le projet s'inscrit pleinement dans les orientations fixées dans le PADD et est compatible avec ce dernier.

###### 4.8.1.4.2.3. Document d'Orientation et d'Objectifs

Le DOO du SCoT de la Métropole du Grand Paris est en cours d'élaboration.

#### 4.8.1.5. PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)

##### 4.8.1.5.1. Introduction

Le PLU détermine l'affectation principale des sols par zone et définit les règles qui s'appliquent de manière générale et spécifique dans chaque zone (espaces dédiés à l'urbanisation d'habitat ou d'activités, préservation des espaces agricoles ou forestiers de toute évolution non désirée, etc.).

Le PLU contient les pièces suivantes :

- Le rapport de présentation ;
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Le règlement de zonage et le plan de zonage (présentant notamment les Espaces Boisés Classés [EBC] et les emplacements réservés) ;
- Les annexes : servitudes d'utilité publique, etc.

##### 4.8.1.5.2. PLU d'Argenteuil

###### 4.8.1.5.2.1. Rapport de présentation

Le rapport de présentation ne fait pas mention du projet de Bus entre Seine mais ce dernier est en cohérence avec les objectifs inscrits dans le rapport de présentation.

En revanche, dans sa partie 3 relative au parti et aux orientations d'aménagement le rapport de présentation prévoit une série d'emplacements réservés pour des opérations notamment de voirie (p. 255). Le projet s'inscrit au droit de certains des emplacements réservés présentés.

###### 4.8.1.5.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet est compatible avec toutes les orientations inscrites aux PADD.

#### 4.8.1.5.2.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)

La Ville d'Argenteuil a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Le Cœur de ville
- Les berges de Seine
- Le Val Notre Dame et la Porte Saint Germain
- La Plaine d'Argenteuil
- Le Croissant ferré
- Les buttes du Parisis
- Le Val d'Argent
- Orgemont
- Les Coteaux et Volembert

Le projet est compatible avec les différentes OAP.

#### 4.8.1.5.2.4. Règlement

Les emprises du projet « Bus entre Seine » à Argenteuil se situent en zone urbaine et concernent les zones suivantes : UA, UAa, UCa, UCb, UCc, UE, UEb et UGP1.

Le projet est incompatible avec le règlement de ces zones et devra être modifié.

#### 4.8.1.5.2.5. Emplacements réservés

Le projet n'est pas compatible avec certains emplacements réservés.

La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine. Des modifications ponctuelles du PLU d'Argenteuil sont ainsi nécessaires dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme réalisée concomitamment à la déclaration d'utilité publique.

### 4.8.1.5.3. PLU de Bezons

#### 4.8.1.5.3.1. Rapport de présentation

Le présent projet « Bus entre Seine » ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune. Toutefois, la mention concernant la réalisation du tramway Val de Seine p.108 du diagnostic territorial doit être modifiée.

#### 4.8.1.5.3.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet est compatible avec toutes les orientations inscrites aux PADD.

#### 4.8.1.5.3.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)

La Ville de Bezons a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Secteur Jaurès Casanova ;
- Centre-ville ;
- Boulevard Gabriel Péri (RD392).

Le projet est compatible avec les différentes OAP.

#### 4.8.1.5.3.4. Règlement

Les emprises du projet « Bus entre Seine » à Bezons se situent en zone urbaine et concernent les zones suivantes : UA, UAb, UAc, UC, UCa, UF, UG, UGa, UIa, UIb, UP, UR, UR1a.

Le projet est compatible avec le règlement de ces zonages.

#### 4.8.1.5.3.5. Emplacements réservés

Le projet n'est pas compatible avec certains emplacements réservés.

La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine. Des modifications ponctuelles du PLU de Bezons sont ainsi nécessaires dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme réalisée concomitamment à la déclaration d'utilité publique.

### 4.8.1.5.4. PLU de Sartrouville

#### 4.8.1.5.4.1. Rapport de présentation

Le présent projet « Bus entre Seine » ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune. Toutefois, la liste présentée p.137 dans le rapport de présentation sera modifiée dans le cadre de la présente mise en compatibilité.

#### 4.8.1.5.4.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet est compatible avec toutes les orientations inscrites aux PADD.

#### 4.8.1.5.4.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)

La Ville de Sartrouville a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Redynamisation du centre-ville ;
- L'amélioration de la qualité et du cadre de vie sur le quartier du plateau ;
- L'avenue Maurice Berteaux et ses abords ;
- Le site des Trembleaux ;



- Sur les franges de la Plaine de Montesson.

Le projet est compatible avec les différentes OAP.

#### **4.8.1.5.4.4. Règlement**

Les emprises du projet « Bus entre Seine » à Sartrouville se situent en zone urbaine et concernent les zones suivantes : UA, UAb2, UAcpm, UB, UC, UCpm, UG, Uic, N.

Le projet est compatible avec le règlement de ces zonages.

#### **4.8.1.5.4.5. Emplacements réservés**

Le projet est compatible avec les emplacements réservés recoupés.

La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine.

Des modifications ponctuelles du PLU de Sartrouville sont ainsi nécessaires dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme réalisée concomitamment à la déclaration d'utilité publique.

### **4.8.1.5.5. PLU de Cormeilles-en-Parisis**

#### **4.8.1.5.5.1. Rapport de présentation**

Le présent projet « Bus entre Seine » est explicitement mentionné dans le rapport de présentation du PLU de Cormeilles-en-Parisis. Il ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune.

#### **4.8.1.5.5.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables**

Le projet est compatible avec toutes les orientations inscrites aux PADD.

#### **4.8.1.5.5.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)**

La Ville de Cormeilles-en-Parisis a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Secteur du Clos Garnier : il n'est pas situé au sein de la zone d'étude du projet et est donc compatible avec celle-ci ;
- Secteur des Battiers ;
- Secteur des Bois Rochefort.

Le projet est compatible avec les différentes OAP.

#### **4.8.1.5.5.4. Règlement**

Les emprises du projet « Bus entre Seine » à Cormeilles-en-Parisis se situent en zone urbaine et concernent les zones suivantes : UB, UBb, UL, UI.

Le projet est compatible avec le règlement de ces zonages.

#### **4.8.1.5.5.5. Emplacements réservés**

Le projet est compatible avec l'emplacement réservé recoupé.

La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine.

Des modifications ponctuelles du PLU de Cormeilles-en-Parisis sont ainsi nécessaires, dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme réalisée concomitamment à la déclaration d'utilité publique.

## 4.8.2. Prise en compte des enseignements de la concertation

Les conclusions du DOCP ont été présentées au public lors de la concertation préalable du projet Bus Entre Seine qui s'est déroulée du 19 mars au 20 avril 2018, sur le territoire des communes concernées par le projet : Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis.

En complément, une démarche de concertation continue s'est poursuivie durant l'élaboration du présent dossier afin d'associer les acteurs impliqués dans sa conception plus détaillée.

### 4.8.2.1. LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable constitue un temps d'information et d'échange entre l'équipe du projet et les riverains, usagers du réseau de transports en commun, collectivités locales, acteurs associatifs et économiques du secteur. Elle permet notamment à chacun de s'informer sur les caractéristiques et les objectifs poursuivis par le projet, de poser ses questions et d'émettre ses propositions, avant que le projet ne soit arrêté.

Les objectifs de la concertation étaient de :

- Présenter au public le projet et ses principales caractéristiques ;
- Dialoguer avec le public sur les enjeux du territoire et le projet proposé ;
- Recueillir les impressions et avis sur le projet ;
- Eclairer les décisions futures sur le projet, notamment les études à venir, avant enquête publique.

Le détail de la concertation est présenté dans la Pièce A « Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives ».

#### 4.8.2.1.1. Le dispositif mis en place

Le dispositif d'information mis en place en amont de la concertation comprenait :

- un site internet dédié au projet : [www.bus-entre-seine.fr](http://www.bus-entre-seine.fr) ;
- un dépliant d'information complet et présentant la démarche de concertation ;
- des affiches déployées lors des rencontres ou sur les panneaux d'informations des mairies ;
- une vidéo présentant le tracé et les futurs aménagements ;
- des partages Facebook donnant une visibilité au site internet dédié ;
- un communiqué de presse.

Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à sa disposition de :

- Un coupon T, volet détachable du dépliant, à renseigner et à renvoyer gratuitement par voie postale ;
- Un formulaire de contribution libre sur le site internet, ainsi qu'une carte participative permettant de laisser un avis géolocalisé.

Par ailleurs, trois rencontres de terrain ont été organisées :

- A la gare de Cormeilles-en-Parisis ;
- Au pont de Bezons, terminus du T2 ;

- Au Marché des Indes de Sartrouville.

Deux réunions publiques ont également été organisées :

- A Argenteuil, espace Nelson Mandela ;
- A Bezons, à l'hôtel de Ville.

#### 4.8.2.1.2. Les principaux enseignements de la concertation

Des différentes contributions, les principaux enseignements étaient les suivants :

- > **Un projet attendu pour améliorer le fonctionnement du réseau de bus**
  - Une adhésion générale en faveur du projet pour améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de bus, même si un prolongement du tramway T2 aurait été considéré par certains comme plus ambitieux ;
  - Des avis soulignant la desserte de quartiers stratégiques et de secteurs en mutation.

Au travers des voies dédiées et des mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine va permettre de relier les principaux pôles d'échanges du secteur en améliorant la régularité et la fiabilité des lignes de bus. Il va permettre des gains de temps significatifs pour les trajets en bus par rapport aux temps de parcours actuels.

La desserte plus efficace grâce aux transports en commun en site propre va enfin permettre de renforcer l'attractivité des principaux équipements et zones d'habitats et d'activités. Le projet Bus Entre Seine s'inscrit au cœur de futurs projets urbains (Porte Saint-Germain / Berges de Seine, ZAC Cœur-de-Ville, NPNRU du Plateau, ZAC des Bois-Rochefort).

- > **Des points d'attention sur les aménagements de voies dédiées aux bus**
  - Des questionnements sur les impacts des voies bus sur la circulation routière, le stationnement, et les acquisitions foncières nécessaires le long du tracé ;
  - Des interrogations concernant le positionnement des stations entre la Grâce de Dieu et Val Notre-Dame ;
  - De fortes attentes sur les aménagements cyclables le long du tracé et leurs conditions de cohabitation avec les autres modes (piétons, voitures).

Le projet Bus Entre Seine donnera lieu à un apaisement de la circulation routière le long du tracé, tout en préservant des temps de parcours acceptables. Les études de circulation mettent en avant une diminution marquée du trafic sur les voiries dont les capacités routières sont réduites du fait du projet (Feix, RD48, Henri Barbusse, RD392) et un report de trafic sur les voiries Est-Ouest concurrentes dans Argenteuil (RD311, boulevard Héloïse, RD41).

En concertation avec les communes, le projet a cherché à limiter au maximum les impacts sur le stationnement et le foncier. Une logique d'éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts a été mis en place.



Le positionnement des stations a été étudié afin de concilier accessibilité piétonne et exploitation du système de transport.

Un itinéraire cyclable continu est proposé sur l'ensemble des voies dédiées. Les propositions ont fait l'objet d'analyses spécifiques par secteur pour proposer les solutions les plus adaptées aux enjeux et aux contraintes liées au tissu urbain.

> **Des demandes de précisions sur les mesures d'accompagnement des bus dans la circulation générale vers les gares de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis**

- Des questionnements sur leur efficacité, notamment comparée à celle des voies dédiées ;
- Des interrogations sur le tracé des lignes structurantes vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville RER
- Une attente d'information sur le programme des mesures d'accompagnement en vue d'optimiser les temps de parcours sur l'ensemble des lignes.

Les mesures d'accompagnement sont complémentaires aux voies dédiées. Elles permettent d'optimiser les temps de parcours, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Elles comprennent la priorité aux carrefours à feux et le réaménagement des principales stations.

L'objectif de ces deux volets complémentaires est d'améliorer les performances des lignes de bus sur un vaste territoire, permettant de favoriser les conditions de rabattement vers les modes lourds de transports en commun.

L'infrastructure proposée va bénéficier en grande partie aux lignes de bus 3 et 272, leur permettant d'atteindre un niveau de service élevé. Les lignes 3 et 272 seront restructurées pour bénéficier au maximum des aménagements proposés par le projet Bus Entre Seine. Les autres lignes du territoire pourront également bénéficier des avantages permis par l'infrastructure du projet Bus Entre Seine.

> **Un projet à concevoir en tenant compte des enjeux de déplacement sur l'ensemble du territoire**

- Des attentes sur la restructuration du réseau de bus autour du projet Bus Entre Seine pour mieux desservir l'ensemble du territoire, notamment le Val d'Argenteuil ;
- Des attentes sur la fréquence et les horaires de certaines lignes, notamment la ligne 3 ;
- Une attention sur le fonctionnement du tramway T2 et l'intermodalité au Pont de Bezons ;
- Des interrogations sur l'articulation du projet Bus Entre Seine avec le Tram 11 Express.

Le réseau de bus fera l'objet d'une restructuration en vue de la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine. Cette restructuration aura pour objectif de faire bénéficier les lignes de bus structurantes des aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine.

Au travers des voies dédiées et des mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine va permettre d'améliorer l'offre, la régularité et la fiabilité des lignes de bus, notamment les lignes 3 et 272.

Le projet Bus Entre Seine et le T11 Express sont deux projets complémentaires pour le territoire. Certaines lignes de bus bénéficiant du projet Bus Entre Seine, notamment la ligne 272, pourront être en correspondance avec le T11 à Argenteuil, Val-Notre-Dame et Sartrouville.

> **Des attentes sur les modalités de poursuite du projet**

- Une vigilance sur la limitation des impacts en phase travaux ;
- La volonté d'une mise en service rapide du projet au regard des enjeux de déplacements.

L'organisation du projet en phase travaux a d'ores et déjà fait l'objet de réflexions, qui seront approfondies dans les étapes ultérieures en coordination avec l'ensemble des projets et acteurs du territoire.

Le planning travaux cherchera à optimiser la durée des travaux pour assurer une mise en service le plus tôt possible.

#### 4.8.2.2. LA CONCERTATION CONTINUE

Tout au long des études préliminaires, une démarche de concertation continue a également permis de tenir compte des attentes et points de vigilances du territoire tout au long des études :

- Echanges continus avec les collectivités territoriales et acteurs du territoire ;
- Réunion d'information avec les associations du territoire (réunion du 14 novembre 2019 -cf. compte-rendu pièce J).

### 4.8.3. Compatibilité avec les objectifs du projet

Pour rappel, les objectifs du projet précédemment définis sont :

- **Améliorer les conditions de déplacements des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire**
  - Les aménagements en faveur de la circulation des bus s'articuleront notamment sur les axes reliant les pôles d'échange majeurs du secteur : pont de Bezons (Tramway T2), gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Corneilles-en-Parisis (Transilien J). L'apport d'une solution de transports en commun structurante et les aménagements portés par le projet impacteront de façon significative la qualité de service offerte : des bus plus réguliers, plus rapides, plus fréquents et plus accessibles.
  - La ligne 272 (gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – La Frette-sur-Seine) seront particulièrement concernées.

**Au travers des voies dédiées et des mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine va permettre de relier les principaux pôles d'échanges du secteur en améliorant la régularité et la fiabilité des lignes de bus.**

- ➔ Fréquence de passage prévue pour la ligne 3 : 10 min en heures de pointe et 15 à 20 min en heures creuses
- ➔ Fréquence de passage prévue pour la ligne 272 : 6 min en heures de pointe et 8 à 15 min en heures creuses

L'infrastructure proposée va bénéficier en grande partie aux lignes de bus 3 et 272, leur permettant d'atteindre un niveau de service élevé. Les autres lignes du territoire pourront également bénéficier des avantages permis par l'infrastructure du projet Bus Entre Seine.

**Le projet Bus Entre Seine va permettre des gains de temps significatifs pour les trajets en bus par rapport aux temps de parcours actuels.**

- ➔ Temps de parcours de la ligne 3 : 23 min en direction de la gare de Corneilles-en-Parisis et 24 min en direction du Pont de Bezons
- ➔ Temps de parcours de la ligne 272 : environ 52 min en direction de la gare d'Argenteuil et 1h en direction gare de Sartrouville

- **Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation, grâce à une desserte plus efficace**
  - Le territoire d'étude, constitué des communes d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis est un territoire dense et en mutation concentrant habitat et activités diverses. L'apport d'une solution de transports en commun structurante à l'intérieur du territoire permettra de renforcer son attractivité.
  - Certains équipements du territoire dont le rayonnement dépasse l'échelle communale : l'hôpital Victor Dupouy à Argenteuil ou la zone commerciale des Bois-Rochefort à Corneilles-en-Parisis par exemple verraient leur attractivité renforcée à la suite du projet.

- Les mutations du territoire s'articulent également autour de projets urbains d'envergure : le projet de la Porte Saint-Germain / Berges de Seine à Argenteuil, la ZAC Cœur-de-Ville à Bezons, les projets de rénovation urbaine du quartier du Plateau et du quartier des Indes à Sartrouville ou encore la ZAC des Bois-Rochefort et le secteur Lafarge à Corneilles-en-Parisis induiront des hausses de population et d'emplois et contribueront également à renforcer l'attractivité du territoire.

Le projet Bus Entre Seine va permettre d'offrir une offre de transport en commun performante dans un secteur d'ores et déjà densément peuplé et qui a vocation à se densifier avec les nombreux projets urbains en prévision.

De même, il permettra d'assurer la desserte efficace des zones d'activités, parfois éloignées des pôles de transport majeurs et des centres urbains, favorisant ainsi le dynamisme du secteur.

La desserte plus efficace grâce aux transports en commun en site propre va enfin permettre de renforcer l'attractivité des principaux équipements du secteur, dont le rayonnement dépasse l'échelle communale pour certains.

- **Garantir une meilleure qualité de vie et accompagner le développement des modes actifs**
  - La réalisation des voies bus sera également l'occasion de requalifier les espaces traversés, notamment en faveur des modes doux et des aménagements paysagers en limitant les acquisitions foncières et les impacts sur la circulation routière et le stationnement.

**Le projet Bus Entre Seine permet une requalification des espaces publics, en élargissant les espaces publics en faveur des modes doux et bus, mais en proposant également des aménagements paysagers.**

Il se caractérise par des aménagements qualitatifs permettant de créer une identité, tout en tenant compte des spécificités et des enjeux propres à chaque site traversé.

- ➔ Environ 8,2 km d'itinéraires cyclables
- ➔ Plantation de 328 arbres supplémentaires par rapport à l'actuel
- ➔ Largeur de trottoirs minimale réglementaire de 1,40 m assurée sur tout le tracé





# 5. Impacts du projet

<b>5. IMPACTS DU PROJET</b> .....	<b>191</b>
5.1. Effets et mesures sur le milieu physique .....	192
5.2. Effets et mesures sur les risques naturels et anthropiques.....	194
5.3. Effets et mesures sur le milieu naturel .....	196
5.4. Effets et mesures sur le milieu humain .....	218
5.5. Effets et mesures sur les transports et déplacements .....	220
5.6. Effets et mesures sur le paysage, le patrimoine et les loisirs .....	222
5.7. Effets et mesures sur le cadre de vie, la sécurité et la santé publique	224



Les impacts du projet Bus Entre Seine sur l'environnement sont identifiés et détaillés dans l'étude d'impact. Ce chapitre résume les principaux impacts sur le projet qui concernent les thèmes suivants à la fois en phase travaux et en phase exploitation :

- Milieu physique (climat, topographie, géologie, géotechnique, hydrologie,...) ;
- Vulnérabilité face aux risques naturels et technologiques (mouvements de terrains, transport de matières dangereuses.....) ;
- Milieu naturel ;
- Milieu humain ;
- Transports et déplacements ;
- Paysage, patrimoine et loisirs ;
- Cadre de vie et santé publique (qualité de l'air, ambiance sonore,...).

## 5.1. EFFETS ET MESURES SUR LE MILIEU PHYSIQUE

	Temporalité	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
Climat	Temporaire	<b>Modéré</b> L'utilisation d'importants engins de chantiers pour les travaux est responsable de rejets polluants dans l'air et de gaz d'échappements.	- Les émissions de GES seront limitées et les engins de chantier utilisés respecteront les normes réglementaires.	Faibles	Sans objet
	Permanent	<b>Modéré</b> Les alignements d'arbres vont participer à la diminution du phénomène d'îlot de chaleur urbain L'émission de gaz à effet de serre liée au report modal des usagers automobilistes vers les transports en commun ne permet pas de compenser les émissions de GES de la phase exploitation (maintenance et consommations énergétiques).	- Mesures de revalorisation sur site des matériaux, - Mesures de réduction des frets sortants, - Sites d'évacuation des déchets situés au plus près du projet, - Utilisation de matériaux incluant des taux de recyclage	Faibles	Sans objet
Relief et topographie	Temporaire	<b>Faibles</b> Les impacts temporaires attendus sur le relief sont essentiellement liés au stockage temporaire des matériaux issus des mouvements de terre.	- Les zones de stockage seront identifiées et limitées dans leur emprise et leur hauteur et les zones sensibles du chantier seront balisées. - Un responsable environnemental s'assurera du respect de ces mesures.	Peu perceptibles	Sans objet
	Permanent	<b>Peu perceptibles</b> Le projet de Bus entre Seine s'insère en grande majorité sur des voiries préexistantes et n'aura pas d'influence sur la topographie du site.	<b>Sans objet</b>	Peu perceptibles	Sans objet



		Temporalité	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
Sol et sous-sols		Temporaire	<b>Faibles</b> Risque de pollution accidentelle lors de la phase chantier Gestion des zones polluées à terrasser et éliminer hors site Risque de vibrations induites par les travaux de terrassement et de compactage	- Les mesures sont présentées dans le chapitre <b>pollution des sols</b> . - Suivi travaux de terrassement et d'élimination des terres impactées	Peu perceptibles	Sans objet
		Permanent	<b>Faibles</b> Les travaux pourront modifier la structure des couches superficielles, générer des tassements ou encore une instabilité des sols.	- Des mesures constructives spécifiques seront mises en place et les travaux seront réalisés avec précaution en suivant les recommandations des missions géotechniques menées selon la norme NF P 94-500.	Peu perceptibles	Sans objet
Eaux superficielles et souterraines	Eaux superficielles	Temporaire	<b>Faibles</b> Le projet est concerné par le risque de pollution des eaux superficielles.	- Aires de nettoyage spécifiques des engins de chantier - Traitement des eaux avant rejet - Respect des réglementations des documents de planification de la ressource en eau et du PPRI de la Seine	Peu perceptibles	Sans objet
		Permanent	<b>Faibles</b> Augmentation de la surface imperméabilisée Risque de pollutions chronique et accidentelle	- Respect des réglementations des documents de gestion des eaux (SDAGE, SIAAP) - Recherche de gestion alternative des eaux (chaussées et trottoirs réservoirs, infiltration, SAUL) - Dispositifs de collecte permettant la décantation des MES - Dispositifs collectant les eaux de plateforme routière équipés d'éléments permettant la captation des hydrocarbures	<b>Faibles</b>	Sans objet
	Eaux souterraines	Temporaire	<b>Peu perceptibles</b> A ce jour le projet ne prévoit pas de pompage temporaire des eaux souterraines.	Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
		Permanent	<b>Peu perceptibles</b> Le projet ne prévoit pas de pompage permanent des eaux souterraines.	<b>Sans objet</b>	Peu perceptibles	Sans objet

Légende :



## 5.2. EFFETS ET MESURES SUR LES RISQUES NATURELS ET ANTHROPIQUES

		Temporalité	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
Risques naturels	Mouvement de terrain	Temporaire	<b>Faibles</b> Le risque en phase travaux est d'entraîner de potentielles modifications des conditions d'hydratation du sol superficiel	- Des dispositions constructives seront prises et des études géotechniques seront réalisées tout au long de la définition du projet.	Peu perceptibles	Sans objet
		Permanent	<b>Faibles</b> En phase travaux, le risque est d'entraîner l'effondrement de cavités non identifiées le long du tracé. En phase exploitation, le projet n'est pas de nature à affecter les risques de retrait-gonflement des argiles et de cavité en phase exploitation.	- Des dispositions constructives seront prises et des études géotechniques seront réalisées tout au long de la définition du projet.	Peu perceptibles	Sans objet
	Risque sismique	Temporaire	<b>Peu perceptibles</b> Le projet n'est pas concerné par le risque sismique	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
		Permanent	<b>Peu perceptibles</b> Le projet n'est pas concerné par le risque sismique	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
	Risque inondation	Temporaire	<b>Faibles</b> Les zones de stockages ou installations de travaux sont susceptibles de créer des obstacles au libre écoulement des eaux. Faible surface des emprises des travaux en zone inondable (zone bleue du PPRI environ 3770 m <sup>2</sup> et zone violette du PPRI environ 62m <sup>2</sup> ). Les eaux de ruissellements peuvent transporter des matières en suspension dans le milieu récepteur, entraînant indirectement un risque	- Un contrôle quotidien des conditions météorologiques et des niveaux de la Seine sera effectué - Le positionnement des installations de chantier et zones de stockage sera autant que possible réalisé pour limiter les obstacles aux écoulements des eaux - Le positionnement des bases-vies sera réétudié si celles-ci ne sont pas conçues pour résister à la crue. En cas d'implantation de bases vie en zone bleue du PPRI, leur conception et leur construction seront réalisées conformément au règlement du PPRI. - Les installations de chantiers, d'entretien des engins, d'installations provisoires seront aménagées dans la mesure du possible hors zone inondable - Les dépôts seront interdits dans les points bas des terrains naturels et à proximité immédiate de la Seine - Un plan de secours et d'urgence sera préalablement établi entre les entreprises et le (SDIS)	Peu perceptibles	Sans objet
		Permanent	<b>Faibles</b> La majorité du tracé est localisé en dehors de zones inondables mais une partie limitée des emprises du projet est concernée par le zonage bleu du PPRI de la Seine. Le tracé du projet étant situé en zone fortement anthropisée avec des surfaces déjà imperméabilisées, le projet n'est pas de nature à amplifier le phénomène d'inondation par remontée de nappe, ruissellement pluvial ou débordement de cours d'eau.	- Le projet prendra en compte les préconisations du PPRI de la-Seine. - Mise en œuvre de dispositifs spécifiques permettant d'éviter toute stagnation d'eau à la base des structures de chaussée selon les préconisations des études géotechniques ultérieures.	Peu perceptibles	Sans objet
	Risque climatique	Temporaire	<b>Peu perceptibles</b> Le projet n'est pas de nature à influencer les risques climatiques de manière temporaire.	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet



		Temporalité	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
		Permanent	Peu perceptibles Le projet n'est pas de nature à provoquer, ni à augmenter les risques météorologiques.	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
Risques technologiques	Activités à risque industriel	Temporaire	Modérés Les camions de transport des marchandises pour ces établissements risquent de subir une gêne de la circulation. Certains des matériels, produits utilisés ou matériaux stockés sur les bases chantier relèvent potentiellement de la nomenclature ICPE. Certaines ICPE nécessaires au chantier Bus entre Seine pourront faire l'objet d'un porter-à-connaissance ultérieur.	- Les exploitants des établissements ICPE seront informés de la nature des travaux et la présence d'ICPE à proximité du projet sera portée à la connaissance du coordinateur sécurité sur le chantier et des services de secours. Le personnel intervenant sur le chantier sera formé.	Faibles	Sans objet
		Permanent	Peu perceptibles Le projet ne prévoit pas la construction d'une ICPE et n'aura pas de conséquence sur celles déjà présentes.	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
	Risque de transport de matières dangereuses	Temporaire	Peu perceptible Le tracé de Bus Entre Seine n'est pas directement concerné par le Transport de Matières Dangereuses.	- Si nécessaire, un plan provisoire de circulation pour les véhicules de transport de matières dangereuses sera défini	Peu perceptible	Sans objet
		Permanent	Peu perceptible Le projet de Bus Entre Seine ne sera pas de nature à impacter le transport de matières dangereuses	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet

Légende :



## 5.3. EFFETS ET MESURES SUR LE MILIEU NATUREL

### 5.3.1. Synthèse des impacts et mesures sur la faune, la flore et les habitats naturels

Habitat concerné	Impact brut	Mesure d'évitement et de réduction	Impact résiduel	Implication réglementaire (R122-5)
<b>Habitats naturels d'enjeu faible</b> Bâties, routes et jardins ; Boisement rudéral ; Friches mésophiles ; Fruticées rudérales, Parcs	Destruction ou dégradation physique des habitats naturels Impact direct à court terme et permanent	ME 01 MR 03 MR 05	<p><b>Peu perceptible</b></p> <p>Seront impactés par le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 184 842 m<sup>2</sup> bâties, routes ;</li> <li>• 1588 m<sup>2</sup> de Boisement rudéral ;</li> <li>• 1 796 m<sup>2</sup> de friches mésophiles ;</li> <li>• 246 m<sup>2</sup> de fruticées rudérales ;</li> <li>• 1 686 m<sup>2</sup> de parcs.</li> </ul> <p>Il est à noter que les arbres d'alignements n'ont pas fait l'objet d'une délimitation surfacique. Le projet prévoit la suppression de 333 arbres, la conservation de 184 et la replantation de 660 arbres.</p> <p>Le projet sera réalisé en très grande majorité (98 %) sur des secteurs anthropiques existants (voiries).</p> <p>Les habitats, supports d'accueil de la biodiversité (habitats d'espèces) d'enjeu assez fort à modéré bénéficieront de mesures de mise en défens/balisage en limite d'emprise projet. L'emprise des travaux sera réduite au strict minimum avec interdiction de la circulation pour prévenir les dégradations dans les secteurs les plus sensibles.</p> <p>Des mesures permettant d'éviter la propagation/dissémination des espèces exotiques envahissantes et de mettre en place des techniques de contrôle ou d'éradication des stations seront mises en place en amont et pendant les travaux.</p>	Non
Tous les habitats	Altération biochimique des milieux Impact direct et indirect, temporaire à court et moyen terme	MR 02 MR 05	<p><b>Peu perceptible</b></p> <p>Les mesures prises en phase travaux (prévention des pollutions, gestion des eaux de ruissellement) permettront de limiter le risque d'altération biochimique des milieux.</p>	Non
Tous les habitats	Dégradation des continuités écologiques Impact direct permanent à long terme	MR 04 MR 05	<p><b>Peu perceptible à positif</b></p> <p>Le projet s'insère dans une matrice déjà fortement urbanisée aux continuités écologiques locales fortement dégradées.</p> <p>La principale continuité écologique relevée dans l'état initial est caractérisée par la Seine qui ne sera pas impactée par le projet.</p> <p>Au niveau local, la replantation d'un nombre d'arbres supérieur aux arbres supprimés (ratio de 2 arbres plantés pour 1 supprimé) permettra à minima de conserver voir améliorer les continuités écologiques existantes.</p>	Non



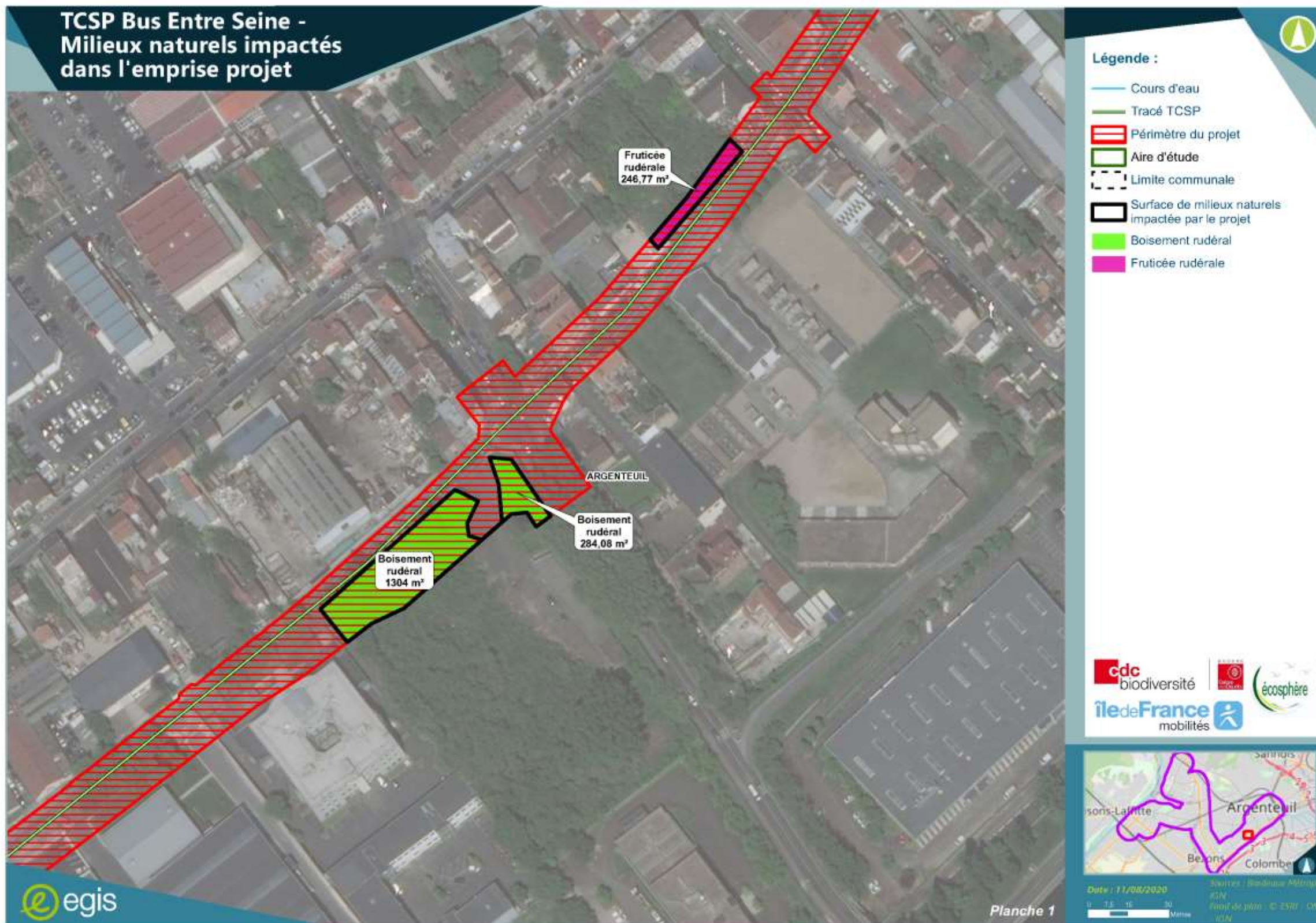


Figure 183 : Impacts résiduels sur les habitats naturels/habitats d'espèces après mesures d'évitement et de réduction - Planche 1



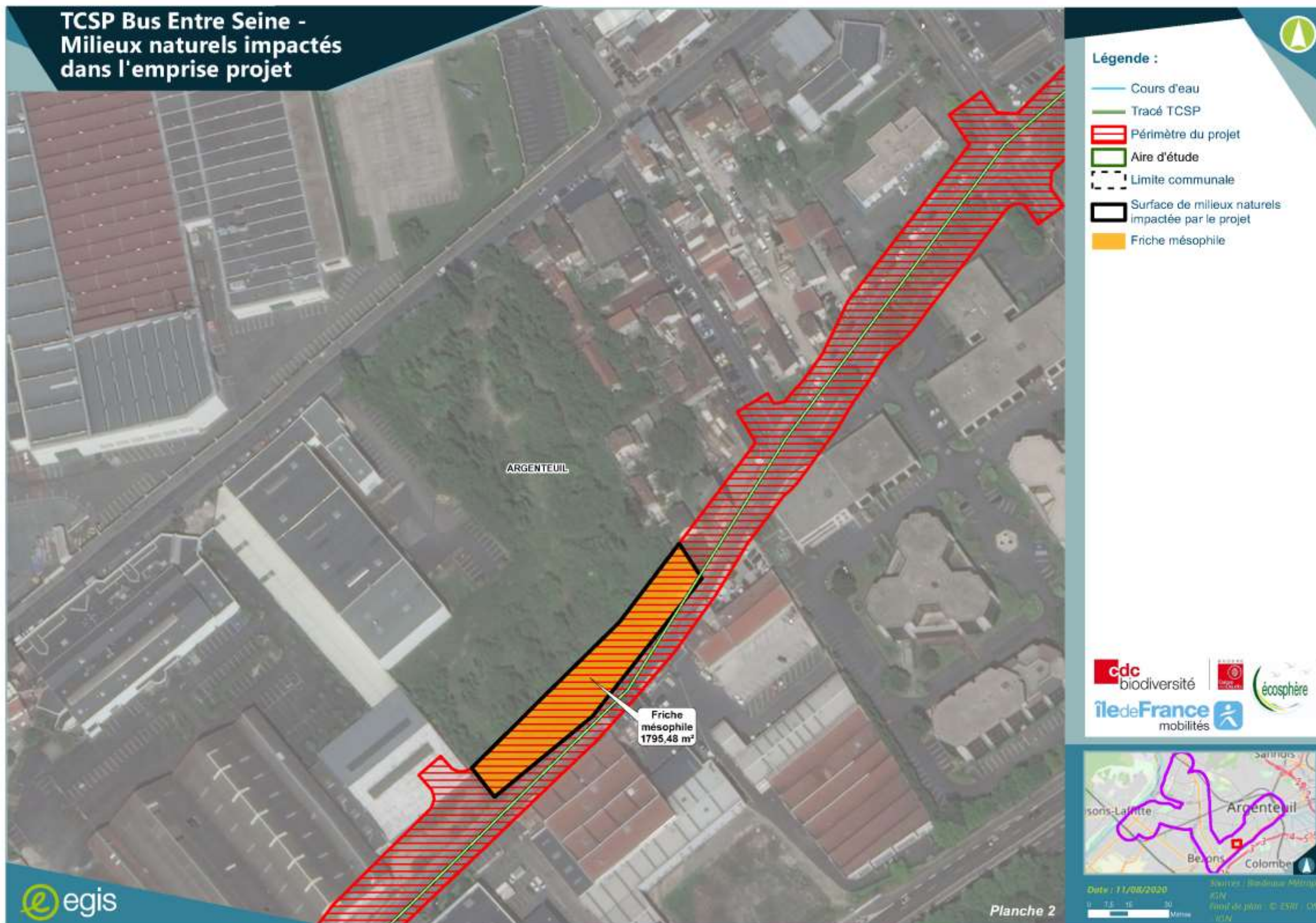


Figure 184 : Impacts résiduels sur les habitats naturels/habitats d'espèces après mesures d'évitement et de réduction - Planche 2





Figure 185 : Impacts résiduels sur les habitats naturels/habitats d'espèces après mesures d'évitement et de réduction - Planche 3

Espèces concernées	Impact brut	Mesure d'évitement et de réduction	Impact résiduel	Implication réglementaire (R122-5)	Implication réglementaire (L. 411-2)
Toutes les espèces de flore	Destruction ou dégradation physique des individus Impact direct à court terme et permanent	MR 05	<b>Peu perceptible</b> Seules des espèces communes et non menacées seront concernées par les impacts liés à la destruction d'individus au sein des emprises projet.	Non	Non
Toutes les espèces de flore	Altération biochimique des milieux Impact direct et indirect, temporaire à court et moyen terme	MR 02 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Les mesures prises en phase travaux et exploitation (prévention des pollutions, gestion des eaux de ruissellement) permettront de limiter le risque d'altération biochimique des milieux.	Non	Non
<b>Cortège des milieux anthropiques</b> Accenteur mouchet Bergeronnette grise Moineau domestique Mésange à longue queue Moineau friquet Serin cini Verdier d'Europe	Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Impact direct et permanent à long terme	ME 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b>	Non	Non
<b>Cortège des milieux ouverts et semi-ouverts</b> Chardonneret élégant Faucon crécerelle Linotte mélodieuse Moineau domestique Tariet pâtre			<b>Faible</b> 3 274 m <sup>2</sup> d'habitats d'espèces du cortège des milieux arborés seront impactés de manière définitive par le projet. 2 042 m <sup>2</sup> d'habitats d'espèces du cortège des milieux ouverts/semi-ouverts seront impactés de manière définitive par le projet. En limite d'emprise projet, les habitats d'espèces d'enjeux assez fort à modéré seront balisés et mis en défens afin d'éviter d'être impactés par les travaux.	Oui	Oui
<b>Cortège des milieux arborés</b> Accenteur mouchet Chardonneret élégant Verdier d'Europe			660 arbres seront replantés pour 332 supprimés dans le cadre du projet. Mise en place d'une mesure d'accompagnement (MA01).	Oui	Oui
Toutes les espèces d'oiseaux	Destruction d'individus Impact direct, permanent Impact à court terme	MR 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Les travaux lourds sur les habitats d'espèces pouvant occasionner la destruction des nichées et seront réalisés en dehors des périodes sensibles (reproduction), pour l'avifaune.  En phase exploitation la destruction d'individus est liée aux risques de collisions avec les véhicules. Compte tenu de la vitesse à laquelle pourront circuler les véhicules, ce risque est très limité et l'impact est négligeable.	Non	Non
Toutes les espèces d'oiseaux	Perturbation Impact direct ou indirect Impact temporaire (durée des travaux) et permanent (pendant la durée du projet) Impact à court terme, moyen et long terme	MR 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Les travaux lourds seront réalisés en dehors des périodes sensibles. Le projet n'est pas de nature à augmenter les perturbations par rapport à la situation initiale	Non	Non



Espèces concernées	Impact brut	Mesure d'évitement et de réduction	Impact résiduel	Implication réglementaire (R122-5)	Implication réglementaire (L. 411-2)
Toutes les espèces d'oiseaux	Dégradation des continuités écologiques Impact direct Impact temporaire (chantier) à court terme et permanent (exploitation) Impact durant toute la vie du projet	MR 04 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Le projet s'insère dans une matrice déjà fortement urbanisée aux continuités écologiques locales fortement dégradées.  Au niveau local, la replantation d'un nombre d'arbres supérieur aux arbres supprimés permettra à minima de conserver voir améliorer les continuités écologiques existantes.	Non	Non
Hérisson d'Europe	Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Impact direct et permanent à long terme	ME 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> D'après la bibliographie 4 espèces de mammifères sont présentes dont le Hérisson d'Europe (espèce protégée).  Aucun habitat favorable au Hérisson ne sera impacté par les aménagements	Non	Non
	Destruction d'individus Impact direct, permanent Impact à court terme	MR 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Le Hérisson n'a pas été observé au sein des emprises projet. Compte tenu du contexte très artificialisé, il est considéré comme absent.		
	Perturbation Impact direct ou indirect Impact temporaire (durée des travaux) et permanent (pendant la durée du projet) Impact à court terme, moyen et long terme	MR 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b>		
	Dégradation des continuités écologiques Impact direct Impact temporaire (chantier) à court terme et permanent (exploitation) Impact durant toute la vie du projet	MR 04 MR 05	<b>Peu perceptible</b>		
Toutes les espèces de chiroptères	Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Impact direct et permanent à long terme	ME 01 MR 04 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Les arbres identifiés comme gîtes potentiels pour les chiroptères seront balisés afin de ne pas être abattu. S'il s'avérait nécessaire d'abattre certains arbres à cavités, celles-ci seront inspectées préalablement par un écologue. En cas de présence avérée de chiroptère dans les cavités, des techniques d'abattage douces des arbres seront employées afin de réduire l'impact sur les individus.  2 042 m <sup>2</sup> d'habitats d'espèces de chasse seront détruits de manière définitive.	Non	Non

Espèces concernées	Impact brut	Mesure d'évitement et de réduction	Impact résiduel	Implication réglementaire (R122-5)	Implication réglementaire (L. 411-2)
	Destruction d'individus Impact direct, permanent Impact à court terme	ME 01 MR 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Les arbres identifiés comme gîtes potentiels pour les chiroptères seront balisés afin de ne pas être abattu. S'il s'avérait nécessaire d'abattre certains arbres à cavités, celles-ci seront inspectées préalablement par un écologue. En cas de présence avérée de chiroptère dans les cavités, des techniques d'abattage douces des arbres seront employées afin de réduire l'impact sur les individus. L'abattage des arbres sera réalisé hors des périodes sensibles pour les chiroptères (septembre/octobre).	Non	Non
	Perturbation Impact direct ou indirect Impact temporaire (durée des travaux) et permanent (pendant la durée du projet ) Impact à court terme, moyen et long terme	MR 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Les travaux d'abattage se dérouleront hors des périodes sensibles	Non	Non
	Dégradation des continuités écologiques Impact direct Impact temporaire (chantier) à court terme et permanent (exploitation) Impact durant toute la vie du projet	MR 04 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Le projet s'insère dans une matrice déjà fortement urbanisée aux continuités écologiques locales fortement dégradées.  Les chiroptères utilisent les éléments du paysage et notamment les alignements d'arbres pour transiter. La nombre d'arbres replantés sera supérieur au nombre d'arbres supprimés. L'impact sur les habitats d'espèces liés aux déplacements des chiroptères est négligeable.	Non	Non
Lézard des murailles	Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Impact direct et permanent à long terme	ME 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> 2 042 m <sup>2</sup> d'habitats d'espèces potentiels seront détruits de manière définitive. Toutefois cette espèce a été observée essentiellement au niveau des berges artificialisées en bord de Seine et non impactées par le projet	Non	Non
	Destruction d'individus Impact direct, permanent Impact à court terme	MR 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Le Lézard des murailles est une espèce très mobile, le risque de destruction est très limité. Les travaux seront réalisés en dehors des périodes sensibles.	Non	Non
	Perturbation Impact direct ou indirect Impact temporaire (durée des travaux) et permanent (pendant la durée du projet ) Impact à court terme, moyen et long terme	MR 01 MR 05	<b>Peu perceptible</b> Le Lézard des murailles est une espèce anthropophile. Le projet n'est pas de nature à perturber l'espèce.	Non	Non



Espèces concernées	Impact brut	Mesure d'évitement et de réduction	Impact résiduel	Implication réglementaire (R122-5)	Implication réglementaire (L. 411-2)
	Dégradation des continuités écologiques Impact direct Impact temporaire (chantier) à court terme et permanent (exploitation) Impact durant toute la vie du projet	-	<b>Peu perceptible</b> Le projet ne va pas engendrer de dégradation supplémentaire des continuités écologiques	Non	Non
Grillon d'Italie	Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Impact direct et permanent à long terme	ME 01 MR 05	<b>Négligeable</b> 2 042 m <sup>2</sup> d'habitats d'espèces seront détruits de manière définitive.	Non	Non
	Destruction d'individus Impact direct, permanent Impact à court terme	MR 01 MR 05	<b>Négligeable</b> Le Grillon d'Italie est une espèce mobile, le risque de destruction est très limité. Les travaux seront réalisés en dehors des périodes sensibles.	Non	Non
	Perturbation Impact direct ou indirect Impact temporaire (durée des travaux) et permanent (pendant la durée du projet) Impact à court terme, moyen et long terme	MR 01 MR 05	<b>Négligeable</b>	Non	Non
	Dégradation des continuités écologiques Impact direct Impact temporaire (chantier) à court terme et permanent (exploitation) Impact durant toute la vie du projet	-	<b>Négligeable</b>	Non	Non

Légende :



Suite aux mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels significatifs subsistent (impacts résiduels faibles) au titre de l'article L411-2 du Code de l'Environnement. Ils concernent les oiseaux des cortèges des milieux ouverts/semi ouverts et des milieux arborés.

Ces impacts résiduels sont liés à la destruction permanentes d'habitats d'espèces et nécessitent donc un dossier de demande de dérogation espèces protégées (dossier CNPN).

Les mesures compensatoires qui seront mises en place pour les cortèges des oiseaux des milieux ouverts/semi-ouverts et arborés seront favorables aux autres groupes d'espèces (insectes, mammifères dont chiroptères, reptiles) pour lesquels aucun impact résiduel significatif n'a été retenu. **Les mesures de compensation au titre du L411-2 seront traitées dans le cadre du dossier CNPN.**

## 5.3.2. Détail des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et suivi des mesures

### 5.3.2.1. MESURES D'EVITEMENT

ME01											
E2.1a – Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables											
E	R	C	A	E2.1 : Évitement géographique en phase travaux							
Cible(s) de la mesure				Sol	Eau	Faune et flore	Équilibres biologiques	Sites et paysages	Facteurs climatiques	Population	Air
				Patrimoine culturel et archéologique		Habitats naturels	Continuités écologiques	Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisir		Biens matériels	Bruit
Lien avec d'autres mesures											
R05											
Structure en charge de la mise en œuvre de la mesure											
Coordinateur environnemental, ingénieur écologue et entreprises en charge des travaux											
Date de la mise en œuvre											
Au début des travaux et pendant toute la durée des travaux											
Dimension de la mesure											
Les secteurs seront précisés par un écologue chantier au moment des travaux											
Estimation du coût											
2 euros le mètre linéaire de grillage de signalisation de chantier multiplié par le nombre de mètres linéaires à mettre en défens ou baliser, soit environ 1500 euros HT.											
LOCALISATION DE LA MESURE											
Cette mesure doit être mise en œuvre sur des milieux à enjeux modérés et assez forts.											
FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS, CONTINUITES ECOLOGIQUES, EQUILIBRES BIOLOGIQUES											
Espèces et habitats concernés											
Ensemble des groupes faunistiques et habitats d'espèces à enjeux											
Milieux naturels concernés											
Milieux boisés, pelouses, fourrés, haies, arbres à cavités.											
DESCRIPTIF COMPLET											
<p>Cette mesure vise à limiter l'emprise des travaux au strict nécessaire et interdire la circulation et les dégradations dans les secteurs sensibles situés hors emprise projet par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'installation avant le démarrage des travaux (terrassement, décapage, déboisement, défrichage...) de structures permettant la mise en défens des secteurs à enjeux écologiques qu'il convient de protéger. Pour ce</li> </ul>											

- faire, des clôtures agricoles ou du grillage orange pour les éléments ponctuels les plus proches de l'emprise chantier devront être mis en place.
- Le marquage des éléments ponctuels favorables à la biodiversité, notamment les arbres à cavités pouvant accueillir des gîtes à Chiroptères
- La mise en place avant le démarrage des travaux d'une signalétique alertant les différents acteurs sur la présence d'un secteur à enjeux, de la présence d'espèces protégées ou de sensibilités particulières.
- L'information du personnel de chantier des zones sensibles à protéger.

#### CONDITIONS DE MISES EN ŒUVRE/LIMITES/POINT DE VIGILANCE

Cette mesure devra impérativement être mise en œuvre en amont des travaux afin d'éviter les dommages sur les habitats, habitats d'espèces et espèces protégées et/ou patrimoniales. Un suivi de la mesure régulier tout au long du chantier devra être réalisé par une personne dédiée au suivi écologique du chantier. En cas de manquements ou de détérioration des dispositifs de mise en défens ou d'alerte, les entreprises en charge des travaux, en lien avec le coordinateur environnemental devront faire le nécessaire pour respecter les préconisations.

Les habitats et habitats d'espèces d'enjeux modérés à assez forts identifiés dans le diagnostic en limite d'emprise projet seront concernés par ce grillage/balisage afin d'éviter l'impact des travaux et préserver ces milieux.

S'il s'avérait nécessaire d'abattre un arbre identifié comme gîte potentiel à chiroptères dans le diagnostic, une visite de contrôle de/des cavités par un écologue devra être réalisée avant l'abattage.

Si la présence de chiroptères est attestée au sein de/des cavités, l'évitement de l'abattage sera privilégié ou celui sera réalisé en utilisant une technique d'abattage douce entre septembre et octobre.

#### MODALITES DE SUIVI ENVISAGEABLE

Le suivi de la mesure sera assuré par le coordinateur environnemental tout au long de la phase travaux. Il assistera les entreprises en amont des travaux pour la mise en place du balisage, la signalétique et la sensibilisation du personnel de chantier. Il contrôlera les dispositifs de mise en défens et le respect des emprises chantiers tout au long du projet. Il veillera à alerter les entreprises en cas de manquements et vérifiera que les mesures correctives soient bien réalisées. Des pénalités contractuelles seront prévues au sein du contrat de prestation pour les entreprises, si celles-ci ne respectent pas la mesure.

#### ILLUSTRATIONS



#### CARTOGRAPHIE

Les cartographies présentées ci-après indiquent les secteurs à enjeu assez fort à moyen sur lesquels des barrières devront être implantées en limite de projet afin de préserver ces milieux.

Par ailleurs, les cartes indiquent les arbres à gîtes potentiels conservés qu'il conviendra de baliser pour éviter les impacts des travaux.



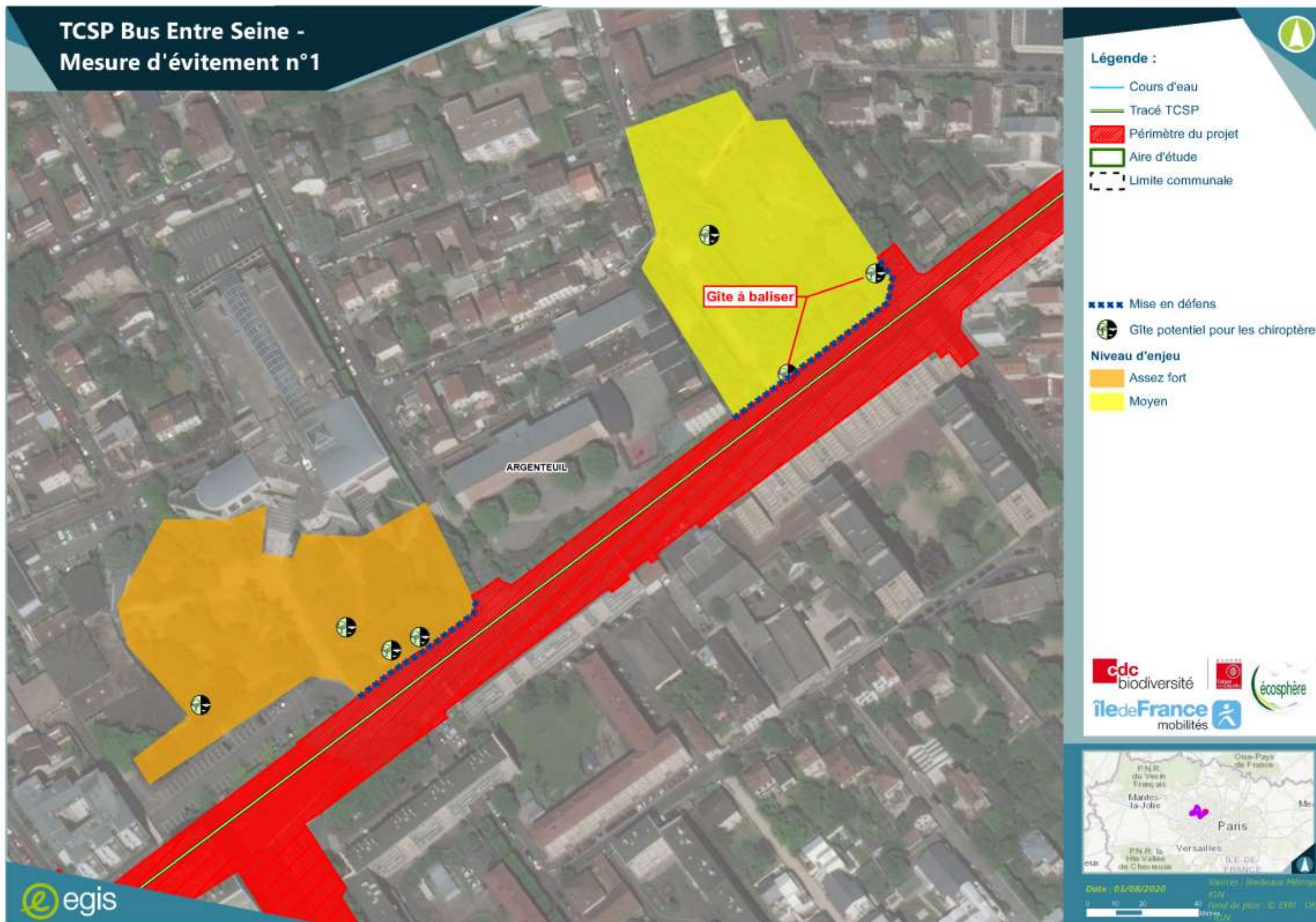


Figure 186 : ME01 - Planche 1



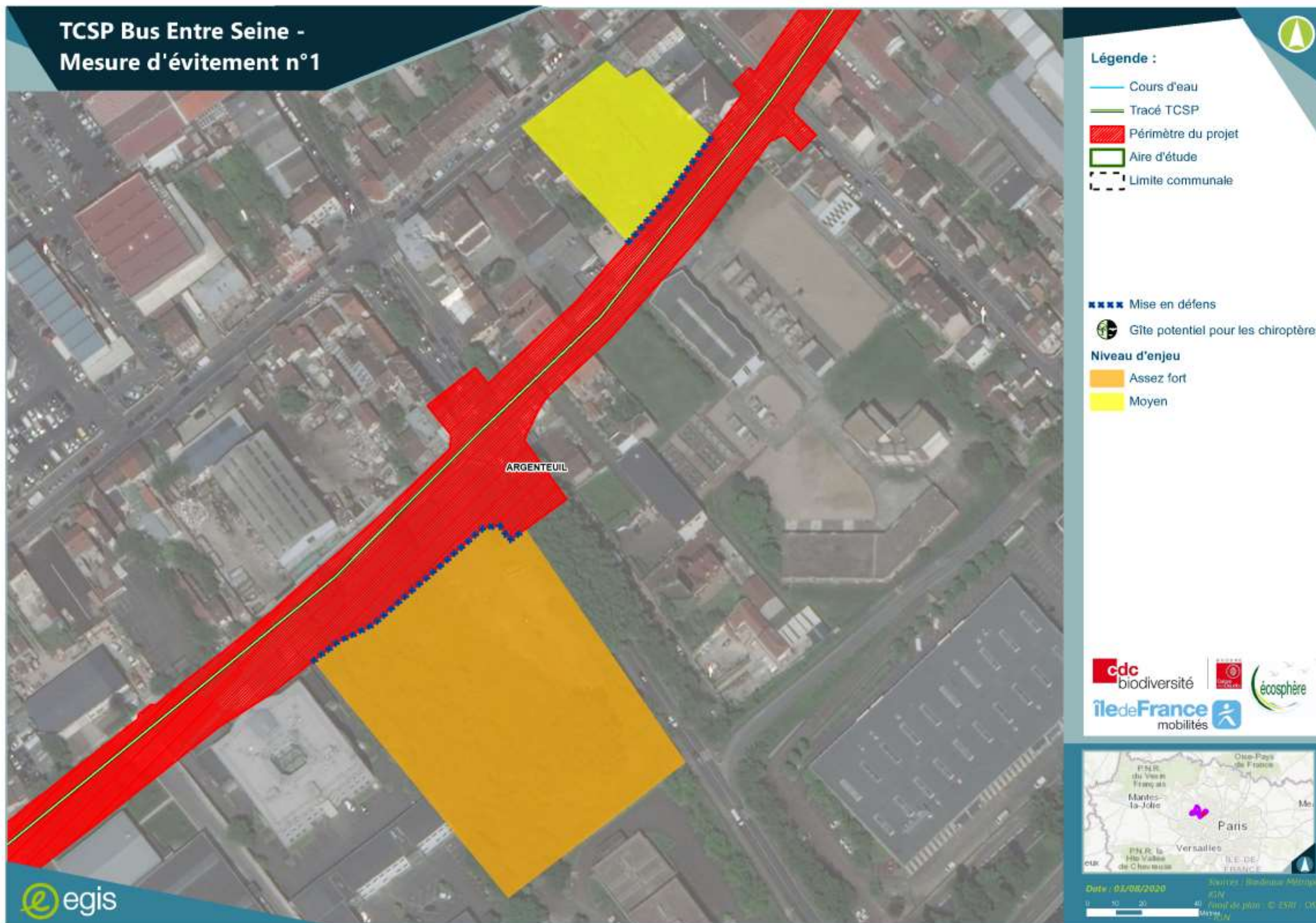


Figure 187 : ME01 - Planche 2



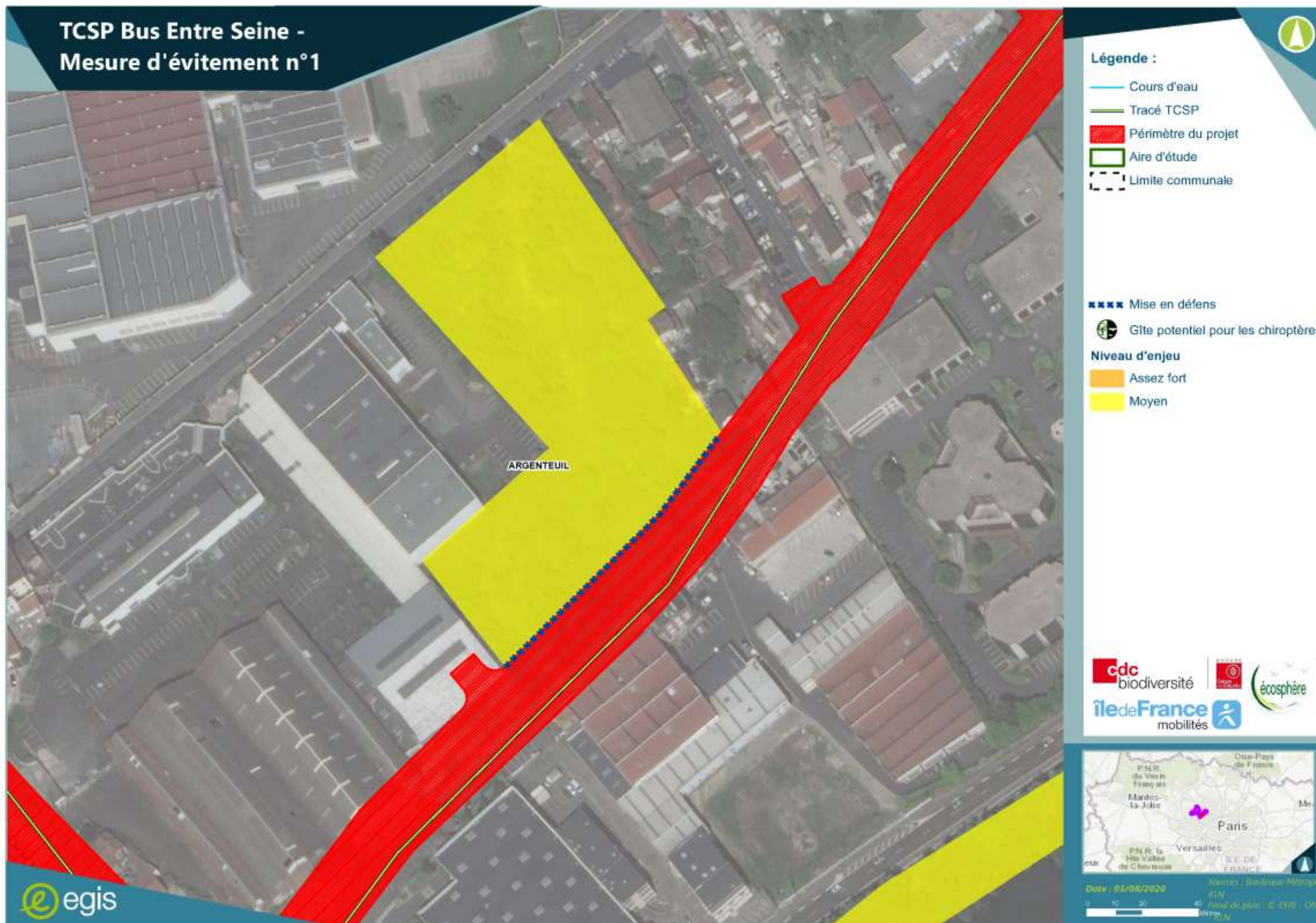


Figure 188 : MEO1 - Planche 3

### 5.3.2.2. MESURES DE REDUCTION

MR01												
R3.1a Adaptation de la période des travaux sur l'année												
E	R	C	A	R3.1 : Réduction temporelle en phase travaux								
				Cette mesure vise à planifier les travaux en fonction des exigences écologiques des espèces et ainsi limiter les impacts (destruction, perturbation) lors des périodes les plus favorables aux espèces.								
Cible(s) de la mesure	Sol	Eau	Faune et flore	Équilibres biologiques	Sites et paysages	Facteurs climatiques	Population	Air				
	Patrimoine culturel et archéologique		Habitats naturels	Continuités écologiques	Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisir		Biens matériels	Bruit				
R05												
<b>Structure en charge de la mise en œuvre de la mesure</b>												
Entreprise de maîtrise d'œuvre, coordinateur environnemental, ingénieur écologue												
<b>Date de la mise en œuvre</b>												
Au début des travaux et pendant toute la durée des travaux												
<b>Estimation du coût</b>												
Coût intégré à la conception du projet												
<b>LOCALISATION DE LA MESURE</b>												
Emprise projet												
<b>FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS, CONTINUITES ECOLOGIQUES, EQUILIBRES BIOLOGIQUES</b>												
<b>Espèces et habitats concernés</b>												
Toute la faune et la flore ainsi que les habitats d'espèces												
<b>DESCRIPTIF COMPLET</b>												
Les travaux de décapage, débroussaillage, déboisement, terrassement... peuvent avoir un impact important sur les espèces végétales et animales lorsqu'ils sont réalisés lors des périodes sensibles pour ces espèces (reproduction, élevage des jeunes ou période d'hibernation).												
Cette mesure est une des mesures principales d'évitement des impacts. Il s'agit des périodes favorables pour la réalisation des travaux dans les milieux naturels. Dans le cadre de ce projet, le planning optimal de travaux est intimement lié à la mise en œuvre d'autres mesures, le plus souvent de réduction.												
<b>CONDITIONS DE MISES EN ŒUVRE/LIMITES/POINT DE VIGILANCE</b>												
Ainsi, afin de limiter l'impact des travaux sur les espèces, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser les travaux entre septembre et fin février.												
Calendrier civil	Jan	Fév.	Mar	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept	Oct.	Nov.	Déc.
Travaux de déboisement, débroussaillage	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Vert	Vert	Orange	Orange
Travaux lourds (terrassement, décapage)	Vert	Vert	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Vert	Vert
Légende												
Période globalement favorable pour la réalisation des travaux – Pas de restriction	Vert											

MR01														
Période assez défavorable au regard des caractéristiques des travaux – Limitation des travaux si possible, plus forte vigilance, appui Coordinateur environnemental (CE)										Orange				
Période très défavorable pour la réalisation des travaux – A éviter pour les travaux										Orange				
<p>Le calendrier ci-dessus présente des indications de périodes plus ou moins sensibles pour la réalisation des travaux dans les secteurs « naturels ». Le maître d'ouvrage s'engage à ne pas réaliser les travaux spécifiquement visés par des périodes de fortes sensibilités lors des dites périodes. Concernant les périodes de vigilance (orange), il s'agira, en fonction de l'avancement du chantier d'ajuster au mieux les interventions pour limiter les risques d'atteintes aux milieux. Ainsi, la période assez défavorable n'empêche pas les travaux mais constitue une alerte sur la sensibilité probable des milieux lors des périodes ciblées.</p> <p>L'idéal est de pouvoir réaliser les travaux de déboisement/défrichage en septembre et octobre et d'effectuer les autres travaux lourds de décapages, terrassements... en suivant afin d'éviter la recolonisation du milieu.</p> <p>En cas de retard de mise en œuvre des travaux lourds suite aux travaux préparatoires, les milieux seront gérés régulièrement afin d'éviter de voir se redévelopper un habitat naturel attractif pour la faune.</p>														
<b>MODALITES DE SUIVI ENVISAGEABLE</b>														
La mesure sera suivie par l'écologue lors du suivi de chantier qui vérifiera que les travaux seront réalisés lors des périodes les moins impactantes pour la faune concernée par le projet.														
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage d'un écologue (coordinateur environnemental) au démarrage des travaux et pendant les périodes de sensibilité de la faune</li> </ul>														
<b>CARTOGRAPHIE</b>														
Les cartographies ci-après présentent les secteurs « naturels » qui devront faire l'objet d'une adaptation de la période des travaux afin de réduire le risque de destruction d'individus.														





Figure 189 : MR01 - Planche 1



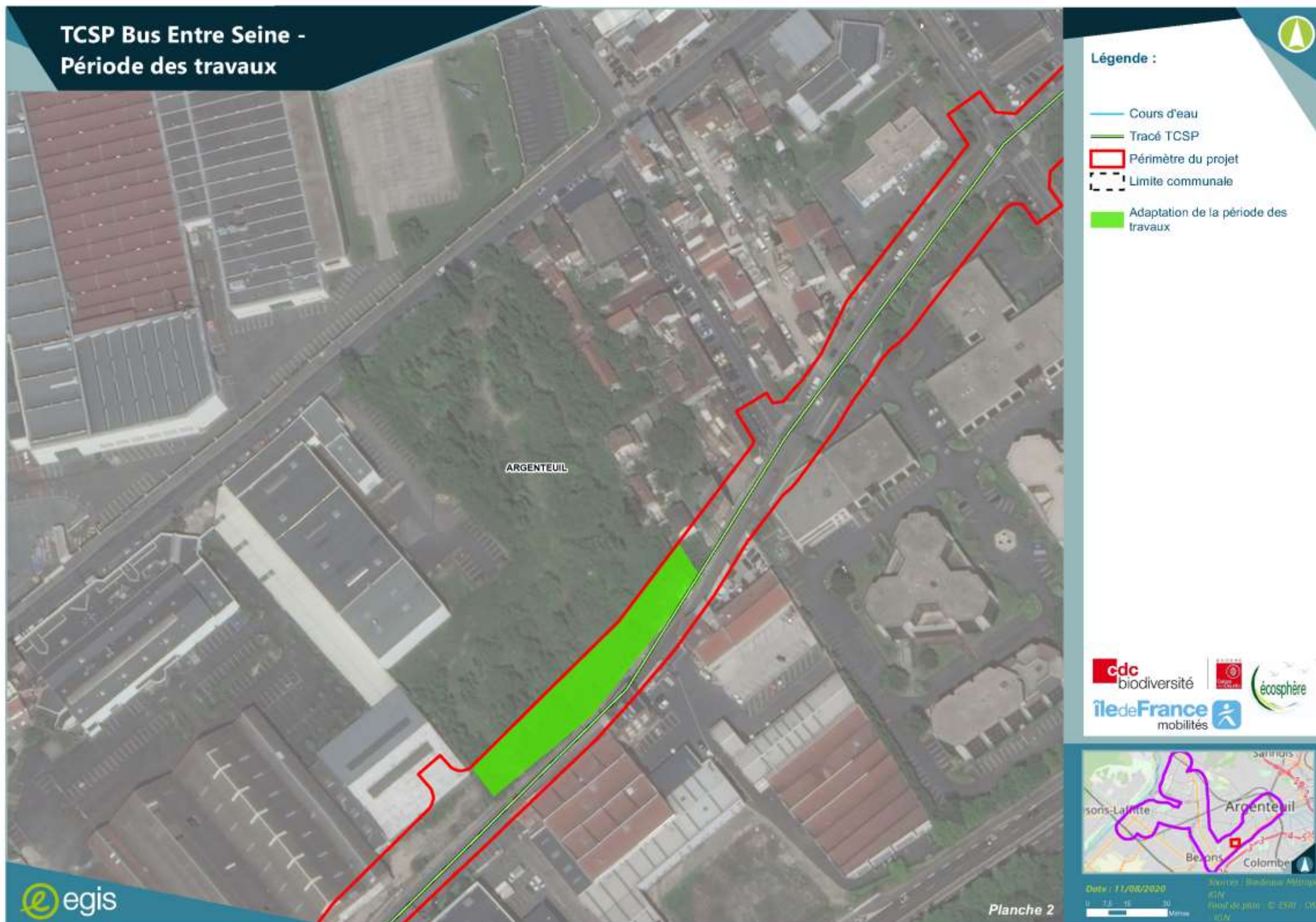


Figure 190 : MR01 - Planche 2





Figure 191 : MR01 - Planche 3

MR02											
R2.1t – Réduire les risques de pollution en phase travaux											
E	R	C	A	<b>R2.1 : Réduction technique en phase travaux</b> Cette mesure a pour objectif de réduire et contrôler les éventuelles pollutions lors de la phase de travaux afin de réduire les impacts sur la dégradation des milieux naturels et notamment les milieux aquatiques							
Cible(s) de la mesure				Sol	Eau	Faune et flore	Équilibres biologiques	Sites et paysages	Facteurs climatiques	Population	Air
				Patrimoine culturel et archéologique	Habitats naturels	Continuités écologiques	Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisir	Biens matériels	Bruit		
<b>Lien avec d'autres mesures</b>											
RX											
<b>Structure en charge de la mise en œuvre de la mesure</b>											
Entreprises en charge des travaux et coordinateur environnemental											
<b>Date de la mise en œuvre/Durée prévue</b>											
Durant toute la phase de travaux											
<b>Estimation du coût</b>											
Coût intégré aux travaux											
<b>LOCALISATION DE LA MESURE</b>											
Emprise projet et notamment les zones de stockage des matériaux et des engins.											
<b>FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS, CONTINUITES ECOLOGIQUES, EQUILIBRES BIOLOGIQUES</b>											
<b>Espèces et habitats concernés</b>											
Toutes les espèces végétales et animales, habitats naturels et habitats d'espèces											
<b>DESCRIPTIF COMPLET</b>											
Quel que soit la nature des travaux, un chantier peut être la source de nombreuses pollutions accidentelles. Ainsi, afin de réduire ce risque, de nombreuses mesures doivent être prises tout au long du projet.											
<b>CONDITIONS DE MISES EN ŒUVRE/LIMITES/POINT DE VIGILANCE</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les zones de stockage de matériaux seront implantées sur des aires spécifiques, confinées, éloignées des milieux sensibles afin de réduire les risques de pollution. Ces seront disposées à proximité des voiries et des réseaux existants. Leur emplacement définitif sera validé par le coordinateur environnemental ;</li> <li>- Le stockage des huiles, carburants se fera sur des emplacements réservés à distance des milieux à enjeux et des milieux aquatiques. Les vidanges ravitaillements et nettoyages des engins et du matériel se feront dans une zone spécialement définie et aménagée (zone imperméabilisée...);</li> <li>- Les engins de chantier devront justifier d'un contrôle technique récent et équipés de kits de dépollution ;</li> <li>- L'accès du chantier et des zones de stockages sera interdit au public ;</li> <li>- Les eaux usées seront traitées avant leur relâche dans le milieu naturel ;</li> <li>- Les substances non naturelles ne seront pas rejetées sans autorisation et seront retraitées par des filières appropriées ;</li> <li>- Les matériaux inertes et autres substances ne seront pas rejetés dans le milieu naturel.</li> </ul>											
<b>MODALITES DE SUIVI ENVISAGEABLE</b>											
Le suivi sera réalisé par la maîtrise d'œuvre. La mise en œuvre de cette mesure sera vérifiée par le coordinateur environnement qui devra vérifier de la bonne mise en œuvre de ces mesures, alerter et mettre en œuvre des actions correctrices en cas de manquements.											

MR03											
R2.1f – Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes											
E	R	C	A	<b>R2.1 : Réduction technique en phase travaux</b> Cette mesure a pour objectifs d'éviter la propagation/dissémination des espèces exotiques envahissantes et de mettre en place des techniques de contrôle ou d'éradication des stations.							
Cible(s) de la mesure				Sol	Eau	Faune et flore	Équilibres biologiques	Sites et paysages	Facteurs climatiques	Population	Air
				Patrimoine culturel et archéologique	Habitats naturels	Continuités écologiques	Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisir	Biens matériels	Bruit		
<b>Lien avec d'autres mesures</b>											
R05											
<b>Structure en charge de la mise en œuvre de la mesure</b>											
Entreprises en charge des travaux et coordinateur environnemental (ingénieur écologue)											
<b>Date de la mise en œuvre/Durée prévue</b>											
En amont de la phase travaux, durant la phase travaux et en phase d'exploitation.											
<b>Estimation du coût</b>											
Relocalisation des plantes à caractère envahissant en amont des travaux (terrain + cartographie) : 1 500 euros HT Mise en place des actions de gestion/éradication : Coûts variables en fonction des espèces et du degré d'invasion. Coûts intégrés aux travaux.											
<b>LOCALISATION DE LA MESURE</b>											
Emprise projet											
<b>FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS, EQUILIBRES BIOLOGIQUES</b>											
<b>Espèces et habitats concernés</b>											
Habitats naturels et habitats d'espèces											
<b>DESCRIPTIF COMPLET</b>											
Les espèces végétales à caractère envahissant constituent une menace pour la biodiversité. En effet, en l'absence d'agents naturels de contrôle sur notre territoire (prédateurs, pathogènes...), elles sont très compétitives et peuvent se substituer à la flore indigène. En fonction du caractère plus ou moins agressif des espèces envahissantes et des résultats des techniques de contrôle et d'éradication, cette mesure doit permettre : <ul style="list-style-type: none"> <li>- D'éviter la dissémination des espèces envahissantes aux espaces alentours ;</li> <li>- De ne pas créer de conditions favorables à l'implantation massives d'espèces envahissantes ;</li> <li>- De limiter la progression des espèces très vigoureuses sur lesquelles les actions d'éradication sont peu probantes ;</li> <li>- D'éradiquer les espèces moins vigoureuses ou pour lesquelles les actions d'éradication sont efficaces.</li> </ul>											
<b>CONDITIONS DE MISES EN ŒUVRE/LIMITES/POINT DE VIGILANCE</b>											
Avant la phase de travaux, les secteurs présentant des plantes à caractère envahissant seront localisés de nouveau pour mettre à jour l'état initial. Les stations seront ensuite balisées par l'écologue participant au suivi de chantier, pour éviter la dissémination et afin d'engager leur contrôle ou éradication. Une fois les stations relocalisées, des actions curatives devront être mises en place afin de contrôler ou d'éradiquer les espèces.											
Les espèces relevées dans l'état initial et les techniques de gestion sont présentées ci-dessous. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les espèces arborées (Érable negundo, Ailante glanduleux, Robinier faux-acacia, Laurier-cerise) devront si possible être dessouchées et exportées. Sur les petits sujets, un abattage et une coupe régulière des rejets les années suivantes peuvent être envisagée. Un suivi pluriannuel sera nécessaire pour s'assurer du contrôle de la station.</li> <li>- La Renouée du Japon, espèce se développant quasi-exclusivement par reproduction végétative, sera à gérer avec parcimonie. Pour éliminer rapidement la station, une fauche puis excavation des rhizomes est nécessaire, tout en prenant</li> </ul>											



MR03			
garde de ne pas laisser ou déplacer de petits fragments pouvant régénérer une nouvelle station. Une fauche pluriannuelle peut également permettre d'épuiser la station en plusieurs années.			
- Le Buddleia du Père David, est un arbuste possédant de forte capacité de rejet. Il est conseillé de le dessoucher tout en prenant garde de laisser le minimum de racines en terre. Un contrôle annuel et des fauches répétées sur les rejets sont conseillées.			
- Le Raisin d'Amérique, est une herbacée qui se reproduit principalement par voie sexuée. Des fauches répétées plusieurs fois par an permettent d'empêcher sa propagation et d'épuiser les racines.			
- L'Herbe de la Pampa, espèce plantée pour son aspect décoratif produit une très grande quantité de graines. La dessoucher suffit souvent à s'en débarrasser.			
- Pour les espèces herbacées tels que Vergerette du Canada et de Sumatra, le Sainfoin d'Espagne et le Sénéçon du Cap, le mode de gestion préconisé est la fauche associée à de l'ensemencement d'espèces locales afin de réaliser de la compétition.			
S'il s'avérait que lors de localisation en amont des travaux une autre espèce exotiques envahissante (EEE) soit découverte, celle-ci devra être balisée et gérée par l'entreprise en charge des travaux.			
La gestion (contrôle ou éradication) devra prendre en compte la phénologie des espèces afin d'intervenir avant la phase de fructification de manière à limiter la dispersion des espèces exotiques envahissantes.			
Compte tenu de la présence de la Seine à proximité, les EEE ne pourront pas être stockées sur site. Ainsi, une fois arrachées, dessouchées ou coupées, les EEE pourront être incinérées sur place sous réserve d'autorisation ou envoyées en centre de traitement agréé (ISDND : installations de stockage de déchets non dangereux, ex-centre technique d'enfouissement de classe 2 (CET 2).			
Le stock de terre contaminé ne pourra pas être réutilisé pour les futurs aménagements paysagers. Ce stock de terre devra soit être enfoui en profondeur (> 5m), soit envoyé en centre de traitement agréé (CET 3).			
Lors du transport des résidus (parties aériennes des plantes, racines, rhizomes, stock de terre) en centre de traitement, les camions devront être bâchés pour éviter la dissémination hors de l'emprise projet.			
Le matériel et les engins en contact avec les EEE (plants et substrat) devront être nettoyés par soufflage à haute pression sur un géotextile prévu à cet effet afin de ne pas contaminer d'autres secteurs au sein ou à l'extérieur de l'emprise projet. Une fois la gestion des EEE terminée, le géotextile devra être envoyé en centre de traitement agréé. Il est préconisé de revégétaliser rapidement la zone traitée avec des espèces indigènes si celle-ci a vocation à devenir un espace naturel ou semi-naturel dans le cadre du projet. En effet, les espèces exotiques envahissantes s'implantent facilement sur des zones remaniées et le stock de graines potentiellement présent dans le sol pourrait favoriser la recolonisation des zones traitées. La re-végétalisation rapide permettra la mise en concurrence des EEE avec les espèces indigènes et réduira les risques de recolonisation et de gestion ultérieurs.			
Afin de supprimer les risques liés aux EEE et recréer des habitats favorables aux espèces faunistiques, les espèces végétales utilisées pour la recréation de milieux naturels ou paysagers devront être indigènes et adaptées au contexte local (liste des espèces du Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien et marque Végétal local) en utilisant au maximum la palette végétale déjà disponible sur site.			
MODALITES DE SUIVI ENVISAGEABLE			
Le suivi sera réalisé par la maîtrise d'œuvre.			
La mise en œuvre de cette mesure sera vérifiée par le coordinateur environnement à toutes les phases des travaux.			
ILLUSTRATIONS			
Image(s)			
CARTOGRAPHIE			
Cf. Cartographie des espèces exotiques envahissantes – pièce G.4			

MR04											
R2.1t – Protection des arbres existants en phase travaux et plantation d'arbres indigènes											
E	R	C	A	R2.1 : Réduction technique en phase travaux							
				Les objectifs de cette mesure sont multiples et visent à protéger, conserver, recréer des espaces ou support de biodiversité.							
Cible(s) de la mesure				Sol	Eau	Faune et flore	Équilibres biologiques	Sites et paysages	Facteurs climatiques	Population	Air
				Patrimoine culturel et archéologique	Habitats naturels	Continuités écologiques	Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisir		Biens matériels	Bruit	
Lien avec d'autres mesures											
R05											
Structure en charge de la mise en œuvre de la mesure											
Entreprise de maîtrise d'œuvre paysagère, coordinateur environnemental,											
Date de la mise en œuvre/Durée prévue											
En phase travaux											
Estimation du coût											
Coût intégré au projet											
Environ 150 euros HT par arbre pour une protection en bois 2 m*2 m soit 27 600 euros HT pour 184 arbres.											
LOCALISATION DE LA MESURE											
Emprise projet.											
FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS, EQUILIBRES BIOLOGIQUES											
Espèces et habitats concernés											
Toute la faune et habitats naturels											
DESCRIPTIF COMPLET											
Cette mesure vise à : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Protéger en phase travaux les arbres qui seront conservés dans le cadre du projet ;</li> <li>- Replanter des alignements d'arbres.</li> </ul>											
CONDITIONS DE MISES EN ŒUVRE/LIMITES/POINT DE VIGILANCE											
Dans le cadre du projet, 184 arbres existants dans l'emprise projet seront conservés. Afin de garantir leur état sanitaire postérieurement aux travaux, il convient de les protéger.											
<u>Protection des arbres en phase travaux</u>											
Le maintien en place d'arbres lors de travaux de génie civil et de construction, implique de mettre en place des protections très efficaces de toutes les parties de l'arbre, depuis le système racinaire jusqu'au houppier. Les distances minimales à respecter devront prendre en compte les dimensions visibles des sujets, mais aussi l'espèce afin de protéger au mieux la structure du système racinaire (plus étalé pour les conifères que pour les feuillus en général). La mise en place d'une palissade au niveau de l'aplomb de l'extérieur du houppier reste la meilleure protection à appliquer.											
<b>Avant les travaux :</b>											
Isoler un espace correspondant au minimum à la zone de retrait, grâce à une clôture fixe type palissade en planche de 2 ml de haut, de façon à éviter le compactage du sol et des racines, ainsi que l'accrochage et la dégradation des branches basses ;											
Cet espace devra être maintenu propre : pas de « décharge » de chantier, ni rejets de liquides nocifs pour la végétation (huiles, ciment, hydrocarbures...) ;											
Si besoin et sur préconisation prédéfinir, une taille d'entretien, remontée sur couronne « dans les règles de l'art » pourra être mise en œuvre avant les travaux, afin d'éviter les arrachements, rupture des branches.											

## MR04

### Pendant les travaux :

L'ouverture des tranchées doit impérativement être réalisée de façon à respecter les racines rencontrées, à savoir décaissement manuel si nécessaire et aspiration mécanique de la terre. D'une manière générale, les règles suivantes doivent être appliquées :

*Vieil arbre : Aucun terrassement à moins de 5 ml de tronc ;*

*Arbre adulte : Aucun terrassement à moins de 4 ml de tronc ;*

*Jeune arbre : Aucun terrassement à moins de 2 ml de tronc.*

Toutes racine d'ancrage rencontrée lors des fouilles devra être préservée et non blessée (aucune section de racine de plus de 5 cm de diamètre) ;

Si les tranchées à proximité des arbres restent ouvertes plus de 10 jours, un film étanche sera disposé afin de préserver l'humidité du sol autour des racines ;

Le sol au pied des arbres ne devra pas être remblayé (risque d'asphyxie des racines) ;

Le passage d'engins de chantier est rendu impossible dans la zone protégée de l'arbre par la palissade.

### Remise en état en fin de chantier :

Nettoyage des arbres après travaux : aspersion d'eau si nécessaire pour éliminer les dépôts de poussières sur les feuilles (ciment,...) ;

Le sol au pied des arbres sera décompacté en fin de chantier si nécessaire.

Le projet Bus-entre-Seine prévoit également la replantation de 660 arbres indigènes dans l'emprise projet.

Les essences à replanter seront des espèces indigènes adaptées au climat local. La palette végétale devra tenir compte des essences préconisées par le guide « Plantons local en Ile-de-France », publié par l'Agence Régionale de la Biodiversité d'Ile-de-France.

Afin d'éviter la pollution génétique et d'avoir des sujets adaptés au climat, il est préconisé des essences labélisées « végétal local. »

L'impact végétal diffère selon les secteurs traversés par le projet. Dans le secteur du centre-ville d'Argenteuil, l'impact sur la structure végétale existante est important notamment au regard de l'essence et de l'âge des alignements d'arbre en place. En effet, sur les boulevards Léon Feix, Gallieni et Jeanne d'Arc plus de 60% des arbres existants seront supprimés compte tenu des emprises disponibles. Toutefois, à l'échelle de la commune d'Argenteuil, le bilan est positif avec +92 arbres.

Sur le reste du projet, l'impact végétal est très positif avec la plantation de nombreux arbres. Entre le pont de Bezons et le centre-ville d'Argenteuil, ce sont même des structures végétales qui sont créées pour accompagner le renouvellement urbain du secteur avec par exemple 137 arbres plantés sur la rue Michel Carré et 62 sur le long de la rue Jean Jaurès.

Sur la RD392, le schéma environnemental de la ville de Bezons a été respecté avec la mise en place de deux alignements d'arbres, qui participeront à la transformation de cette départementale en véritable boulevard urbain.

Ainsi, le bilan sur les arbres du projet est le suivant 184 arbres conservés, 333 arbres supprimés, 660 arbres replantés, soit un ratio de compensation de 1 pour 2.

## MR04



### MODALITES DE SUIVI ENVISAGEABLE

Le suivi sera réalisé par l'entreprise de maîtrise d'œuvre et par l'entreprise en charge du projet paysager.



MR05											
R2.1t – Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier											
E	R	C	A	<b>R2.1 : Réduction technique en phase travaux</b> Suivre le chantier pour s'assurer que les entreprises en charge des travaux limitent au maximum leurs effets sur les milieux naturels et que les mesures proposées soient respectées et mises en œuvre.							
Cible(s) de la mesure				Sol	Eau	Faune et flore	Équilibres biologiques	Sites et paysages	Facteurs climatiques	Population	Air
				Patrimoine culturel et archéologique		Habitats naturels	Continuités écologiques	Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisir		Biens matériels	Bruit
<b>Lien avec d'autres mesures</b> Toutes les mesures d'évitement et de réduction											
<b>Structure en charge de la mise en œuvre de la mesure</b> Entreprises en charge des travaux et coordinateur environnemental et ingénieur écologue											
<b>Date de la mise en œuvre/Durée prévue</b> En amont de la phase travaux, durant la phase travaux											
<b>Estimation du coût</b> Coût intégré aux travaux Accompagnement de l'entreprise en charge du balisage des zones sensibles, des stations d'espèces exotiques envahissantes et des gîtes potentiels à chiroptères : 1 600 euros HT Suivi de la mise en œuvre des mesures : 800 euros HT pour une visite et un compte rendu.											
LOCALISATION DE LA MESURE											
Emprise projet											
FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS, EQUILIBRES BIOLOGIQUES											
Espèces et habitats concernés											
Habitats naturels et habitats d'espèces, toutes les espèces de faune et de flore											
DESCRIPTIF COMPLET											
L'ingénieur écologue en charge de l'assistance environnementale et du suivi écologique de chantier interviendra en appui au coordinateur environnemental en amont et pendant le chantier.											
CONDITIONS DE MISES EN ŒUVRE/LIMITES/POINT DE VIGILANCE											
<u>Phase amont du chantier – Phase préparatoire (2 jours)</u> Localisation des éléments à enjeux à partir de l'état initial et positionnement du balisage et des barrières pour limiter les emprises travaux au strict nécessaire avec les entreprises en charge des travaux ; Rédaction du cahier des prescriptions écologiques, à destination des entreprises en charge des travaux ; Localisation et balisage des espèces exotiques envahissantes ; Sensibilisation des entreprises aux enjeux écologiques ; Détermination des modalités de mise en œuvre du chantier (accès, emprises, bases vie) <u>Phase chantier (1 fois par mois + compte rendu de visite)</u> Appui à l'ingénieur environnement du chantier pour la sensibilisation continue des entreprises au respect des milieux naturels ; Suivi des prescriptions écologiques ; Assistance pour l'éradication des espèces végétales envahissantes ; En fonction des difficultés rencontrées sur le terrain, proposition de nouvelles prescriptions ou révision de certaines prescriptions ; Vérification régulière sur le terrain du bon état des installations mises en place pour la protection des milieux naturels (balisage notamment, barrières anti-retours...) ; Dans le cadre du suivi écologique du chantier, des comptes rendus de suivi écologique seront réalisés par l'ingénieur-écologue en charge du suivi écologique.											

MR05									
MODALITES DE SUIVI ENVISAGEABLE									
Visites et comptes rendus réguliers de la bonne réalisation des mesures. Proposition et mise en œuvre de mesures correctives.									

### 5.3.2.3. MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

MA01											
A3.a – Aménagement ponctuels d'abris pour la faune – nichoirs pour l'avifaune											
E	R	C	A	<b>A3 : Rétablissement</b> Cette mesure vise à implanter des nichoirs pour l'avifaune dans les alignements d'arbres reconstitués.							
Cible(s) de la mesure				Sol	Eau	Faune et flore	Équilibres biologiques	Sites et paysages	Facteurs climatiques	Population	Air
				Patrimoine culturel et archéologique		Habitats naturels	Continuités écologiques	Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisir		Biens matériels	Bruit
-											
<b>Structure en charge de la mise en œuvre de la mesure</b> Entreprise de maîtrise d'œuvre, coordinateur environnemental, ingénieur écologue											
<b>Date de la mise en œuvre</b> En phase d'exploitation											
<b>Estimation du coût</b> Coût intégré à la conception du projet 100 nichoirs (25 euros pièce) + coût de l'installation = 3500 euros HT											
LOCALISATION DE LA MESURE											
Emprise projet											
FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS, CONTINUITES ECOLOGIQUES, EQUILIBRES BIOLOGIQUES											
Espèces et habitats concernés											
Avifaune – cortège des milieux anthropiques											
DESCRIPTIF COMPLET											
Cette mesure vise à fournir des abris artificiels pour l'avifaune des milieux anthropiques relevée dans l'état initial. Ces nichoirs de différents types et dimensions conviendront à différentes espèces (mésanges, moineau, rougegorge...) et seront implantés dans les alignements d'arbres récréés.											
CONDITIONS DE MISES EN ŒUVRE/LIMITES/POINT DE VIGILANCE											
Une centaine de nichoirs seront disposés dans les arbres replantés le long du tracé  Deux types de nichoirs de préférence en bois sont préconisés afin de correspondre à l'écologie des espèces relevées.  <b>Les nichoirs « fermés »</b> avec des trous d'ouvertures de 25, 28 et 32 mm											



Les nichoirs « semi-ouverts » :



Les nichoirs dans un alignement d'arbres recréés devront être :

- mis en place dans des arbres de 3 à 6 m de hauteur minimum, et en hauteur afin d'éviter le dérangement des espèces ;
- disposés alternativement et éloignés d'une trentaine de mètres ;
- orientés sud/sud-est ;
- sautés de préférence à l'arbre plutôt que cloués ;
- disposés ni en dessous, ni au-dessus d'une grosse branche afin d'éviter la prédation ;
- disposés de manière à ce que l'ouverture soit légèrement inclinée vers le sol, afin d'éviter que des gouttes de pluie ne puissent rentrer dans le nichoir.

### 5.3.2.4. MESURES DE SUIVI DES MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION

Aucune mesure de suivi n'est préconisée postérieurement au projet.

### 5.3.2.5. MESURES DE COMPENSATION ET MODALITÉS DE SUIVI

Afin de compenser les impacts résiduels significatifs (faibles) subsistants après les mesures d'évitement et de réduction, des mesures de compensation sur les milieux naturels sont nécessaires pour le projet Bus Entre Seine et seront détaillées dans le dossier CNPN.

Certains impacts résiduels identifiés sont situés sur des parcelles prochainement impactées en totalité par les projets urbains Porte Saint Germain Berges de Seine. Une réflexion autour des mesures compensatoires est en cours, notamment pour une compensation plus globale et concertée des impacts autour de ces aménagements. Les sites présentés ci-après concernent la compensation écologique des impacts résiduels du projet Bus entre Seine.

#### 5.3.2.5.1. Critères de recherche des sites de compensation

Ile-de-France-Mobilités a missionné CDC Biodiversité pour rechercher des terrains éligibles à la compensation écologique répondant aux critères suivants :

- **Localisation** : au plus proche du projet, c'est-à-dire en priorité dans les communes du projet, ou à défaut dans les communes adjacentes (cf. carte ci-après). La proximité géographique avec les sites impactés (moins de 8 km), ainsi que la présence du corridor écologique constitué par la boucle de Seine qui englobe le territoire, seront favorables à la colonisation d'un site de compensation situé dans une de ces communes par les espèces cibles de la compensation, celles-ci étant mobiles (oiseaux).
- **Surface** : La surface sera supérieure à l'impact résiduel dont la surface sera réévaluée en amont des travaux en fonction des opérations urbaines à venir, elle sera confirmée en fonction de la qualité écologique des sites à restaurer et de la plus-value écologique des fonctionnalités et habitats qui pourra être mis en œuvre dans le cadre de la restauration/réhabilitation sur le site de compensation identifié.
- **Occupation des sols** : en priorité des friches urbaines à restaurer. Toutefois la compensation pourra concerner tous types de milieux naturels, semi-naturels et artificialisés (imperméabilisés ou non), tant que la plus-écologique qui pourra être apportée à un coût économiquement acceptable est dûment justifiée.
- **Modalités de sécurisation foncière** : acquisition ou conventionnement pour une sécurisation du foncier sur le temps long.

#### 5.3.2.5.2. Identification des sites

Étant donné les fortes contraintes pesant sur le foncier sur ce secteur, CDC Biodiversité a identifié les opportunités foncières en prenant directement contact avec les acteurs locaux. En octobre 2020, elle a croisé les informations disponibles dans les documents d'urbanisme des communes concernées par le projet et communes adjacentes avec une analyse par photo-interprétation. Selon les opportunités potentielles identifiées (surfaces suffisantes, absence de projets d'aménagement), un contact a été pris avec la commune concernée.

À ce stade les communes de Houilles et de Saint-Gratien ont été écartées en raison de leur occupation du sol complètement urbanisée, qui ne laissait aucune opportunité de restauration de milieux naturels correspondant à la surface recherchée. Pour toutes les autres communes, des échanges ont été engagés avec les services urbanisme, aménagement ou espaces verts pour identifier des contacts pertinents et préciser les critères de la recherche. L'Agence des espaces verts d'Ile-de-France (AEV) a également été consultée, en raison de la proximité du PRIF Buttes du Parisien avec le projet Bus Entre Seine. Les échanges sont toujours en cours pour déterminer si la compensation serait réalisable dans ou à proximité de ce PRIF (vérification de l'additionnalité et des mutualisations d'actions).

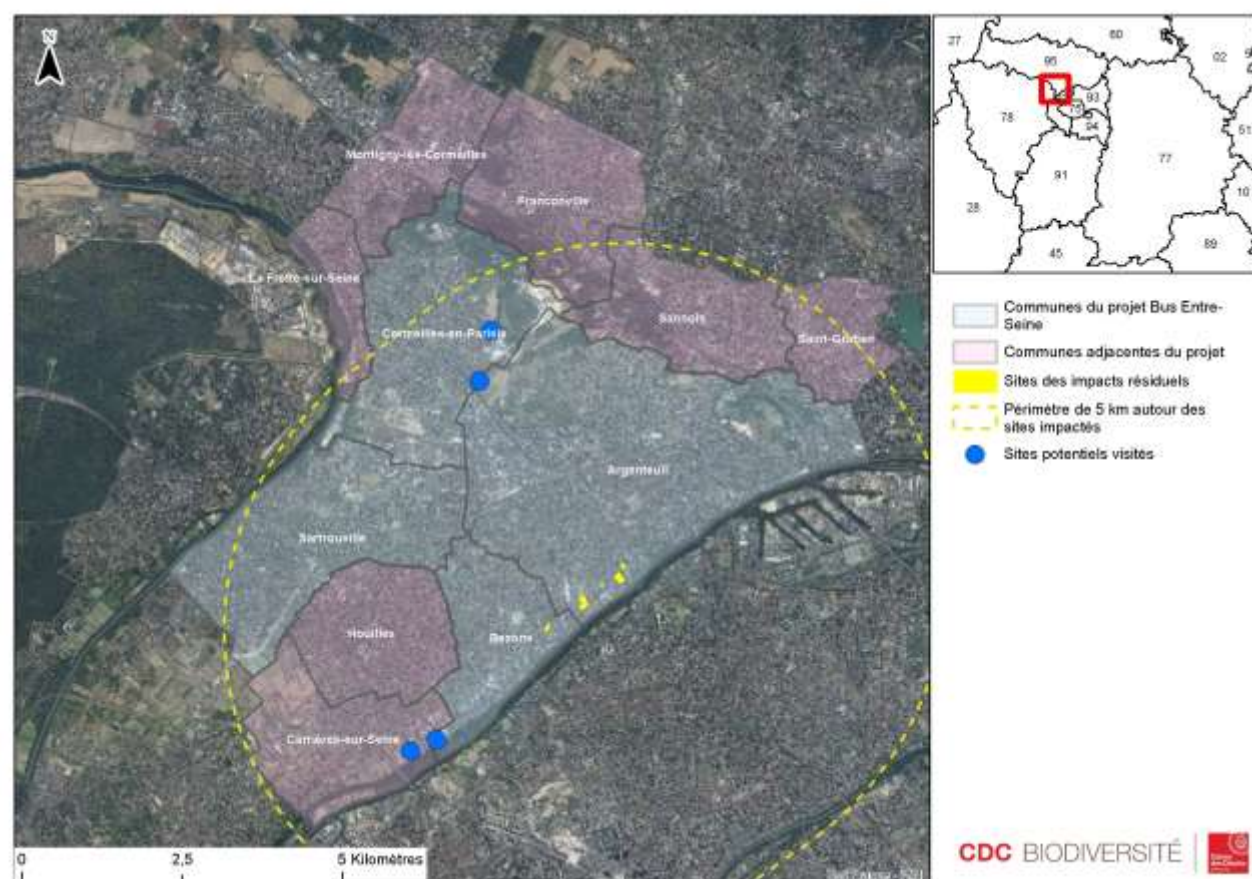
À ce stade, CDC Biodiversité a rencontré les services techniques des communes de Corneilles-en-Parisis et de Carrières-sur-Seine et d'autres opportunités sont en cours de discussion avec les communes d'Argenteuil et



de Bezons. 4 sites potentiels de compensation ont été visités début novembre 2020 ; ils **présentent les caractéristiques suivantes** :

Commune	Potentiel de création de plus-value écologique	Durété foncière
Carrières-sur-Seine	Oui	Site appartenant à la commune, qui est favorable à la réalisation d'un projet de compensation écologique sur ce site.
Bezons	Oui	Projet non validé à ce stade (études en cours).
Cormeilles-en-Parisis	Oui	Projet non validé à ce stade (études en cours).
Cormeilles-en-Parisis	Oui	Projet non validé à ce stade (études en cours).

Ile-de-France Mobilités s'engagera, pour une durée longue déterminée par la DRIEE, à mettre en œuvre les mesures compensatoires et à réaliser les suivis écologiques afin de vérifier l'efficacité des mesures et d'assurer la bonne trajectoire d'évolution du site en faveur de l'accueil des espèces cibles de la compensation.



### 5.3.2.5.3. Choix du site et suite de la démarche

La prospection foncière actuellement menée par CDC Biodiversité se poursuit de manière à pouvoir explorer les opportunités du territoire et ainsi retenir le projet qui apportera la meilleure faisabilité, pérennité foncière et plus-value écologique.

Les étapes suivantes consisteront à sécuriser le site retenu, soit par conventionnement sur une durée de trente ans, soit éventuellement par acquisition du foncier. En parallèle, le projet de compensation sera précisé via la réalisation des inventaires écologiques nécessaires à l'établissement de l'état initial du site et via la détermination des mesures compensatoires adaptées aux espèces cibles, qui seront intégrés au plan de gestion du site.

## 5.4. EFFETS ET MESURES SUR LE MILIEU HUMAIN

	Temporalité	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
Urbanisme réglementaire	Temporaire	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Permanent	<b>Modérés</b> - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Argenteuil, Bezons Sartrouville et Cormeilles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evitement des zones à enjeux sur les espaces boisés classés des communes</li> <li>- Concertation avec les communes sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</li> <li>- Réduction des emprises projets au maximum, principalement sur l'emprise publique</li> </ul>	<b>Faible</b>	Sans objet
Organisation générale des travaux	Temporaire	<b>Forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modification temporaire de la vie urbaine : impacts sur les différentes circulations (voiture, transport en commun, modes doux), emprises travaux, zones de stockage des matériaux, bases vie)</li> <li>- Potentiels dégâts matériels liés à l'utilisation d'engins de chantier</li> <li>- Sécurité publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zones de stockage et bases vie situées de façon à limiter au maximum les impacts sur la vie locale</li> <li>- Conventions pour la remise en état à l'identique de l'espace privé ou public après utilisation pour les travaux et l'indemnisation des dommages éventuels</li> <li>- Déplacements d'engins et charges hors emprise des chantiers soumis aux règlements et codes en vigueur</li> <li>- Signalisations spécifiques mises en place</li> <li>- Protection du mobilier urbain et des arbres</li> <li>- Sécurisation du chantier</li> </ul>	<b>Modérés</b>	Sans objet
	Permanent	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Servitudes d'utilité publique	Temporaire	<b>Faibles</b> - Contraintes d'aménagements liées aux servitudes		<b>Faible</b>	<b>Sans objet</b>
	Permanent	<b>Faibles</b> - Contraintes d'aménagements liées aux servitudes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monuments et sites : Mesures définies dans la partie « Patrimoine et Paysage »</li> <li>- Dévoisement de réseaux permanents : Mesures définies dans la partie « réseaux »</li> </ul>	<b>Faible</b>	Sans objet
Réseaux concessionnaires	Temporaire	<b>Modérés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbations dans la gestion des différents réseaux</li> <li>- Coupures temporaires de réseaux pour dévoiement, raccordement, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concertation avec les concessionnaires afin d'optimiser la continuité de service</li> <li>- Information de la population (courrier, affichage, site internet)</li> </ul>	<b>Faible</b>	Sans objet
	Permanent	<b>Forts</b> - Dévoisement de réseaux		<b>Modérés</b>	<b>Sans objet</b>
Contexte socio-démographique	Temporaire	<b>Forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuisances pour la population et risque pour la sécurité sur une longue période</li> <li>- Gènes pouvant entraîner des départs de population</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Communication (documents d'information, réunions de concertation avec les riverains)</li> <li>- Phasage des travaux élaboré avec tous les acteurs du chantier afin de limiter l'impact sur les riverains et les usagers</li> </ul>	<b>Modérés</b>	Sans objet



	Permanent	<b>Positifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des conditions de desserte des secteurs pour la population</li> <li>- Gain de temps pour les déplacements en transport en commun</li> </ul>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Activités économiques	Temporaire	<b>Forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuisances pour les commerçants et les clients (déviation, moins de place de stationnement, engins de chantier, etc.)</li> <li>- Retombées économiques positives pour les entreprises participant aux travaux, ainsi que pour l'activité hébergement et restauration locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actions de communication et de sensibilisation</li> <li>- Maintien des accès aux commerces pendant toute la durée des travaux</li> <li>- Maintien d'aires de livraison</li> <li>- Présence d'agents de proximité</li> </ul>	<b>Modérés</b>	Potentielle commission de Règlement à l'Amiable (CRA)
	Permanent	<b>Positifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des conditions de desserte des secteurs d'emplois</li> </ul>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Grands équipements	Temporaire	<b>Modérés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuisances pour les usagers des différents équipements</li> <li>- Perturbation possible de leur accès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limitation des nuisances</li> <li>- Maintien des accès</li> <li>- Précautions particulières sur les voies de desserte des locaux stratégiques</li> </ul>	<b>Faibles</b>	Sans objet
	Permanent	<b>Positifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meilleure desserte de nombreux équipements</li> </ul>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Occupation du sol	Temporaire	<b>Forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modification temporaire de la vie urbaine (emprises travaux, zones de stockage des matériaux, bases vie)</li> <li>- Potentiels dégâts matériels liés à l'utilisation d'engins de chantier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zones de stockage et bases vie situées de façon à limiter au maximum les impacts sur la vie locale</li> <li>- Conventions pour la remise en état à l'identique de l'espace privé ou public après utilisation pour les travaux et l'indemnisation des dommages éventuels</li> </ul>	<b>Faibles</b>	Sans objet
	Permanent	<b>Très forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elargissement d'emprises sur les voiries existantes (acquisitions foncières bâties et non bâties)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des acquisitions foncières au strict nécessaire et en parfaite concertation avec les communes avec un arbitrage sur les fonctionnalités à restituer</li> <li>- Insertion des voies dédiées réalisée préférentiellement sur le domaine public ou privé non bâti et au maximum sur des emplacements réservés pour limiter les acquisitions de parcelles et la destruction de constructions.</li> </ul>	<b>Forts</b>	Acquisitions foncières privilégiant les démarches amiables

Légende :



## 5.5. EFFETS ET MESURES SUR LES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

	Temporalité	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
Voirie et circulation routière	Temporaire	<b>Forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modification des conditions de circulation (réduction des voies de circulation, occupation de la chaussée, limitation de vitesse, etc.) principalement localisées le long du tracé des voies dédiées et mesures d'accompagnement</li> <li>- Perturbation des services de la collectivité (pompiers, collecte des déchets, etc.).</li> </ul>	<b>Réduction :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Phasage des travaux permettant de garantir au maximum le maintien des usages en place et minimiser le temps de travaux</li> <li>- Maintien de la circulation ou solutions temporaires (voiries provisoires, déviations ponctuelles ou d'itinéraires bis)</li> <li>- Plan d'organisation réalisé en concertation avec les partenaires du projet et les commerçants</li> <li>- Maintien des services de la collectivité</li> <li>- Communication auprès des automobilistes, les usagers des transports en commun et les riverains</li> </ul>	Modérés	Sans objet
		<b>Forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reports de trafic sur les voiries structurantes du périmètre (RD41, RD308, RD311)</li> </ul>			
	Permanent	<b>Modérés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modification des conditions de circulation propre à chaque secteur (zone 30, sens unique, réduction ponctuelle du nombre de voies, etc.)</li> <li>- Réduction de la capacité routière de la RD48 et de la RD392</li> <li>- Impacts limités sur la capacité viaire</li> <li>- Diminution des trafics routiers sur les voiries dont les capacités routières sont réduites du fait du projet</li> <li>- Report sur les voiries structurantes possédant des réserves de capacité (RD41, RD311)</li> <li>- Report diffus sur les voiries locales</li> <li>- Conservation de l'itinéraire de convoi exceptionnel sur la RD392</li> </ul>	<b>Evitement :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conception du projet adaptée afin de limiter les impacts sur la circulation</li> </ul> <b>Réduction :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptation de la signalisation routière en partenariat avec les différents gestionnaires des réseaux modifiés</li> <li>- Recherche de l'optimisation du fonctionnement des carrefours (géométrie, coordination des feux, etc.)</li> </ul>	Modérés	Sans objet
<b>Positifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminution du trafic, apaisement de la circulation et report de trafic vers les transports en commun</li> </ul>					
Réseau de transports collectifs	Temporaire	<b>Forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dégradation de la qualité du service des bus pendant les travaux (itinéraires modifiés, arrêts déplacés, horaires adaptés)</li> <li>- Maintien de l'usage des sites propres / couloirs bus existants</li> <li>- Aucun impact sur les dessertes des gares ferroviaires du secteur d'étude</li> </ul>	<b>Réduction</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien des lignes de bus autant que possible et avec un niveau de service acceptable</li> <li>- Modifications des itinéraires en cohérence en lien avec les plans de circulation</li> <li>- Actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers</li> <li>- Présence d'agents de proximité pour assurer le lien entre les riverains et le chantier</li> </ul>	Modérés	Sans objet
		<b>Forts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Report vers d'autres lignes de transport ou vers l'automobile</li> </ul>			
Permanent	<b>Positifs</b> <p>Mise en place d'un réseau de lignes de bus efficaces et fiables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voies dédiées améliorant la régularité et les temps de parcours des lignes de bus entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Cormeilles-en-Parisis)</li> <li>- Mesures d'accompagnement complémentaires optimisant les conditions de circulation, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville</li> <li>- Restructuration du réseau de bus pour bénéficier au maximum des nouveaux ménagements</li> <li>- Gains de temps vers et depuis les principaux pôle de transport</li> </ul>	Sans objet	Positifs	Sans objet	



Modes doux	Temporaire	<p><b>Forts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modification des conditions de cheminement piétons et itinéraires cyclables (modification et allongement des itinéraires, diminution des largeurs de trottoir, etc.)</li> </ul>	<p><b>Réduction :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien des itinéraires actuels tant que possible</li> <li>- Mise en place de cheminements provisoires sécurisés</li> <li>- Plans de circulation réalisés en concertation avec les collectivités locales et les gestionnaires de voirie</li> <li>- Maintien des accès riverains et aux commerces</li> <li>- Communication et information des usagers</li> <li>- Présence d'agents de proximité pour assurer le lien entre les riverains et le chantier</li> </ul>	Modérés	Sans objet
		<p><b>Forts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Report des piétons et cyclistes vers des itinéraires moins perturbés.</li> </ul>			
	Permanent	<p><b>Positifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'itinéraires cyclables continus et sécurisés, qui se raccorderont aux aménagements existants.</li> <li>- Mise en place d'arceaux vélos sur l'ensemble des stations du projet</li> <li>- Amélioration de l'espace public et l'accessibilité aux PMR</li> </ul>	Sans objet	Positifs	
Stationnement	Temporaire	<p><b>Forts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Condamnation temporaire de places de stationnement latéral longeant les axes concernés</li> </ul>	<p><b>Réduction et évitement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès aux parkings privés maintenus autant que possible</li> <li>- Concertation avec les partenaires du projet et les commerçants</li> <li>- Places de stationnements spécifiques pour le personnel de chantier</li> <li>- Actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers</li> </ul>	Modérés	Proposition de places de substitution dans la mesure du possible
		<p><b>Forts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminution possible de la fréquentation des commerces locaux</li> </ul>			Commission d'indemnisation amiable
	Permanent	<p><b>Forts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminution du nombre de places de stationnement à l'échelle de la zone d'étude, particulièrement à Argenteuil.</li> </ul>	<p><b>Évitement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le maintien de l'offre de stationnement a été l'un des paramètres pris en compte dans la conception du projet</li> </ul> <p><b>Réduction :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Echange avec les communes afin de restituer une offre de stationnement cohérente</li> </ul>	Fort	Pas de compensation stationnement dans le centre-ville d'Argenteuil en cohérence avec la politique stationnement de la Ville et de l'offre de stationnement disponible sur le secteur privé

Légende :



## 5.6. EFFETS ET MESURES SUR LE PAYSAGE, LE PATRIMOINE ET LES LOISIRS

		Temporalité	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
Paysage		Temporaire	<b>Modérés</b> Abattage et risque de destruction d'arbres. Dégradation de l'ambiance du quartier liée aux nuisances.	- Les arbres maintenus en place seraient protégés du choc des outils et des engins par des corsets ou planches - Le mobilier urbain sera protégé	Faible	Sans objet
		Permanent	<b>Positif</b> Le projet améliorera le bilan végétal puisque près de 328 arbres supplémentaires seront présents sur le territoire	La conception a été réalisée de manière globale en cherchant à préserver au maximum les alignements d'arbres existants. - Les alignements d'arbres supprimés sont restitués dans la mesure du possible par de nouvelles plantations renforçant ainsi la qualité paysagère des axes empruntés et le cadre de vie des usagers et habitants.	Peu perceptibles	Recherche de solutions de compensation en lien avec la Ville d'Argenteuil afin de diminuer le bilan dans le centre-ville
Patrimoine	Archéologique	Temporaire	<b>Faibles</b> La présence de vestiges archéologiques pourrait avoir un impact sur le déroulement du chantier : interruption, fouilles de sauvetage, fouilles conservatoires, voire modification du projet.	- Une demande anticipée de diagnostic archéologique a été adressée à la DRAC - Le maître d'ouvrage respectera la législation en vigueur en matière de découverte fortuite	Peu perceptibles	Sans objet
		Permanent	<b>Peu perceptibles</b> Le projet en phase exploitation n'est pas susceptible d'avoir une influence sur les sites archéologiques	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
	Historique et culturel	Temporaire	<b>Modéré</b> Les travaux pourront temporairement perturber l'accès aux monuments historiques et créer des nuisances visuelles aux abords de certains monuments historiques.	- Les travaux devront être effectués en concertation avec l'ABF - Les installations de chantier seront le plus éloignées possible et en dehors des perspectives visuelles des monuments protégés - Des itinéraires alternatifs seront mis en place pour garantir l'accessibilité aux monuments historiques	Faible	Sans objet
		Permanent	<b>Faibles</b> Compte tenu de la localisation de très ponctuelle des démolitions, de la nature du projet et du milieu fortement urbanisé dans lequel il s'insère, le projet n'est pas de nature à impacter significativement les covisibilités. Les aménagements du projet BES modifieront le paysage urbain aux abords de certains monuments mais n'auront pas d'impact significatif sur les covisibilités.	- Le projet sera défini en concertation avec l'ABF pour réduire l'impact sur le patrimoine environnant - Les mesures paysagères participeront notamment à la requalification du paysage urbain aux abords des monuments historiques.	Peu perceptibles	Sans objet
		Permanent	<b>Positifs</b> Le projet va améliorer l'accessibilité des sites culturels tels que les monuments historiques localisés le long du tracé du projet BES.	- Sans objet	Positifs	Sans objet
	Tourisme et loisirs	Temporaire	<b>Peu perceptibles</b> Les impacts en phase chantier concernent principalement les perturbations de trafic pour les touristes. Des itinéraires alternatifs seront proposés.	- Des itinéraires alternatifs seront proposés.	Peu perceptibles	Sans objet



Temporalité		Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
	Permanent	Positifs L'accessibilité aux équipements de loisirs et touristiques sera améliorée.	- Sans objet	Positifs	Sans objet

Légende :



## 5.7. EFFETS ET MESURES SUR LE CADRE DE VIE, LA SECURITE ET LA SANTE PUBLIQUE

	Temporalité	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
Qualité de l'air	Temporaire	<b>Modérés</b> Les principaux impacts proviennent des opérations de dégagement des emprises ou de terrassement ainsi que de la circulation des engins sur piste	- Arrosage des pistes de chantier, limitation de la vitesse, utilisation de véhicules et matériels aux normes, limitation des distances entre le chantier et les sites d'approvisionnement	Faibles	Sans objet
	Permanent	<b>Peu perceptibles</b> Globalement, le projet entraîne un impact positif ou négatif, en fonction des axes, mineur (sans incidence notable sur la qualité de l'air) : - Faible augmentation des concentrations le long de la rue Michel Carré, sur une portion de la D311 et sur de nombreux axes routiers réparties de l'aire d'étude mais avec des impacts encore plus faibles ; - Faible baisses des concentrations le long de la D192 de son intersection à la D311 jusqu'à l'Avenue Robert Schuman et sur le boulevard Léon Feix de son intersection au boulevard Marcel Guillot à la D48.	Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
	Permanent	<b>Peu perceptible</b> Le projet ne présente pas d'impact sur l'exposition globale de la population à la pollution.	Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
Ambiance sonore et vibratoire	Temporaire	<b>Modérés</b> Les nuisances proviennent du bruit des différents engins, des groupes électrogènes, du trafic induit sur le réseau routier	- Les entreprises devront mettre le maximum de précautions pour respecter la tranquillité du voisinage ; - L'organisation du chantier sera étudiée avec précision ; - Le déroulement du chantier sera suivi par un correspondant bruit et un dossier bruit de chantier sera déposé dans les mairies des communes et à la préfecture un mois avant le début des travaux	Faibles	Sans objet
	Permanent	<b>Modérés</b> On recense au total 25 habitations individuelles et 17 collectifs (représentant environ 245 logements) pour lesquels les objectifs acoustiques ne sont pas respectés.  Les résultats de l'étude montrent, par ailleurs, que les mesures d'accompagnement (Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville) n'induisent pas de transformation significative de voies existantes.  De même, aucun nouveau Point Noir de Bruit supplémentaire n'est créé par le projet.	- Les mesures de protections préconisées consistent alors à mettre en œuvre des isolations acoustiques de façade. - Les travaux d'isolation à réaliser concernent a minima 25 pavillons et 6 collectifs, représentant au total 60 logements. - Des mesures seront réalisées au niveau des bâtiments plus récents pouvant être exposés	Faibles	Sans objet
Emissions lumineuses	Temporaire	<b>Peu perceptibles</b> Les éclairages étant déjà denses sur ce secteur urbain, la gêne induite par les éclairages nécessaires à la sécurité du chantier est à relativiser.	- Les émissions lumineuses seront limitées au strict nécessaire, et conditionnées par l'impératif de sécurité du chantier. - Les entreprises devront respecter les prescriptions relatives à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses	Peu perceptibles	Sans objet
	Permanent	<b>Peu perceptibles</b> Au regard de la pollution lumineuse globale de la zone d'étude, les émissions lumineuses sont considérées comme peu perceptibles.	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet



Temporalité		Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Impacts résiduels	Mesures de compensation
Champs	Temporaire	<b>Peu perceptibles</b> Les travaux ne sont pas de nature à induire des perturbations électromagnétiques temporaires et ne sont pas sensibles aux champs électromagnétiques.	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
	Permanent	<b>Peu perceptibles</b> Le projet ne génère pas d'émissions de radiations ou d'ondes électromagnétiques.	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
Pollution des sols	Temporaire	<b>Forts</b> Le territoire d'étude a fait l'objet de nombreuses utilisations industrielles qui se sont côtoyées et/ou succédées dans le passé, susceptibles d'être à l'origine d'une pollution des sols et sous-sols. Les risques concernent : l'utilisation de substances polluantes pour les besoins des travaux et les terrassements des zones impactées notamment en composés volatils	- Stockage des substances dans des aires identifiées, - Gestion des nuisances environnementales (mise en place des moyens techniques adaptés)	Faibles	Sans objet
	Permanent	<b>Peu perceptibles</b> En phase exploitation le projet n'est pas susceptible d'engendrer une pollution des sols	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
Amiante	Temporaire	<b>Forts</b> Risque amiante considéré comme important plus particulièrement vis-à-vis des risques d'exposition du personnel et environnement proche	- Port des EPI spécifiques + formations amiante - Moyens techniques mis en place pour contrôler les émissions - Respect de la norme NF X 46-020. 22 et de l'article R.541-43 du Code de l'Environnement dans les phases de démolition des chaussées, de transport évitant l'envol de fibres et d'évacuation en filière adaptée - Mesures environnementales libératoires	Faibles	Sans objet
	Permanent	<b>Peu perceptibles</b> Le projet ne génère pas de risque amiante.	- Sans objet	Peu perceptibles	Sans objet
Gestion des déchets et déblais	Temporaire	<b>Modérés</b> La mauvaise gestion des déchets peut entraîner la dégradation de l'image du chantier et favoriser l'accumulation des déchets.	- Mise en place d'une évacuation coordonnée avec les chantiers simultanés. - Réemploi des matériaux si possible.	Faibles	Sans objet
	Permanent	<b>Forts</b> La mauvaise gestion des déchets peut entraîner une pollution du site permanente et affecter la qualité des eaux souterraines et superficielles.	- Sensibilisation du personnel de chantier sur le tri. - Contrôles encadrés par la maîtrise d'œuvre. - Traçabilité des déchets. - Processus spécifique pour les déchets amiantés - Envoi des déblais dans des filières de tri adaptés	Faibles	Sans objet

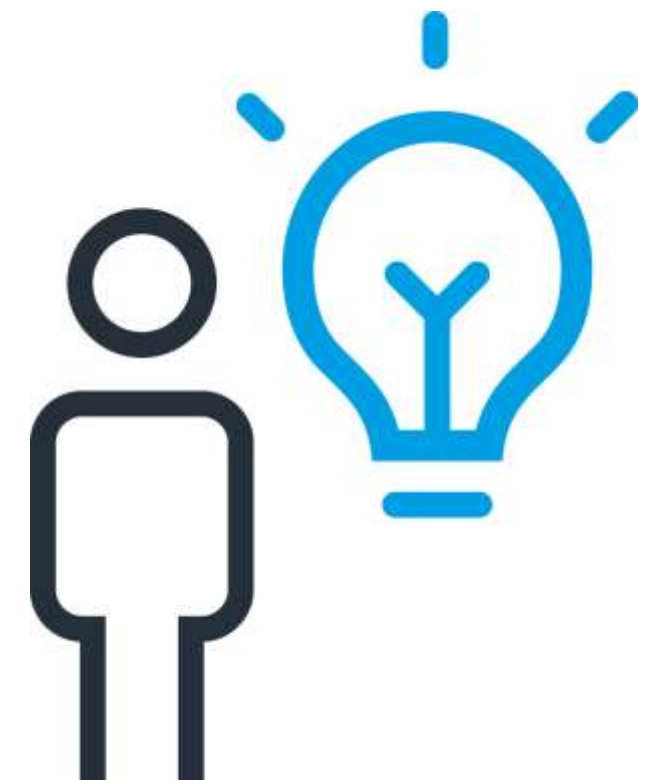
Légende :





# 6. Organisation du projet et calendrier

<b>6.1. Organisation .....</b>	<b>227</b>
6.1.1. Les porteurs du projet.....	227
6.1.2. Les financeurs du projet.....	227
6.1.3. Les collectivités locales.....	227
6.1.4. Les partenaires du projet .....	227
6.1.5. Périmètre d'intervention des différentes parties .....	227
6.1.6. Instances décisionnelles.....	228
<b>6.2. Planification.....</b>	<b>229</b>
6.2.1. Calendrier de l'opération .....	229
6.2.2. Etapes clés du projet.....	230
6.2.2.1. Etudes préliminaires de Schéma de Principe.....	230
6.2.2.2. Enquête publique et Déclaration d'utilité publique .....	230
6.2.2.3. Etudes d'avant-projet .....	230
6.2.2.4. Acquisitions foncières .....	230
6.2.2.5. Autres Procédures administratives.....	230
6.2.2.6. Etudes de projet.....	230
6.2.2.7. Travaux.....	230
6.2.2.8. Mise en service .....	230
<b>6.3. Principes d'organisation des travaux .....</b>	<b>231</b>





## 6.1. ORGANISATION

### 6.1.1. Les porteurs du projet

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par **Île-de-France Mobilités**.



Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité en région Île-de-France. A ce titre, Ile-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Ile-de-France Mobilités, dont le Conseil d'administration est composé d'élus de la Région Ile-de-France et des huit départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Ile-de-France.

Le présent projet fait partie des projets d'infrastructures de transport portés par **Île-de-France Mobilités**.

### 6.1.2. Les financeurs du projet

Le financement des études est assuré à parts égales par la Région Ile-de-France et le Département du Val d'Oise.



La **Région Ile-de-France** est le principal financeur du développement des transports en Ile-de-France. L'amélioration des transports du quotidien concrétise la révolution des transports engagée en 2016 pour tous les franciliens.



Le Département du **Val d'Oise** agit pour faciliter les déplacements en transports en commun et participe au financement des études de bus en site propre.



Le projet Bus Entre Seine étant une opération d'infrastructure majeure pour le territoire francilien, le financement des étapes ultérieures est assuré dans le cadre du Contrat de plan Etat Région (CPER) par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département du Val d'Oise.

### 6.1.3. Les collectivités locales

Le projet traverse quatre communes situées dans deux départements :

- Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis dans le Val d'Oise ;
- Sartrouville dans les Yvelines.

Les quatre communes appartiennent à des EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) différents :

- la Communauté d'Agglomération Saint Germain Boucles de Seine (CASGBS), depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour Bezons et Sartrouville ;
- la Communauté d'Agglomération Val Parisis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour Cormeilles-en-Parisis ;
- la Métropole du Grand Paris et l'Etablissement public Territorial (EPT) Boucle Nord de Seine) pour Argenteuil depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

### 6.1.4. Les partenaires du projet

Plusieurs partenaires ont également contribué à l'élaboration du Schéma de Principe, mais également au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (liste non exhaustive) :

- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) ;
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE) ;
- la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) ;
- les exploitants : RATP, Transdev ;
- les associations d'usagers : Mieux se Déplacer à Bicyclette, Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye (CADEB), riverains, etc.
- les concessionnaires de réseaux.

### 6.1.5. Périmètre d'intervention des différentes parties

Afin de réaliser les études de Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique, Ile-de-France Mobilités s'est appuyé sur des diverses assistances techniques pour assurer la consolidation des dossiers et pérenniser le planning du projet sur les volets suivants :

- ingénierie architecture pour la réalisation des études techniques relatives au système de transport et aux aménagements urbains associés ;
- trafic routier et stationnement ;

- expertise foncière ;
- levés topographiques ;
- études faune-flore et zones humides ;
- études phytosanitaires des arbres ;
- études géotechniques, pollutions des chaussées et des sols ;
- performances bus, exploitation et maintenance ;
- compensations écologiques ;
- communication et la concertation.

Après l'enquête publique, un maître d'œuvre sera désigné pour réaliser les études détaillées du projet et le suivi des travaux jusqu'à la mise en service des aménagements. Les entreprises en charge de la construction seront désignées à la suite des études détaillées.

En parallèle, les exploitants des lignes de bus seront intégrés à la démarche pour organiser les services associés aux nouveaux aménagements.

## 6.1.6. Instances décisionnelles

Plusieurs instances décisionnelles ont eu lieu durant le déroulement des études de Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête Publique du Bus Entre Seine :

- Comité technique

Le comité technique a pour rôle de préparer les commissions de suivi, mais également de porter à la connaissance des partenaires les éléments de conception du projet et d'avancement des études. Il contribue également à orienter certains choix techniques en concertation avec les partenaires du projet.

Un comité technique des études réunit les partenaires principaux, soit :

- la Région Ile-de-France ;
- le Conseil départemental des Yvelines ;
- le Conseil départemental du Val d'Oise ;
- les services techniques des communes concernés.

- Commission de suivi (COSU)

La commission de suivi de l'opération associe les financeurs et les élus des collectivités locales concernées.

La commission de suivi a pour rôle :

- de veiller au bon déroulement et à la qualité des études, de présenter les résultats des études et de contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire ;
- de favoriser le bon déroulement du projet notamment dans son articulation avec les partenaires locaux.

- Comité des financeurs (COFI)

Le comité des financeurs réunit les financeurs listés ci-avant.

Les comités des financeurs sont organisés pour partager les principales évolutions d'études du point de vue des coûts et délais de l'opération et échanger sur les évolutions de programme éventuelles. Ils visent également à faire un point d'étape sur la consommation des crédits (suivi des dépenses, prévisions de facturation) et à préparer les conventions de financement pour les phases ultérieures.

- Conseil d'Administration d'Ile-de France Mobilités

Le Conseil d'Administration se réunit 6 à 7 fois par an pour impulser et définir les politiques de transport en Ile-de-France et décider des moyens de leur mise en œuvre.

Les délibérations du Conseil rythment les projets et permettent d'en valider les principales étapes. Le Schéma de Principe et le Dossier d'Enquête Publique font l'objet d'un passage en Conseil d'Administration.



## 6.2. PLANIFICATION

### 6.2.1. Calendrier de l'opération

La figure suivante présente le calendrier prévisionnel des procédures et des travaux. La mise en service des aménagements est envisagée à l'horizon 2027, sous réserve des autorisations administratives et de la mise en place des financements.

Figure 192 : Planning directeur simplifié

📅	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
<b>Phase Etudes</b>	Schéma de Principe et Dossier d'enquête publique				Instruction du dossier et organisation de l'enquête publique				Enquête publique				◆ Déclaration d'Utilité Publique (DUP)				Etudes d'avant-projet				Etudes de projet											
<b>Acquisitions foncières</b>																																
<b>Phase Travaux</b>									Dévoisement des réseaux concessionnaires								Travaux d'infrastructure															
																													Mise en service des aménagements ◆			

## 6.2.2. Etapes clés du projet

Les hypothèses qui ont été prises pour bâtir le planning présenté ci-avant sont décrites dans ce chapitre.

### 6.2.2.1. ETUDES PRELIMINAIRES DE SCHEMA DE PRINCIPE

Différents comités ont été mis en place par Ile-de-France Mobilités pour la définition du parti d'aménagement du projet Bus Entre Seine.

Une fois les principes de conception du projet arrêtés par Ile-de-France Mobilités, en concertation avec les partenaires du projet, les études techniques sont finalisées et le schéma de principe constitué. Celui-ci est approuvé par le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

### 6.2.2.2. ENQUETE PUBLIQUE ET DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Un processus d'instruction du dossier du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) est organisé sous l'égide des services de l'Etat, en vue de la préparation de l'enquête publique.

### 6.2.2.3. ETUDES D'AVANT-PROJET

L'avant-projet consiste en l'approfondissement de la conception du projet avec un niveau d'études plus avancé. Il sera réalisé par le maître d'œuvre désigné par Ile-de-France Mobilités, concerté avec les partenaires du projet puis approuvé par le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

### 6.2.2.4. ACQUISITIONS FONCIERES

Pour acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet, Ile-de-France Mobilités privilégie les échanges amiables avec les différents propriétaires concernés.

En parallèle, une procédure d'expropriation est mise en œuvre pour, le cas échéant, encadrer les démarches d'acquisition.

Une enquête parcellaire, déterminant avec précision les surfaces objet d'acquisitions et les propriétaires concernés, sera organisée ultérieurement par le préfet, saisi par le maître d'ouvrage sur le fondement de la déclaration d'utilité publique du projet. L'arrêté de cessibilité délivré par le préfet clôt la phase administrative de la procédure d'expropriation. Il sera suivi par l'ordonnance d'expropriation. Lorsque qu'une phase judiciaire est engagée, il appartient au juge de prendre une ordonnance transférant la propriété et de fixer le montant des indemnités.

### 6.2.2.5. AUTRES PROCEDURES ADMINISTRATIVES

Plusieurs procédures administratives seront menées sur la base d'une définition du projet plus abouti (niveau AVP), notamment au titre des impacts potentiels du projet sur les espèces protégées ou encore au titre de la loi sur l'eau ou de la nécessité de fouilles archéologiques.

### 6.2.2.6. ETUDES DE PROJET

Les études de projet permettent une définition plus précise du projet, préalablement au lancement des consultations pour désigner les entreprises qui seront en charge de réaliser les travaux.

### 6.2.2.7. TRAVAUX

La réalisation des travaux est conditionnée par le transfert de propriété de l'assiette foncière (ou à défaut la prise de possession anticipée ou l'autorisation d'occupation temporaire), par la réalisation des travaux de libération des emprises lorsque cela est nécessaire (déviation des réseaux concessionnaires notamment) et par la passation des marchés de travaux.

Les travaux de dévoiement des réseaux, à la charge des concessionnaires de réseaux, sont envisagés sur une période d'environ un an. Les travaux d'aménagement des voies dédiées et des mesures d'accompagnement sont ensuite envisagés sur une période globale d'environ deux ans.

### 6.2.2.8. MISE EN SERVICE

A la suite de ces travaux, des essais et formations seront organisés.

La mise en service des aménagements, au service d'un réseau de bus restructuré, est envisagée en 2027.



## 6.3. PRINCIPES D'ORGANISATION DES TRAVAUX

### 6.3.1. Conditions d'exécution des travaux des voies dédiées

#### 6.3.1.1. PRINCIPES GENERAUX D'EXECUTION DES TRAVAUX DES VOIES DEDIEES

La réalisation de l'infrastructure bus et la requalification des aménagements urbains ont un impact important sur le fonctionnement du territoire. Toutefois, des principes d'ordonnement et de réalisation des travaux permettent de limiter autant que possible ces impacts. La mise en place de phasages dans la réalisation des travaux permet de limiter l'intervention à des secteurs successifs du tracé, sans intervenir simultanément sur l'ensemble des voies dédiées.

Les principes généraux d'organisation du chantier sont les suivants :

- maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- impacter le moins possible la circulation des bus ;
- conserver les accès riverains, aux commerces, aux entreprises ;
- assurer le maintien des fonctions spécifiques (livraisons, collecte des ordures ménagères, services de secours, etc.).

Pour les travaux des voies dédiées, plusieurs fronts de travaux pourront être organisés simultanément.

Le phasage détaillé et le nombre de fronts de travaux seront à préciser durant les phases d'études ultérieures en fonction des contraintes du projet (allotissement, déviations de réseaux, contraintes techniques, contraintes de circulation, raccordement aux réseaux existants, etc.) et des contraintes relatives à la vie locale (commerces, livraisons, collectes des ordures ménagères, accès pompiers...).

Les travaux sont réalisés en trois grandes phases :

- Phase 1 : Travaux préparatoires ;
- Phase 2 : Travaux de voirie et voies dédiées ;
- Phase 3 : Mise en place des équipements et essais.

#### > Phase 1 : Travaux préparatoires

La réalisation des travaux préparatoires préalablement au début des travaux est indispensable. Cette étape consiste à :

- Effectuer des acquisitions foncières ;
- Libérer des emprises ;
- Effectuer des aménagements provisoires ;
- Déplacer des réseaux enterrés.

Le projet se développant en partie seulement sur le domaine public routier, les acquisitions nécessaires des terrains privés se feront dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP).

Avant de réaliser les travaux majeurs, il est nécessaire de libérer les emprises nécessaires au projet en procédant à la dépose de mobilier urbain, des petites démolitions (clôtures, murets...), etc. Ce sont les premiers travaux qui peuvent être réalisés. Ils peuvent également être étalés dans le temps en fonction des besoins.

De plus, pour assurer la circulation des véhicules durant les travaux, des aménagements provisoires pourront être réalisés. Il s'agira d'aménager notamment des voiries et des carrefours provisoires (voirie, signalisation, éclairage, ...).

Concernant le dévoiement des réseaux, il doit être réalisé, sauf cas particulier, préalablement aux travaux du projet. La déviation des réseaux est pilotée par les concessionnaires qui font généralement appel à des entreprises spécialisées. Une attention particulière devra être apportée à l'organisation des travaux entre les différents intervenants durant cette phase. Les réseaux seront déviés sous les voiries/trottoirs entraînant des perturbations de la circulation. Des mesures temporaires pourront être mises en place pour maintenir des accès véhicules et piétons (passerelles et ponts routiers). Ils doivent être réalisés au plus tôt pour permettre le démarrage des travaux.

Tout au long des travaux, les accès aux commerces, logements, équipements publics, les cheminements piétons et vélos, et les circulations des véhicules de secours seront préservés autant que possible.

#### > Phase 2 : Travaux de voirie et voies dédiées

Les travaux de voiries comprennent la réalisation de voiries provisoires et définitives, les aménagement bus (couloirs et sites propres) ainsi que les trottoirs et aménagement finaux (plantations, mobilier urbain...). Ils sont réalisés par section et de manière à maintenir les cheminements piétons et, au maximum, la circulation des véhicules.

En règle générale, les travaux s'effectueront selon la méthode de caissons décalés. Une voirie sera coupée le temps d'effectuer les travaux sur cette zone, puis la circulation sera ensuite basculée sur cette voirie neuve et/ou futur site propre bus, pour permettre le démarrage des travaux d'aménagement en plateforme et sur la voirie opposée.

Les travaux de voirie nécessitent également une voie pour les véhicules de chantier (approvisionnement), comprise dans l'emprise « voirie » ou « travaux ».

Les traversées de carrefours entraînent les impacts les plus forts sur le flux de circulation. Soit la circulation sera déviée, soit les travaux seront réalisés par demi-emprise de carrefour pour laisser la possibilité aux véhicules de le traverser. Ce point sera approfondi dans les études ultérieures.

Pour les rues adjacentes et les accès aux propriétés, un raccordement est prévu aux trottoirs et voiries existantes.

Les trottoirs, même en phase chantier, restent praticables pour les riverains et les piétons avec un transit sécurisé par des barrières. Des passerelles métalliques sécurisées seront mises en place afin de conserver les accès riverains, aux commerces et les cheminements piétons.

La finition de la voirie et des espaces publics adjacents (trottoirs) est réalisée selon un certain programme afin de limiter les emprises et les inconvénients pour les riverains et les automobilistes : pose des candélabres, du mobilier urbain, des panneaux et de la signalisation tricolore.

Les fronts de travaux seront déployés le long des voies dédiées, avec des travaux décomposés selon un phasage type, adapté à chaque secteur traversé.

### > **Phase 3 : Mise en place des équipements et essais**

Il s'agit de la phase la moins contraignante pour les riverains car pendant cette phase, la voirie est déjà utilisable dans son état futur et opérationnel.

Elle consiste à mettre en place les derniers équipements finaux qui permettent d'assurer le bon fonctionnement du réseau :

- De la signalisation routière ;
- Des équipements de station (armoires, mobilier, éclairage, service d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs).

La majorité de la pose des équipements peut débuter dès que les travaux de plateforme sont terminés.

Ensuite, la phase d'essais suit un programme qui sera déterminé dans les études ultérieures. Elle permettra de procéder aux essais par sous-système puis aux essais d'ensemble avec les bus pour vérifier le fonctionnement des lignes, et notamment :

- La signalisation ;
- Le système d'aide à l'exploitation ;
- La priorité aux feux.

Cette phase sera suivie d'une période de marche à blanc et de formation des conducteurs. Cette période de marche à blanc est destinée à faire rouler les bus sans voyageurs afin de s'assurer du bon fonctionnement du réseau en conditions réelles.

## 6.3.1.2. EMPRISES TRAVAUX

Cette partie présente les exigences d'utilisation des sols en phase chantier, c'est-à-dire les emprises travaux. Ces emprises sont nécessaires pour le stockage des matériaux et l'installation de bases vie. La base vie fait également office de site de pilotage pour gérer et réguler l'avancée des travaux et facilite la cohabitation et le dialogue entre les différents corps d'états. Une base vie est composée de bungalows mais aussi de salles de réunion, vestiaires, bureaux, sanitaires, etc.

A ce stade d'étude, les sites d'implantation des bases travaux et les sites éventuels de stockage des matériaux ne sont pas arrêtés. Ces éléments seront précisés dans le cadre des études d'Avant-Projet.

La position et la superficie de la base vie principale du chantier permettra de déterminer le besoin d'autres bases de stockage de matériaux. Le nombre de bases vie dépendra de l'allotissement du projet qui sera établi dans les phases ultérieures.

Dans la mesure du possible, les bases vie devront :

- Être situées à proximité des travaux ;
- Bénéficier d'un accès facilité depuis et vers l'A86 et l'A15 ;
- Être réparties le long du tracé.

A titre d'exemple, les bases vie pourraient potentiellement être implantées, sous réserves d'accords à venir avec les propriétaires concernés, sur :

- Les secteurs en mutation urbaine (Projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine) ;
- Les parcelles faisant l'objet d'emplacements réservés.
- Le parking du magasin Brico Dépôt à Sartrouville (parcelle AD325).

## 6.3.1.3. GESTION DES INTERFACES AVEC LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES ET PROJETS D'AMENAGEMENTS

### Fonctionnement des lignes de bus

La maîtrise d'ouvrage, le maître d'œuvre et les exploitants des transports en commun devront prendre les dispositions utiles et nécessaires à l'éventuelle déviation des lignes et aux déplacements des arrêts de bus pour dégager au maximum l'emprise et l'environnement des chantiers.

A ce stade des études, le phasage travaux envisagé devrait permettre de conserver les itinéraires actuels du réseau de bus, à l'exception de la rue Barbusse. En effet, sur ce secteur, les emprises sont trop contraintes pour permettre d'assurer deux sens de circulation simultanés pendant la phase travaux. Ainsi, les hypothèses envisagées sont :

- La mise en place d'une circulation alternée ;
- La mise en place d'un sens unique et la déviation de l'autre sens de circulation.

Ces modifications pourront impacter l'exploitation des bus passant par la rue Barbusse (ligne 272) en augmentant les temps de parcours des bus. La proposition la plus appropriée sera définie lors des études ultérieures.

### Gestion des interfaces avec d'autres projets

La consultation des différents maîtres d'ouvrages pour décider des actions et mesures conjointes devra permettre d'éviter les interférences avec les travaux réalisés sur d'autres chantiers.

Une adaptation locale du plan de circulation pourra être mise en place.

### Gestion des interfaces avec les accès au chantier

L'environnement élargi commence à partir de l'environnement immédiat et s'étend sur toutes les parties de voies publiques empruntées par les engins de chantier (des dessertes du chantier jusqu'aux bases d'approvisionnement et lieux d'évacuation). Il couvre également les zones publiques sur lesquelles, même



sans intervention directe, l'influence du chantier peut créer des perturbations ou exiger des aménagements particuliers (déviation des usagers par exemple).

Les entreprises mettront en œuvre tous les moyens appropriés pour la protection des chaussées utilisées par leurs engins.

Chaque fois que de besoin, il sera placé une signalisation des chantiers à longue distance (sortie de carrières ou des bases, circuit utilisé par les engins mécaniques lourds, etc.) qui répondra à tous les règlements et codes en vigueur.

### **Gestion des interfaces avec les accès riverains, commerces et entreprises**

Les cheminements piétons et PMR provisoirement créés et ceux existants modifiés pour la durée des chantiers devront satisfaire la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, les modifications apportées aux dispositions existantes seront clairement signalées sur le terrain et suffisamment en amont.

L'accès aux commerces pour leur desserte et leur livraison devra être maintenu pendant toute la durée du chantier. Un jalonnement et un fléchage spécifique pour les commerces devra être mis en place pendant toute la durée du chantier.

Les cheminements contournant des installations et empiétant sur la chaussée seront protégés (garde-corps, bordures, glissières, ...) par rapport à l'environnement (flux automobile, vide sur fouilles de chantiers).

Les largeurs des cheminements piétons provisoires devront avoir en tout point une largeur minimum de 1,80 m hors obstacle afin de répondre :

- à l'ensemble des normes et préconisations relatives aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- à l'accès des secours.

Des panneaux rétro réfléchissants et du balisage lumineux pourront être installés si nécessaire.

L'entretien et le nettoyage des cheminements piétons et PMR seront à assurer durant toute l'activité du chantier.

### **Gestion des interfaces avec les circulations douces**

Les itinéraires cyclables existants devront être maintenus pendant le chantier. Ils devront faire l'objet d'une vigilance accrue et seront nettoyés en cas de projections de matériaux sur leur surface. En certains points jugés dangereux, ils pourront faire l'objet d'aménagements provisoires spécifiques se traduisant par une signalisation adaptée et éventuellement, une obligation de mettre pied à terre.

Sur les sections non aménagées actuellement, la circulation des vélos sera mutualisée avec celle des véhicules motorisés.

### **Gestion des interfaces avec la circulation routière**

Les indications concernant la fermeture possible des carrefours, les déviations et restrictions des flux automobiles, à prendre en compte par les entreprises seront indiquées durant les phases ultérieures.

Les itinéraires de déviations (avec les travaux, informations et les panneaux police et jalonnement provisoires associés) seront à charge et mis en place par les entreprises.

De plus, il pourra être convenu que des aires soient concédées temporairement, pour un stationnement d'attente temporaire par exemple. Ces emplacements seront soumis à agrément du MOE, et aux gestionnaires des voiries.

### 6.3.1.4. PHASAGE TRAVAUX

Un principe de phasage des travaux a été déterminé pour chaque section homogène selon le découpage géographique suivant et représenté sur la carte ci-dessous :

- Section 1 : Boulevard Feix
- Section 2 : Boulevards Gallieni – Jeanne d’Arc
- Section 3 : RD48
- Section 4 : Rue Barbusse
- Section 5 : Rue Michel Carré
- Section 6 : Boulevard du Général Delambre
- Section 7 : Rue Jean Jaurès
- Section 8 : RD392
- Section 9 : Boulevard du Parisis

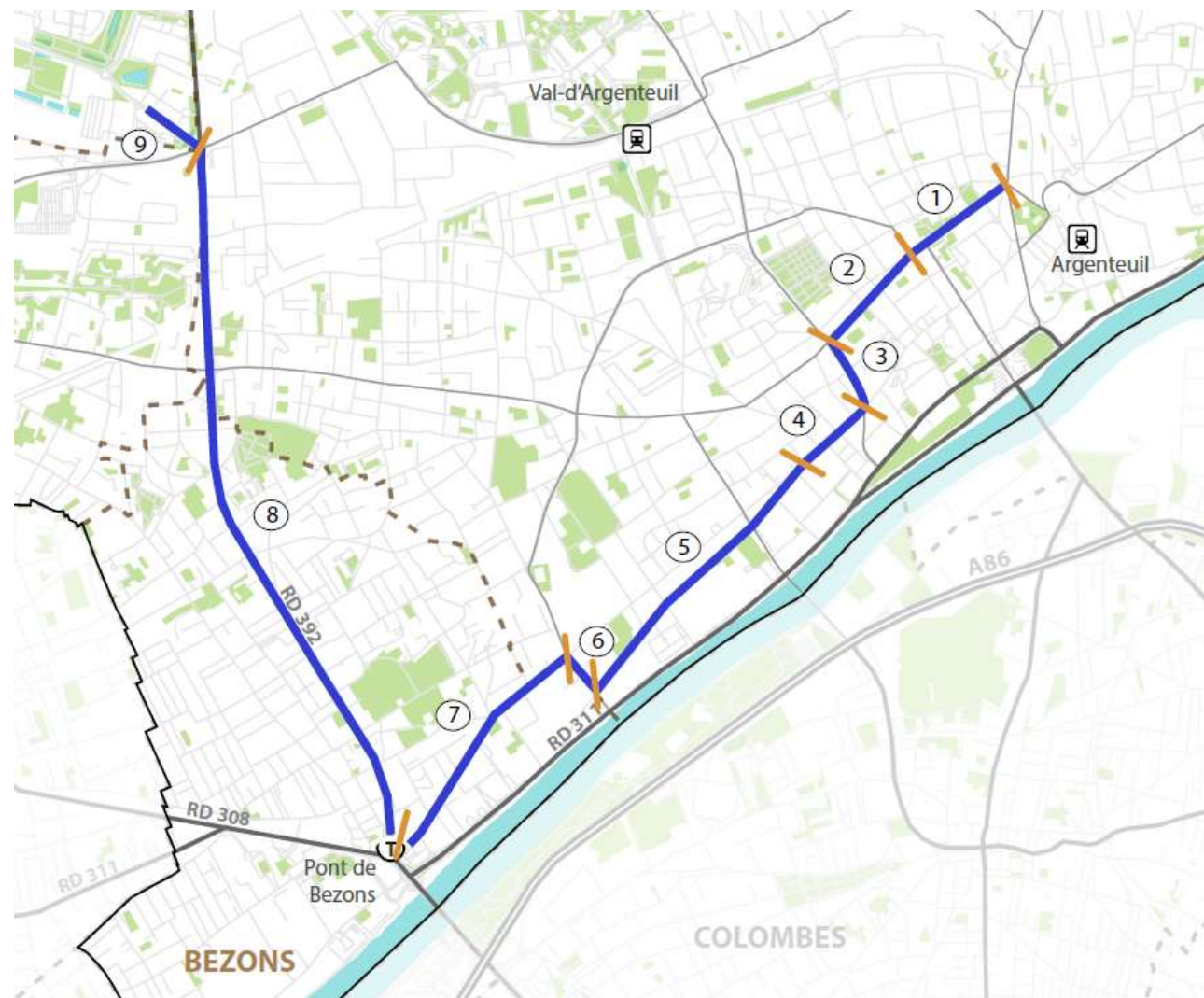


Figure 193 : Phasage des travaux

Pour quatre sections homogènes représentatives du projet, les pages suivantes fournissent le détail du phasage envisagé pour les travaux.

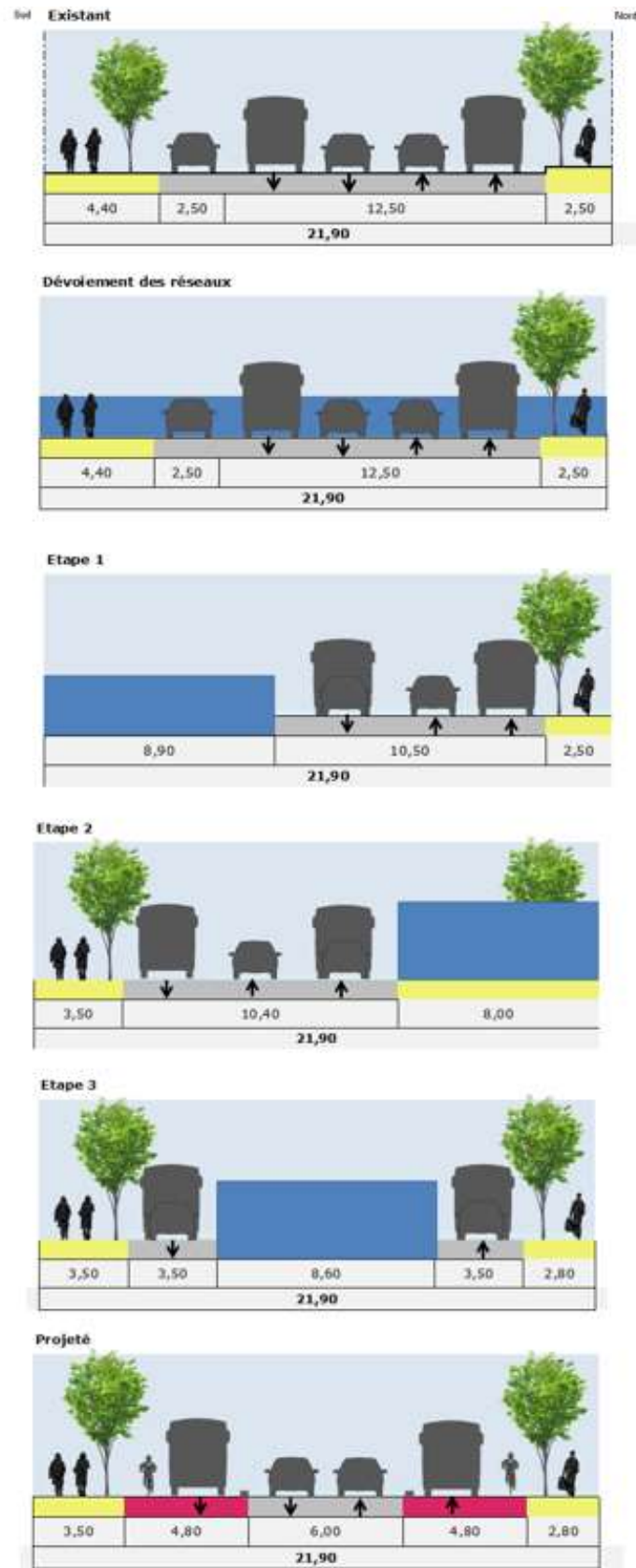
La phase de revêtement final (couche de roulement) n’est pas précisée dans les phasages présentés ci-après, elle sera détaillée lors des études ultérieures. Plusieurs options seront envisageables :

- Réalisation conjointe lors de la phase de réalisation de la voirie, si cela est compatible avec les phases de travaux suivantes ; le cas échéant mise en place d’une phase supplémentaire ;
- Une fois l’ensemble de l’aménagement réalisé :
  - Réalisation avec une circulation alternée ;
  - Réalisation de nuit.

#### Section 1 : Boulevard Léon Feix

Etape	Travaux	Impacts
Dévoisement réseaux	Approfondissement / dévoiement des réseaux. Suppression ou protection des alignements d’arbres sur la rive Sud.	Réductions ponctuelles de voiries. Stationnement maintenu dans la mesure du possible.
Etape 1	Réalisation de la voirie définitive côté Sud : trottoir, assainissement, espace vert, couloir bus / cycle.	Suppression du stationnement sur la rive Sud. Accès riverains perturbés sur la rive Sud. Cheminements piétons perturbés sur la rive Sud. Suppression d’une voie de circulation : 3 voies de circulation restantes dont 1 couloir bus.
Etape 2	Réalisation de la voirie définitive côté Nord : trottoir, assainissement, couloir bus / cycle.	Accès riverains perturbés sur la rive Nord. Cheminements piétons perturbés sur la rive Nord. Suppression d’une voie de circulation : 3 voies de circulation restantes dont 1 couloir bus.
Etape 3	Réalisation de la voirie définitive centrale : 2 voies de circulation VP et bordures couloirs bus.	Suppression de deux voies de circulation : 2 voies circulation restantes (circulation des bus en banalisé).



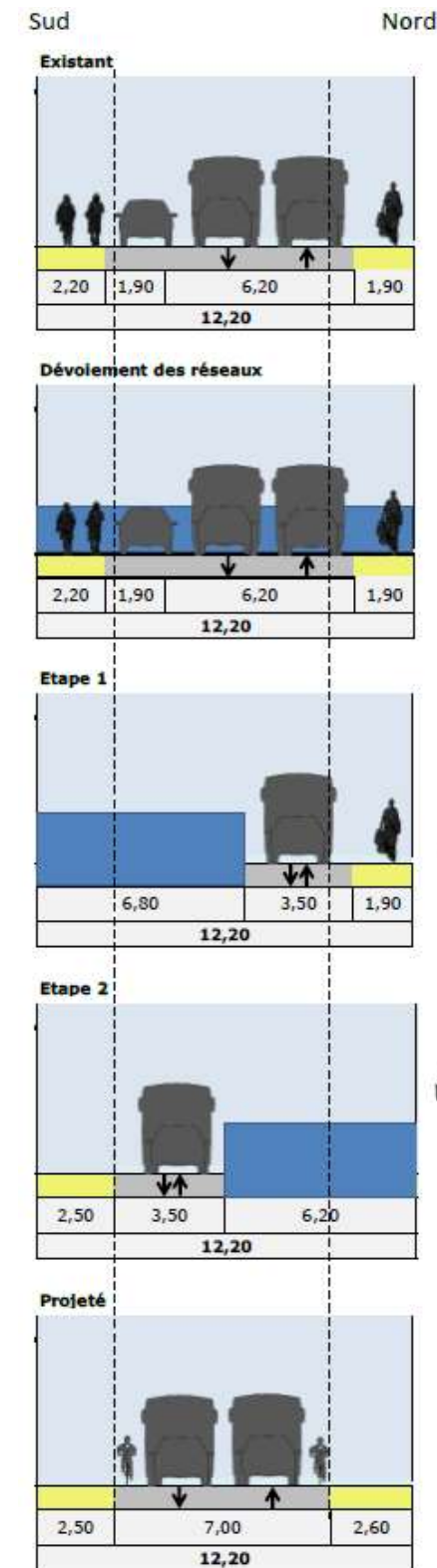


Au regard de l'emprise disponible, on veillera à conserver dans la mesure du possible une voie bus durant le chantier pour pénaliser le moins possible les bus.

Figure 194 : Coupe du phasage des travaux sur le boulevard Léon Feix

Section 4 : Rue Barbusse

Etape	Travaux	Impacts
Dévoisement réseaux	Approfondissement / dévoiement des réseaux.	Réductions ponctuelles de voirie.
Etape 1	Réalisation de la voirie Sud : trottoir, assainissement, voie de circulation VP / bus.	Suppression du stationnement. Circulation dégradée. Cheminement piétons perturbés sur la rive Sud. Accès riverains perturbés sur la rive Sud
Etape 2	Réalisation de la voirie Nord : trottoir, assainissement, voie de circulation VP / bus.	Circulation dégradée. Cheminement piétons perturbés sur la rive Nord. Accès riverains perturbés sur la rive Nord.



Emprises chantier permettant seulement de conserver une voie de circulation :

Plusieurs possibilités de circulation :

- Option privilégiée : alternat phasé par tronçon de rue pour minimiser la gêne des usagers et assurer les continuités de trafic. Une attention particulière sera portée au carrefour Barbusse/RD48.
- Mise à sens unique et déviation de l'autre sens de circulation (via les Rue Paradis ou RD311 par exemple). Le sens conservé sera défini plus tard. Il est conseillé de garder le même sens VP pendant toute la durée travaux.

- Légende :
- Trottoir
  - Emprise privée
  - Zone de chantier
  - Voie de circulation

Figure 195 : Coupe du phasage des travaux sur la rue Barbusse



Section 5 : Rue Michel Carré

Etape	Travaux	Impacts
Dévoiemment réseaux	Approfondissement / dévoiement des réseaux.	Réductions ponctuelles de voirie.
Etape 1	Réalisation de la voirie côté Nord : trottoir, assainissement, espace vert, stationnement, une voie de circulation VP, site propre bus bidirectionnel.	Accès riverains perturbés sur la rive Nord. Cheminement piétons perturbés sur la rive Nord.
Etape 2	Réalisation de la voirie côté Sud : trottoir, assainissement, espace vert, stationnement, une voie de circulation VP, bordure site propre .	Accès riverains perturbés sur la rive Sud. Cheminement piétons perturbés sur la rive Sud.

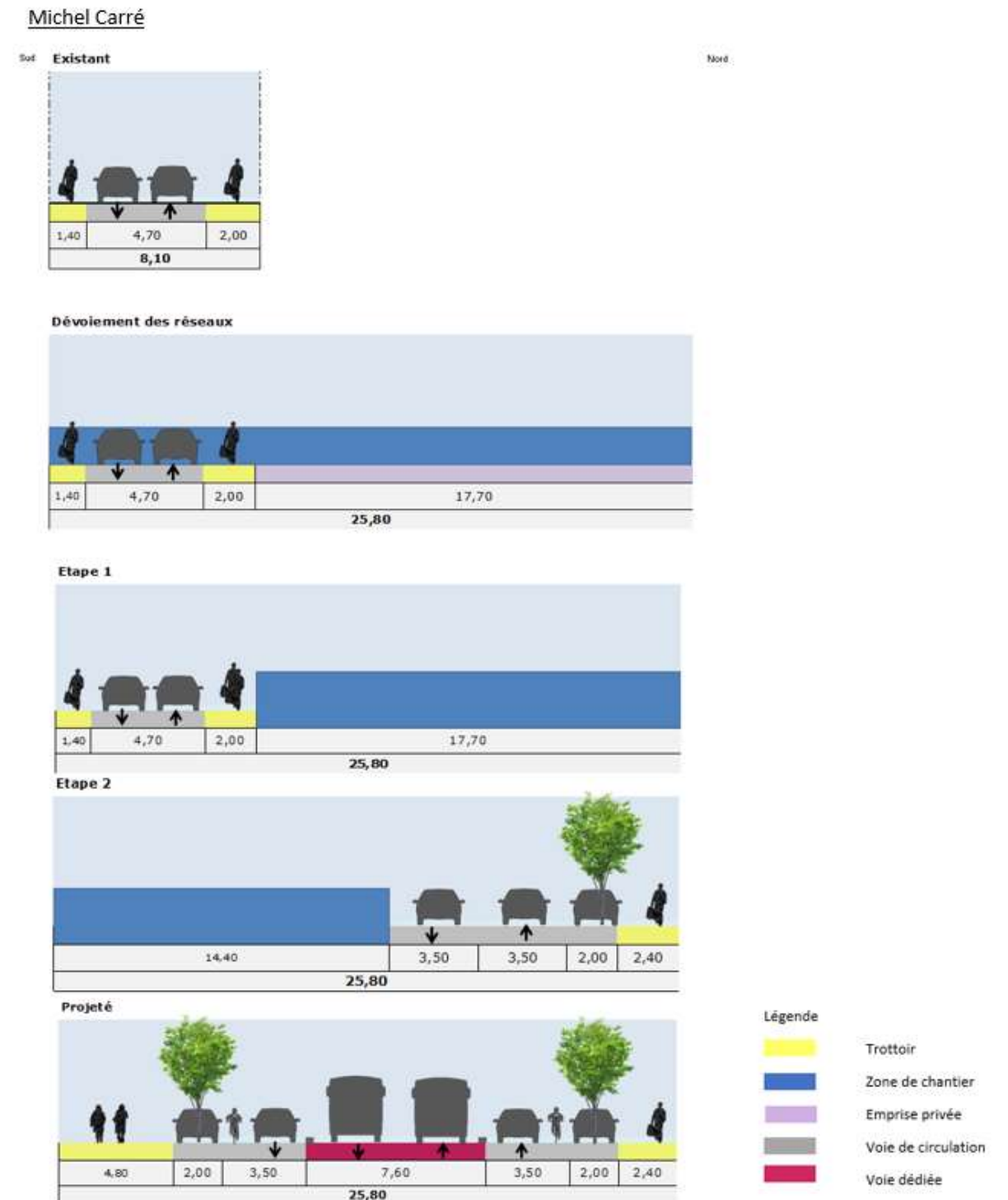


Figure 196 : Coupe du phasage des travaux sur la rue Michel Carré

Section 8 : RD392

Etape	Travaux	Impacts
Dévoisement réseaux	Approfondissement / dévoiement des réseaux. Suppression des alignements d'arbres.	Réductions ponctuelles de voirie.
Etape 1	Réalisation de la voirie définitive côté Est : trottoir, espace vert, une voie de circulation VP, bande cyclable, un sens site propre bus.	Chemins piétons perturbés sur la rive Est. Accès riverains perturbés sur la rive Est.
Etape 2	Réalisation de la voirie définitive côté Ouest : trottoir, espace vert, une voie de circulation VP, bande cyclable, un sens site propre bus.	Chemins piétons perturbés sur la rive Ouest. Accès riverains perturbés sur la rive Ouest.
Etape 3	Réalisation de la voirie définitive centrale : site propre bus (bordures + revêtement).	

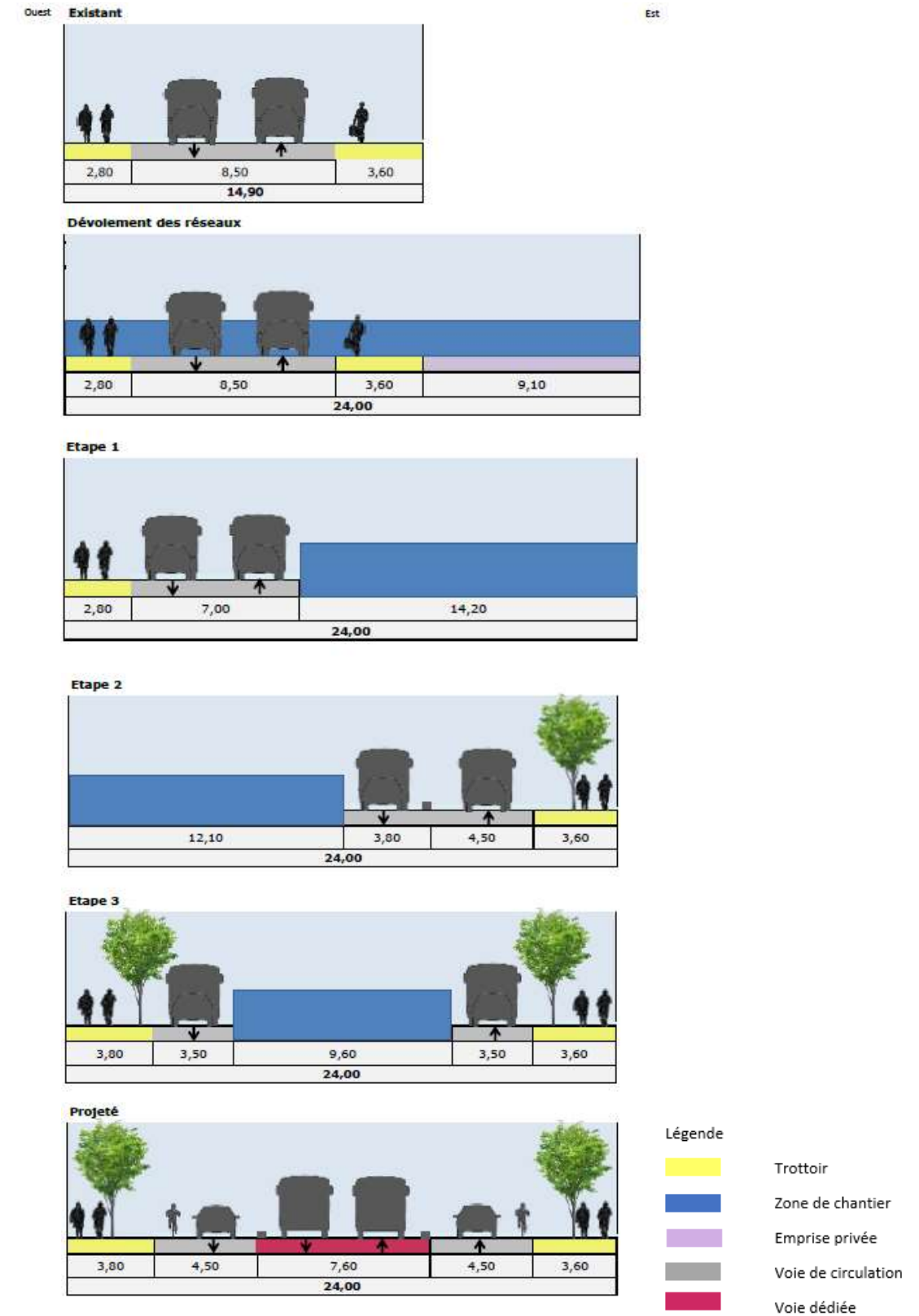


Figure 197 : Coupe du phasage des travaux sur la RD392



## 6.3.2. Conditions d'exécution des travaux des mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement localisées sur les communes de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis concernent des aménagements ponctuels :

- réaménagement de stations ;
- modification des carrefours (mise en place de la priorité aux carrefours à feux, modification du marquage au sol en carrefour).

Les principes généraux d'organisation du chantier sont similaires à ceux des voies dédiées :

- maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- impacter le moins possible la circulation des bus ;
- conserver les accès riverains, aux commerces, aux entreprises ;
- assurer le maintien des fonctions spécifiques (livraisons, collecte des ordures ménagères, etc.).

Pour leurs installations de chantier, et en fonction de la durée de leurs travaux, les mesures d'accompagnement pourront être organisées en chantiers indépendants.

Le phasage détaillé sera à préciser durant les phases d'études ultérieures en fonction des contraintes du projet et des contraintes relatives à la vie locale.

### *Réaménagement des stations*

La maîtrise d'ouvrage, le maître d'œuvre et les exploitants des transports en commun devront prendre les dispositions utiles et nécessaires à l'éventuel déplacements des arrêts de bus pour dégager au maximum l'emprise travaux. En cas de mobilisation d'une chaussée par les travaux, la circulation des véhicules et des bus pourra se faire en alternat.

A ce stade des études, les travaux envisagés devraient permettre de conserver les itinéraires actuels du réseau de bus en l'état.

### *Modification des carrefours*

Les traversées de carrefours entraînent les impacts les plus forts sur le flux de circulation. Soit la circulation sera déviée, soit les travaux seront réalisés par demi-emprise de carrefour pour laisser la possibilité aux véhicules de le traverser. Ce point sera approfondi dans les études ultérieures.



# 7. Economie du projet

<b>7.1. Coûts de réalisation .....</b>	<b>241</b>
7.1.1. Rappel : Coût objectif du DOCP .....	241
7.1.2. Présentation synthétique des coûts.....	241
<b>7.2. Analyse des risques de l'opération.....</b>	<b>242</b>





## 7.1. COUTS DE REALISATION

### 7.1.1. Rappel : Coût objectif du DOCP

En phase DOCP, le coût du projet hors matériel roulant avait été estimé avec une précision de plus ou moins 20 % à environ **115,3 M€ Hors Taxes** (H.T.) aux conditions économiques de mars 2017, dont :

- Voies bus : 106,3 M€ (comprenant le linéaire de voies bus, les stations et la requalification des carrefours) dont 23,9 M€ d'acquisitions foncières ;
- Mesures d'accompagnement : 9 M€.

Aux conditions économiques de juillet 2020, ce montant correspond à 120,5 M€ HT.

### 7.1.2. Présentation synthétique des coûts

Le coût d'investissement du projet Bus Entre Seine est estimé à **125,0 M€ HT** aux conditions économiques de juillet 2020. Il s'agit d'une estimation au stade études préliminaires à plus ou moins 10%.

L'estimation au stade du schéma de principe est donc en légère hausse (moins de 4% de hausse) par rapport à celle du DOCP.

Tableau 26 : Tableau synthétique des coûts d'investissement du projet Bus Entre Seine pour les voies dédiées et les mesures d'accompagnement (en M€ HT)

<b>Voies dédiées</b>	<b>120,2 M€</b>
Dont aménagements urbains/infra (hors acquisitions foncières, déviations de réseaux, PCC, dépôt, MR)	88,6 M€
Dont acquisitions foncières	31,6 M€
<b>Mesures d'accompagnement</b>	<b>4,8 M€</b>
Dont Sartrouville	4,1 M€
Dont Cormeilles	0,8 M€
<b>TOTAL Projet Bus Entre Seine</b>	<b>125,0 M€</b>

Nota : ces coûts incluent le coût des études et le provisions pour aléas et incertitudes.

<sup>2</sup> Décomposition des coûts d'investissement en 19 postes (source : « Evaluation des transports en commun en site propre, indicateurs transport pour l'analyse et le suivi des opérations », Certu, 1997)

Les coûts de matériel roulant associés à un renforcement de l'offre de bus sont estimés à 1,1 M€. Les évolutions de matériel roulant des lignes de bus en interface avec le projet d'infrastructure seront mises en œuvre dans le cadre de la politique générale d'Ile-de-France Mobilités en faveur de la transition énergétique.

Le détail de l'estimation financière du projet est présenté dans le tableau ci-après, en millions d'euros H.T, selon le découpage CEREMA.

Tableau 27 : Tableau synthétique des coûts (en M€ HT)

N° poste	Postes CEREMA <sup>2</sup> Intitulé poste	Mesures d'accompagnement		Total projet
		Voies dédiées	Total projet	
		Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)	Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)	Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)
1	Etudes AVP / PRO	3,3	0,2	3,5
2	Maitrise d'ouvrage	6,5	0,3	6,7
3	Maitrise d'œuvre Travaux	4,0	0,2	4,2
4	Foncier et libération des emprises	25,6	0,0	25,6
5	Réseaux			
6	Travaux préparatoires	13,7	0,4	14,0
7	Ouvrages d'art			
8	Plateforme	11,4	0,0	11,4
9	Voie spécifique des systèmes ferrés			
10	Revêtement du site propre	1,7	0,0	1,7
11	Voirie et espace public	23,6	0,0	23,6
12	Equipements urbains	8,0	0,0	8,0
13	Signalisation routière	2,9	1,0	3,9
14	Stations	4,1	1,5	5,6
15	Alimentation en énergie et traction			
16	Courants faibles	1,5	0,0	1,5
17	Dépôt			
18	Matériel roulant			
19	Opérations induites	0,0	0,0	0,0
20	Provisions pour aléas et incertitudes (PAI)	13,9	1,3	15,2
<b>Investissement total</b>		<b>120,2</b>	<b>4,8</b>	<b>125,0</b>

## 7.2. ANALYSE DES RISQUES DE L'OPERATION

Tableau 28 : Principaux risques identifiés

Risques	Causes	Conséquences	Mesures préventives
Financement de l'opération	Difficultés éventuelles de financement des opérations publiques	Report des études, des travaux et de la mise en service de l'opération	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les financeurs seront régulièrement associés aux étapes d'avancement du projet afin d'anticiper au mieux la mise en place des financements lors des étapes ultérieures</li> </ul>
Interfaces avec les opérations connexes	Retard dans la libération des emprises du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine  Incompatibilité avec les projets urbains (opérations immobilières de la RD392, ZAC des Bords de Seine, etc.)	Allongement du calendrier de l'opération	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afin de limiter les <b>risques liés aux projets connexes</b> (Porte Saint-Germain / Berges de Seine, RD392, ZAC Bords de Seine, etc.), les différents maîtres d'ouvrages et/ou collectivités sont associés aux réflexions du projet Bus Entre Seine depuis les études de DOCP (instances décisionnelles et réunions bilatérales et sectorielles).</li> <li>Le calendrier de réalisation du projet Bus Entre Seine ne présente à ce jour pas d'incompatibilité avec les plannings de réalisation des autres projets en interface. Ce travail collaboratif sera à maintenir jusqu'à la mise en service du projet, afin d'identifier au plus tôt les contraintes pouvant avoir un impact sur le décalage du planning.</li> </ul>
Dévoiemens de réseaux	Difficultés ou retard dans le dévoiement des réseaux par les concessionnaires	Allongement du calendrier de l'opération	<ul style="list-style-type: none"> <li>La <b>synthèse des réseaux des concessionnaires</b> sera engagée au plus tôt dans les études ultérieures afin de limiter les risques liés au dévoiement des réseaux. Un premier travail d'identification des impacts sur ces réseaux a été réalisé au stade des études préliminaires. Il sera complété par des investigations complémentaires durant les phases d'études ultérieures.</li> </ul>
Evolution du réseau de bus	Evolutions des lignes de bus associées au projet	Ajustements techniques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'éventuelle <b>restructuration du réseau</b> local de bus fait partie des attributions d'Ile-de-France Mobilités. Les évolutions éventuelles du réseau devront être prises en compte tout au long des études et partagées avec les collectivités jusqu'à la mise en service du projet.</li> <li>Le <b>choix de la technologie d'alimentation des futurs matériels roulants électriques</b> pourrait avoir un impact sur l'infrastructure développée dans le cadre du projet. Cette dimension devra être prise en compte tout au long des étapes ultérieures.</li> </ul>
Phase travaux	Modification des conditions de circulation (réduction des voies de circulation, occupation de la chaussée, limitation de vitesse, etc.)  Perturbation des lignes de bus, cheminements cyclables  Perturbation des accès riverains	Opposition des riverains et ralentissement des travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phasage des travaux permettant de garantir au maximum le maintien des usages en place et minimiser le temps de travaux</li> <li>Maintien de la circulation ou solutions temporaires (voiries provisoires, déviations ponctuelles ou d'itinéraires bis)</li> <li>Plan d'organisation réalisé en concertation avec les partenaires du projet et les commerçants</li> <li>Maintien des services de la collectivité</li> <li>Communication auprès des automobilistes, des usagers des transports en commun et des riverains</li> </ul>
Procédures administratives	Difficulté d'obtention des autorisations nécessaires au projet (autorisation loi sur l'eau, arrêté de défrichage, permis d'aménager, autorisation CNPN, avis de l'ABF...)  Difficulté à obtenir la maîtrise foncière des parcelles	Obligation de relancer la procédure, reprise des études et dossiers de demande d'autorisation.  Allongement du calendrier de l'opération	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durant la phase de réalisation du dossier d'enquête publique, des échanges ont été menés avec les services instructeurs (DRIEE, France Domaine) et les communes concernées. Des investigations environnementales complémentaires seront à mener durant les phases d'études ultérieures.</li> <li>Concernant les <b>acquisitions foncières</b>, un agent foncier sera désigné par Ile-de-France Mobilités lors les phases d'étude ultérieures. Le rôle de l'agent foncier sera de conseiller la maîtrise d'ouvrage sur la stratégie de maîtrise du foncier et de préparer les acquisitions en affinant le planning, en identifiant les risques et les points durs, en procédant à une reconnaissance terrain afin de mieux identifier les types de bien, les propriétaires et ayants droits, en précisant le coût des acquisitions foncières, etc.</li> </ul>





# 8. Financement



La Région Île-de-France et le Département du Val d'Oise se sont associés pour financer les études relatives au projet Bus Entre Seine jusqu'à la déclaration d'utilité publique dans le cadre du Contrat Particulier Région Département du Val d'Oise 2009-2013, prorogé jusqu'en 2015. La répartition du financement est la suivante :

- La Région Île-de-France : 50%. Il s'agit du principal financeur du développement des transports en commun en Île-de-France. Avec près d'1,5 milliard d'euros investis chaque année, elle œuvre quotidiennement à l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens avec une priorité, le développement des transports de banlieue à banlieue. Elle est aujourd'hui partenaire du projet Bus Entre Seine.
- Le Département du Val d'Oise : 50%. Le Département du Val d'Oise est le propriétaire et gestionnaire des voiries départementales. Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun, parmi lesquels le Bus Entre Seine.

Le matériel roulant et l'exploitation des lignes de bus la ligne sont financés à de 100% par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

Le projet Bus Entre Seine étant une opération d'infrastructure majeure pour le territoire francilien, le financement des étapes ultérieures, dont les études détaillées, sera assuré dans le cadre du Contrat de plan Etat Région (CPER). Le CPER est un document par lequel l'État et la Région Ile-de-France s'engagent sur la programmation et le financement de projets importants d'aménagement du territoire, sur une période de six ans. Il permet notamment la mise en œuvre du SDRIF en matière d'infrastructures de transports. Les collectivités territoriales, ou « bloc local », sont également susceptibles d'être associées au financement des opérations.

Le CPER est établi sur une base pluriannuelle permettant de cibler les investissements à mobiliser sur l'ensemble du territoire régional sur la période. L'enchaînement des CPER permet d'assurer la continuité des investissements sur le territoire.

Pour la période 2015-2020, le CPER prévoit une enveloppe dédiée affectée aux projets de « T Zen, BHNS et autres TCSP », pour un montant total de 420 M€ avec la répartition suivante : Etat (21%), Région (49%) et bloc local (30%). Le financement des études d'avant-projet est assuré dans ce cadre par l'Etat, la Région et le Département du Val d'Oise. Le financement des étapes ultérieures sera assuré dans le cadre des futurs CPER, dont celui couvrant la période 2021-2027.

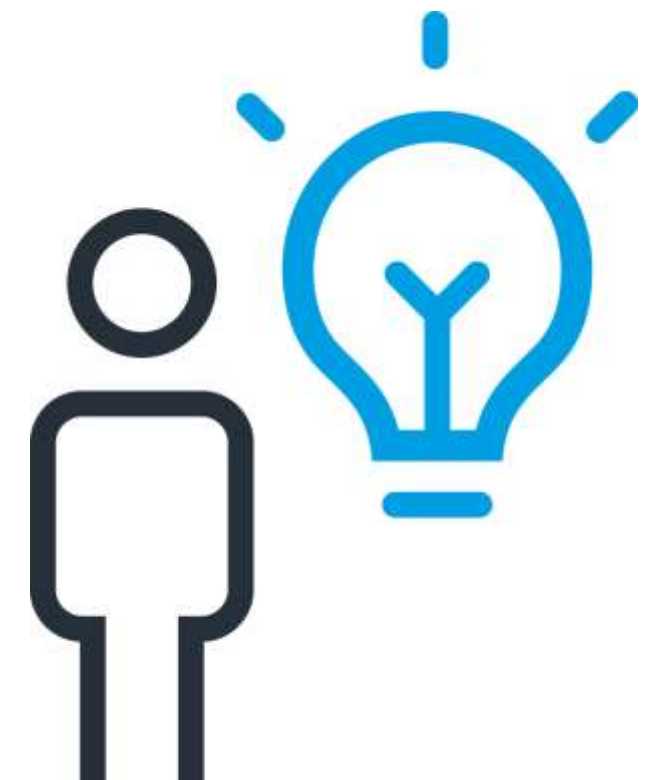




# 9. Evaluation de l'intérêt socio-économique

<b>9.1. Hypothèses pour l'évaluation socio-économique.....</b>	<b>246</b>
9.1.1. Hypothèses de développement urbain et économique.....	246
9.1.2. Hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs .....	246
9.1.2.1. Horizons de modélisation .....	246
9.1.2.2. Scenarios modélisés pour l'évaluation .....	246
9.1.2.3. Gains de temps en linéaire .....	247
<b>9.2. Prévisions de fréquentation.....</b>	<b>247</b>
9.2.1. Éléments de méthode.....	247
9.2.1.1. Modèle de prévision utilisé.....	247
9.2.1.2. Période de modélisation.....	247
9.2.2. Résultats des prévisions de trafic.....	248
9.2.2.1. Horizon 2028.....	248
9.2.2.2. Horizon 2030.....	249
9.2.2.3. Origines et destinations des usagers .....	250
9.2.2.4. Correspondances .....	250
<b>9.3. Impacts du projet sur la mobilité et les conditions de déplacements</b>	<b>251</b>
9.3.1. Gains de temps associés au projet.....	251
9.3.2. Report de la voiture vers les transports collectifs.....	251
9.3.3. Impact sur la charge du T2 .....	251
<b>9.4. Bilan socio-économique monétarisé .....</b>	<b>252</b>
9.4.1. Principes généraux de l'évaluation socio-économique.....	252
9.4.2. Paramètres et conventions de l'évaluation socio-économique .....	252
9.4.3. Bilan socio-économique monétarisé du projet.....	253
9.4.3.1. Gains de temps modélisés .....	253
9.4.3.2. Gains liés au report modal.....	253

9.4.3.3. Coûts du projet.....	253
9.4.3.4. Bilan socio-économique .....	254
9.4.3.5. Tests de sensibilité .....	254



## 9.1. HYPOTHESES POUR L’EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

### 9.1.1. Hypothèses de développement urbain et économique

Pour établir les prévisions de fréquentation d’une nouvelle infrastructure de transports collectifs, il est nécessaire de s’appuyer sur des hypothèses de développement urbain et économique. La mobilité dépend, en effet, du nombre et de la localisation des habitants, des emplois et des équipements. Les prévisions de fréquentation sont établies à l’heure de pointe du matin, période de plus fort trafic au cours de la journée. Elles s’appuient tout particulièrement sur les flux de déplacements pour se rendre au travail ou vers les lieux d’étude, actifs et étudiants constituant l’essentiel de la clientèle des transports collectifs à l’heure de pointe du matin.

Les hypothèses de croissance urbaine sont fondées sur les projections de l’Institut Paris Region à l’échelle communale pour l’ensemble de la région Ile-de-France. Ces projections sont établies à partir d’une analyse des tendances passées, des objectifs du SDRIF 2030 et des évolutions démographiques et économiques attendues. Ces projections sont présentées dans la pièce G.4 « Etat initial de l’environnement ».

Elles tiennent compte des opportunités et contraintes qui influenceront sur le développement de la région ainsi que des projets portés par les collectivités locales franciliennes.

Dans le cadre de la présente étude, ces projections ont été affinées sur le secteur d’influence du projet Bus Entre Seine à partir d’un recueil des projets d’aménagement, portés par les collectivités locales, réalisé en 2019. Les hypothèses de population et d’emplois définies pour les horizons 2025 et 2035 respectent les derniers cadrages à la commune établis par l’Institut Paris Region sur l’ensemble de la région Ile-de-France.

Plusieurs projets d’aménagement d’envergure viendront ainsi dynamiser le secteur (Projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, ZAC des Bords de Seine, ZAC des Bois-Rochefort, etc.). Ils sont détaillés dans la pièce G4 « Etat initial de l’environnement » du présent dossier d’enquête publique.

En conséquence, l’évolution de la population et des emplois prévue dans le secteur d’étude aux horizons 2025 et 2035 est importante (+1,0% par an pour la population et +0,8% par an pour les emplois entre 2015 et 2035).

	Nombre d'habitants			Nombre d'emplois		
	2015	2025	2035	2015	2025	2035
Argenteuil	110 000	119 000	129 000	31 000	33 000	35 000
Bezons	29 000	36 000	38 000	13 000	16 000	17 000
Cormeilles-en-Parisis	24 000	28 000	34 000	6 000	7 000	7 000
Sartrouville	53 000	55 000	60 000	12 000	12 000	13 000
Total	216 000	238 000	261 000	62 000	68 000	72 000

Tableau 29 : Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons

### 9.1.2. Hypothèses d’évolution du réseau de transports collectifs

#### 9.1.2.1. HORIZONS DE MODELISATION

Les modélisations de trafic du projet Bus Entre Seine ont été réalisées à deux horizons :

- En 2028, première année pleine d’exploitation du projet
- En 2030, compte tenu des nombreux projets de transports collectifs dont la réalisation est envisagée entre 2028 et 2030.

Plus précisément, le réseau de transports collectifs considéré à chacun de ces horizons est constitué du réseau existant en 2020 complété par les projets dont la réalisation est prévue à cet horizon. Seules les principales évolutions en interaction avec le projet Bus Entre Seine sont mentionnées ci-après :

À l’horizon 2028, le réseau de transports collectifs francilien est complété par :

- Le prolongement du T1 à Nanterre Mairie,
- Le prolongement du RER E à l’ouest jusque Mantes-la-Jolie.

À l’horizon 2030, les projets considérés en plus de ceux envisagés à l’horizon 2028 sont les suivants :

- Les prolongements du T11 Express aux gares de Sartrouville et de Noisy-le-Sec,
- Le prolongement du T1 à Rueil-Malmaison,
- Le bouclage de la Ligne 15 du Grand Paris Express.

Les hypothèses de population et d’emploi pour les horizons 2028 et 2030 sont obtenus par interpolation linéaire des données de 2025 et de 2035, faute d’hypothèses plus précises.

#### 9.1.2.2. SCENARIOS MODELISES POUR L’EVALUATION

L’évaluation socio-économique est réalisée sur la base de la comparaison d’une situation de référence – sans le projet – et d’une situation de projet où sont considérées les restructurations d’offre bus et l’amélioration des temps de parcours associées à la mise en service du projet.

- **Situation de référence** : La situation de référence n’intègre pas les aménagements du projet Bus Entre Seine. Les temps de parcours des bus correspondent aux temps de parcours actuels.

Néanmoins, il est fait l’hypothèse que le réseau de bus sera modifié par rapport à la situation actuelle :

- Le ligne 3 emprunte la RD392 pour rejoindre directement le Pont de Bezons,



- o L'itinéraire qui n'est plus desservi par la ligne 3 est en partie repris par la ligne H qui trouve son terminus à Pont de Bezons.

Enfin, les fréquences de passage des bus 4, 6, 8, 34, 164 et 262 sont renforcées par rapport à la situation actuelle

- **Situation de projet** : La situation de projet intègre les aménagements de voies dédiées du projet Bus Entre Seine qui améliorent les temps de parcours en bus. L'itinéraire de la ligne 272 est revu pour qu'elle bénéficie des aménagements de site propre. Les fréquences des lignes 3 et 272 sont renforcées.

La comparaison de ces deux situations projetées permet d'évaluer les gains (gains de temps, report modal) et d'établir le bilan socio-économique du projet. Les situations de référence et de projet sont modélisées aux horizons 2028 et 2030.

Des prévisions ont également été réalisées en considérant une dégradation de la vitesse de circulation des bus en situation de référence afin de prendre en compte l'évolution de la congestion routière dans le secteur d'étude. Ce scénario « fil de l'eau » se fonde sur les évolutions des vitesses de circulation routières qui ont été estimées dans le cadre de l'étude d'impact sur le trafic routier. Ces modélisations alimentent un test de sensibilité de l'évaluation socio-économique présenté à la fin de ce document.

L'ensemble de ces éléments sont détaillés dans la pièce G.3 « Description du projet et solutions de substitution envisagées » (paragraphe 5).

### 9.1.2.3. GAINS DE TEMPS EN LINEAIRE

Les aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine permettront d'améliorer les temps de parcours des lignes empruntant la totalité, ou une partie, du projet. Les temps de parcours sur les voies dédiées aux différentes situations sont donnés dans le tableau ci-dessous :

	Section Gare d'Argenteuil – Pont de Bezons		Section Pont de Bezons – Val Notre-Dame	
	Direction Pont de Bezons	Direction Gare d'Argenteuil	Direction Val Notre-Dame	Direction Pont de Bezons
Situation de référence	32 min	24 min	10 min	12 min
Situation fil de l'eau	37 min 30	29 min	10 min	14 min 30
Situation de projet	22 min 20	20 min	8 min 40	9 min 30

Tableau 30 : Temps de parcours de bus circulant sur les voies dédiées pour les différentes situations

A cela s'ajoutent les gains de temps apportés par la déviation de la ligne 272 sur la RD392 au niveau du quartier des Indes et les mesures d'accompagnement à l'approche des gares de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville. Les temps de parcours des lignes 3 et 272 aux différentes situations sont présentés dans les tableaux ci-dessous :

Ligne 3	Direction Cormeilles-en-Parisis	Direction Pont de Bezons
Situation de référence	23 min 30	27 min 30
Situation fil de l'eau	27 min	34 min 30
Situation de projet	22 min 20	23 min 30

Tableau 31 : Temps de parcours de la ligne 3 pour les différentes situations

Ligne 272	Direction Sartrouville	Direction Argenteuil
Situation de référence	72 min	61 min
Situation fil de l'eau	80 min 30	71 min
Situation de projet	1 h	51 min 50

Tableau 32 : Temps de parcours de la ligne 272 pour les différentes situations

## 9.2. PREVISIONS DE FREQUENTATION

### 9.2.1. Éléments de méthode

#### 9.2.1.1. MODELE DE PREVISION UTILISE

Les prévisions de trafic du projet Bus Entre Seine ont été réalisées par Île-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements ANTONIN 3 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Ce modèle est fondé sur les comportements de mobilité observés par l'Enquête Globale Transport de 2010 administrée à 18 000 ménages franciliens.

Le modèle ANTONIN 3 prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture en tant que conducteur ou passager, transports collectifs, marche et vélo). Il estime l'évolution des déplacements en fonction du développement urbain ainsi que les reports modaux associés aux évolutions de l'offre de transport. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs.

Pour les besoins de la présente étude, le modèle ANTONIN 3, établi sur l'ensemble de l'Île-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude tant en ce qui concerne le réseau de transport que la description de l'urbanisation actuelle et future.

#### 9.2.1.2. PERIODE DE MODELISATION

Les prévisions de trafic sont établies à l'heure de pointe du matin (HPM), période dimensionnante pour le projet. Le trafic annuel est obtenu par application de coefficients de passage de l'heure de pointe à la journée puis à l'année.

Les coefficients suivants ont été utilisés :

- Un coefficient de **8,9** a été pris pour le passage de l'heure de pointe du matin à la journée. Il est issu des données de validations télébilletiques des lignes de bus 3, 6, 9 du réseau TVO et 272 du réseau RATP,
- Un coefficient de **290** pour le passage du jour à l'année correspondant aux valeurs observées sur l'ensemble du réseau francilien à partir du nombre de validations effectuées avec des forfaits Navigo et Imagine'R à l'année.

## 9.2.2. Résultats des prévisions de trafic

### 9.2.2.1. HORIZON 2028

A l'horizon 2028, la fréquentation des voies dédiées est de **6 200** voyageurs à l'heure de pointe du matin. Par application des coefficients de passage, cela représente **55 000** voyageurs à la journée et 16 millions à l'année.

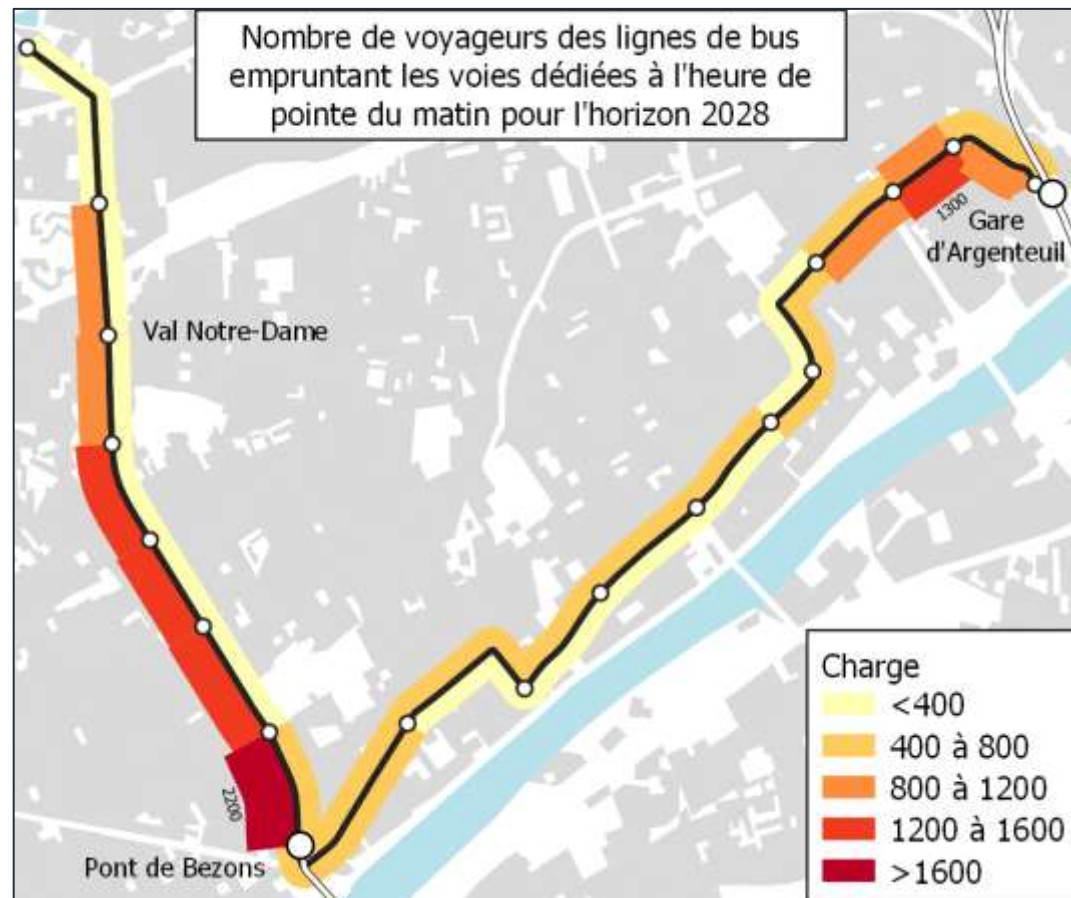


Figure 198 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

Le tronçon dimensionnant se situe sur la RD 392 à l'approche du Pont de Bezons, comme c'est actuellement le cas pour la ligne 272. L'attractivité de cette section, comprenant d'ores et déjà un site propre bus, réside en grande partie dans l'opportunité de rejoindre le T2. En effet, cette ligne est en correspondance avec de nombreuses lignes structurantes et permet de rejoindre La Défense ainsi que d'autres grands bassins d'emploi des Hauts-de-Seine.

Le nombre de voyageurs empruntant ce tronçon à l'heure de pointe du matin est estimé à **2 200**. Selon les hypothèses de restructuration du réseau bus retenues, six lignes circuleront sur ce tronçon (262, 272, 3, 6, 34 et H), soit **38** circulations à l'heure de pointe dans chaque sens.

Le tableau suivant présente les principaux résultats de modélisation pour l'horizon 2028 :

Voyageurs empruntant les voies dédiées	
<b>Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin</b>	<b>6 200</b>
Ligne 272	3 400
Ligne 3	600
Autres lignes	2 200
<b>Charge dimensionnante (tronçon le plus chargé)</b>	<b>2 200</b>
Lignes 272 et 3	1 600
Autres lignes	600
<b>Nombre de voyageurs / jour</b>	<b>55 000</b>

Tableau 33 : Prévisions de fréquentation sur les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

Les charges dimensionnantes des lignes 3 et 272 sont données conjointement car ces deux lignes partagent une partie de leur itinéraire avant leurs tronçons dimensionnants. Ainsi, le choix des voyageurs vers l'une ou l'autre des deux lignes le long de ce tron commun dépendra principalement de critères tels que le premier bus arrivé, le taux de remplissage, ..., critères qui ne sont pas modélisables à ce stade des études.

Le second tronçon dimensionnant des voies dédiées se situe à l'approche de la gare d'Argenteuil (boulevard Léon Feix) où 8 lignes de bus (2, 4, 6, 8, 9, 140, 272 et 340) totaliseront **1 300** voyageurs à l'heure de pointe du matin.

#### Zoom sur les lignes 3 et 272

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, les usagers utilisant les lignes 3 et 272 bénéficieront à la fois de l'aménagement de voies dédiées et de mesures d'accompagnement vers les gares de Sartrouville et de Corneilles-en-Parisis. L'usage de ces lignes est détaillé dans le tableau suivant :

Fréquentation à l'heure de pointe du matin	Ligne 272	Ligne 3
	4 100 voyageurs	600 voyageurs
- Exclusivement les voies dédiées	65%	42%
- Exclusivement le périmètre des mesures d'accompagnement	17%	12%
- Les deux types d'aménagements	17%	46%

Tableau 34 : Usage des lignes 272 et 3 à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

En somme, **7 000** voyageurs bénéficieront des aménagements du projet Bus Entre Seine à l'heure de pointe du matin en circulant sur les voies dédiées et/ou sur l'itinéraire des lignes 3 et 272 vers les gares de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis (périmètre des mesures d'accompagnement), soit **62 000** voyageurs / jour.



## 9.2.2.2. HORIZON 2030

Le prolongement du T11 Express à la gare de Sartrouville offrira aux habitants du secteur Val Notre-Dame des nouveaux itinéraires de rabattement vers les lignes structurantes (RER A, Transiliens L et J). Ce projet réduira ainsi l'attractivité des lignes utilisées aujourd'hui pour ce type d'usage, notamment les lignes 9 et 272 vers les gares de Sartrouville et d'Argenteuil. De plus, cette nouvelle opportunité réduit l'attrait du T2 pour rejoindre les lignes structurantes, diminuant ainsi le nombre de voyageurs utilisant les voies dédiées pour rejoindre le T2.

A l'horizon 2030, la fréquentation estimée des voies dédiées est ainsi de **5 200** voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui représente **46 000** voyageurs à la journée et 13,4 millions de voyageurs à l'année.

Les niveaux de fréquentation des lignes de bus à l'horizon 2030 restent importantes et justifient pleinement le projet Bus Entre Seine. Ces niveaux de fréquentation mettent en lumière la complémentarité des projets Bus Entre Seine et T11 Express pour assurer un maillage performant du territoire par le réseau de transports en commun.

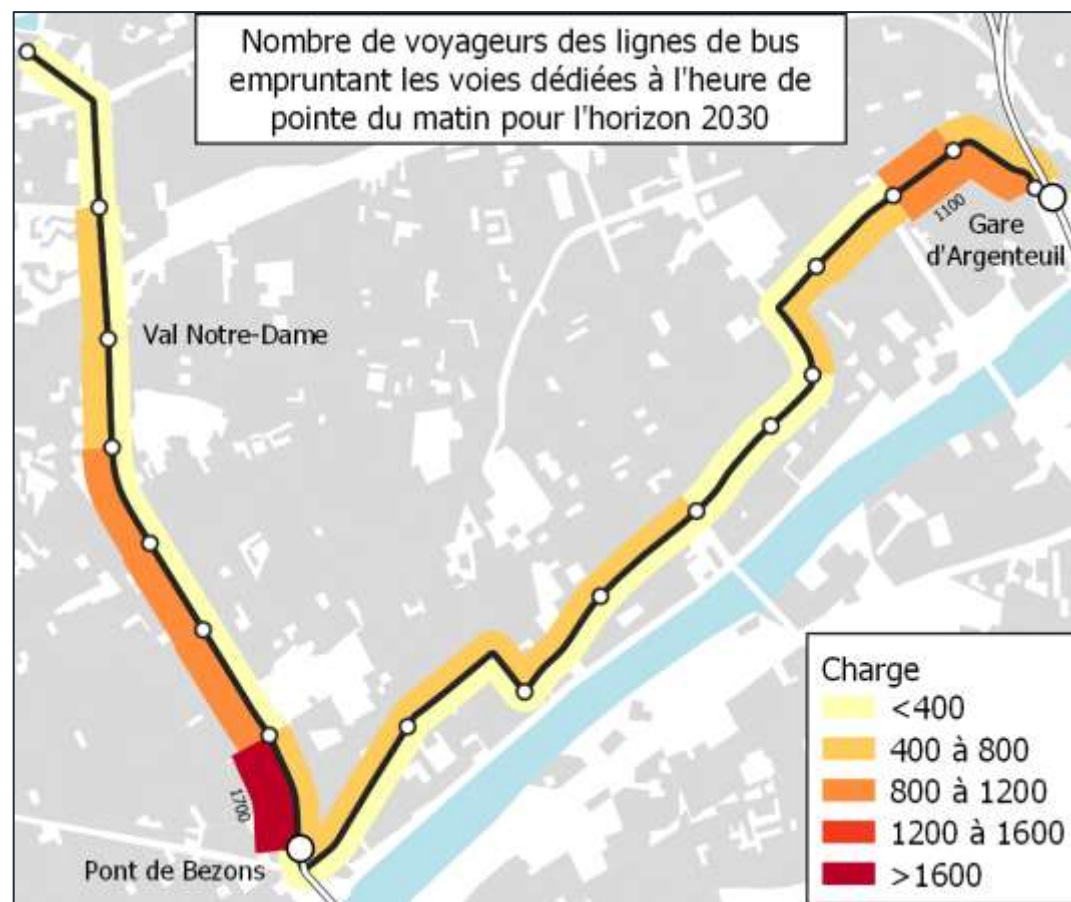


Figure 199 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

Le tableau suivant présente les principaux résultats de modélisation pour l'horizon 2030 :

Voyageurs empruntant les voies dédiées	
<b>Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin</b>	<b>5 200</b>
Ligne 272	2 900
Ligne 3	500
Autres lignes	1 800
<b>Charge dimensionnante (tronçon le plus chargé)</b>	<b>1 700</b>
Lignes 272 et 3	1 200
Autres lignes	500
<b>Nombre de voyageurs / jour</b>	<b>46 000</b>

Tableau 35 : Prévisions de fréquentation sur les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

La charge des bus empruntant les voies dédiées à l'approche de la gare d'Argenteuil diminuera du fait de l'arrivée du T11 Express et sera d'environ 1100 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

### Zoom sur les lignes 3 et 272

Par rapport à l'horizon 2028, le nombre d'utilisateurs de la ligne 272 diminuera :

Fréquentation à l'heure de pointe du matin		Ligne 272	Ligne 3
		3 400 voyageurs	600 voyageurs
Part des voyageurs empruntant :	- Exclusivement les voies dédiées	70%	39%
	- Exclusivement le périmètre des mesures d'accompagnement	15%	13%
	- Les deux types d'aménagements	15%	48%

Tableau 36 : Prévisions de fréquentation des lignes 272 et 3 à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

Au total, **5 800** voyageurs privilégieront des aménagements à l'heure de pointe du matin en circulant sur les voies dédiées et/ou sur les lignes 3 et 272, ce qui représente **52 000** voyageurs par jour.



### 9.2.2.3. ORIGINES ET DESTINATIONS DES USAGERS

Parmi les 6 200 voyageurs empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2028, deux voyageurs sur cinq auront pour origine la commune d'Argenteuil et plus d'un voyageur sur cinq proviendront de la commune de Bezons. Ainsi, les secteurs d'origine des utilisateurs du projet se concentrent autour des aménagements prévus et plus largement autour de la ligne 272.

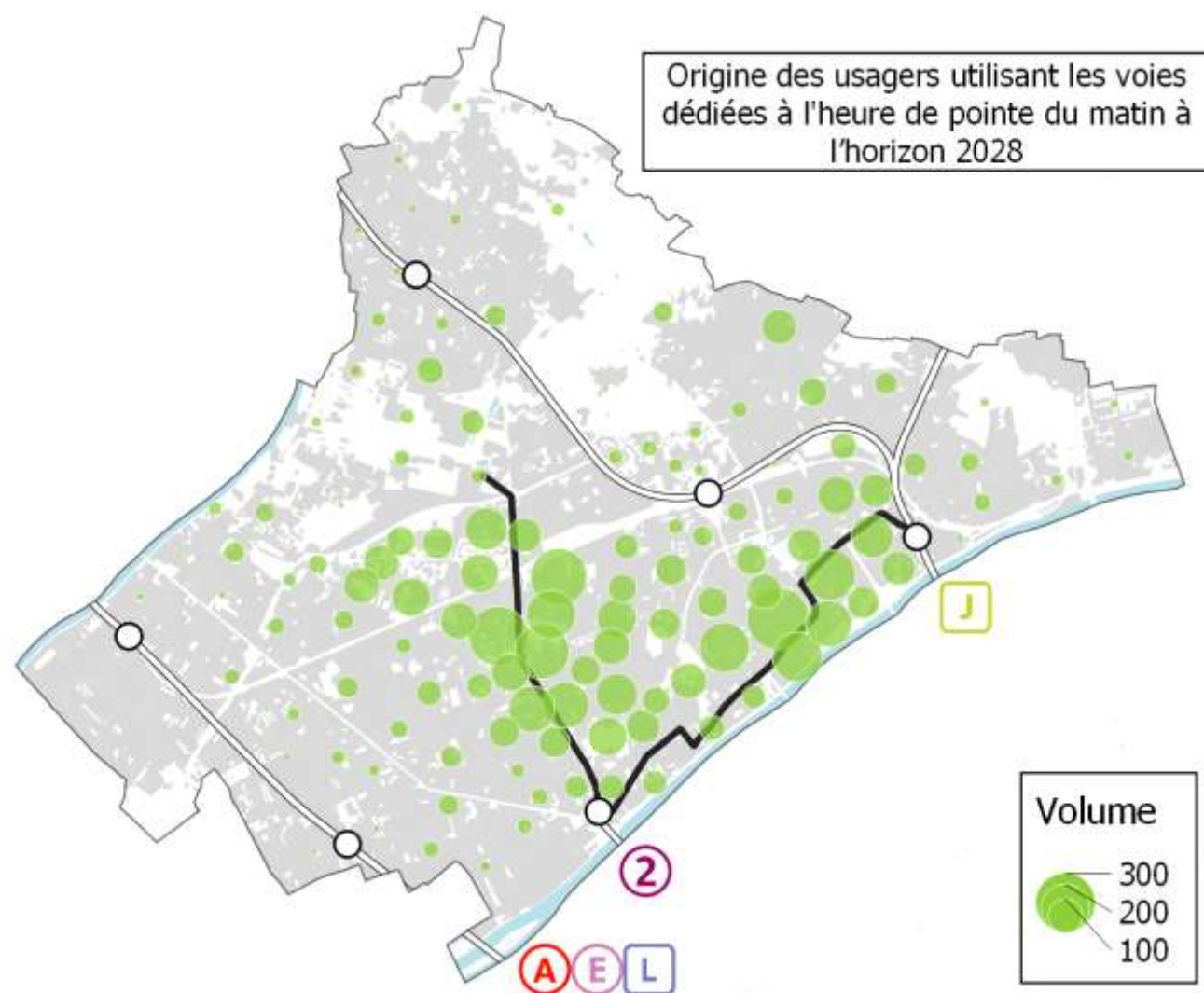


Figure 200 : Origine des usagers utilisant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2028

Bien que deux voyageurs sur cinq empruntant les voies dédiées sont à destination du territoire d'étude, le projet sert également à rejoindre les zones d'emplois des Hauts-de-Seine ainsi que Paris.

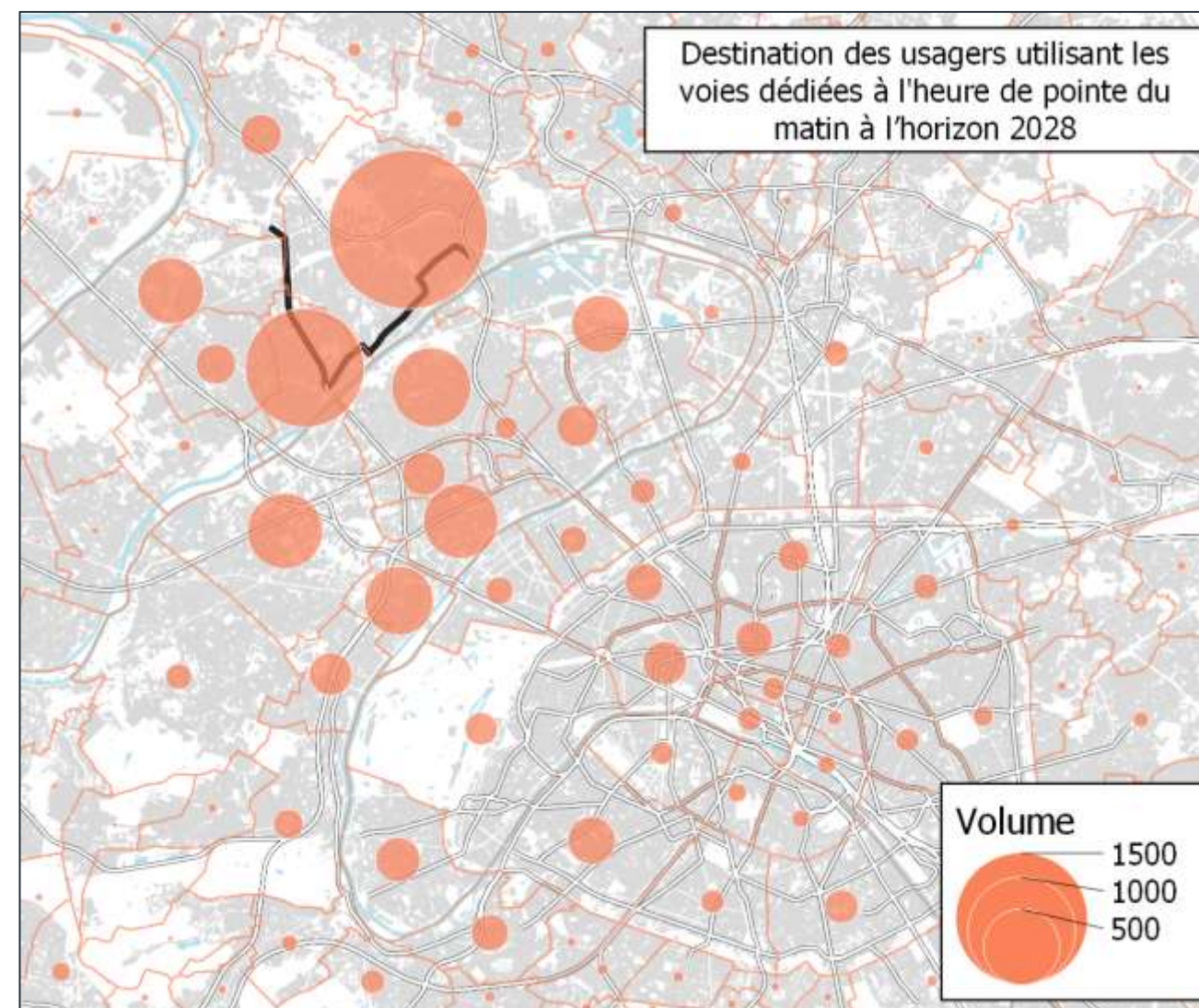


Figure 201 : Destination des usagers utilisant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2028

### 9.2.2.4. CORRESPONDANCES

L'arrêt Pont de Bezons constitue le principal arrêt de correspondance des bus empruntant les voies dédiées.

A l'horizon 2028 à l'heure de pointe du matin, le trafic y est estimé à **2 200** personnes du bus vers le T2 et à 600 voyageurs dans le sens inverse. A l'horizon 2030, le nombre de correspondants du bus vers le T2 diminue à **1 700** voyageurs compte tenu des itinéraires alternatifs permis par le T11 Express.



## 9.3. IMPACTS DU PROJET SUR LA MOBILITE ET LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS

La réalisation du projet Bus Entre Seine améliorera les conditions de déplacements et modifiera la mobilité dans le territoire qu'il dessert.

Les effets du projet concernent notamment :

- L'amélioration des temps de parcours en transports collectifs du fait des aménagements réalisés (priorité aux feux, voies dédiées etc.),
- L'amélioration de la qualité de service, notamment la ponctualité et le confort pour le voyageur,
- Le report de déplacements réalisés en voiture particulière vers les transports collectifs.
- 

### 9.3.1. Gains de temps associés au projet

Le projet améliorera principalement les vitesses commerciales des bus circulant sur la RD 392 et sur le tronçon entre Pont de Bezons et la gare d'Argenteuil. Les temps de parcours pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 seront nettement améliorés.

Entre la situation de référence et la situation de projet, le gain de temps moyen des utilisateurs des voies dédiées est estimé à **2 minutes et 47 secondes** à l'horizon 2028. Ces gains sont cartographiés ci-après à titre d'exemple vers l'arrêt Pont de Bezons.

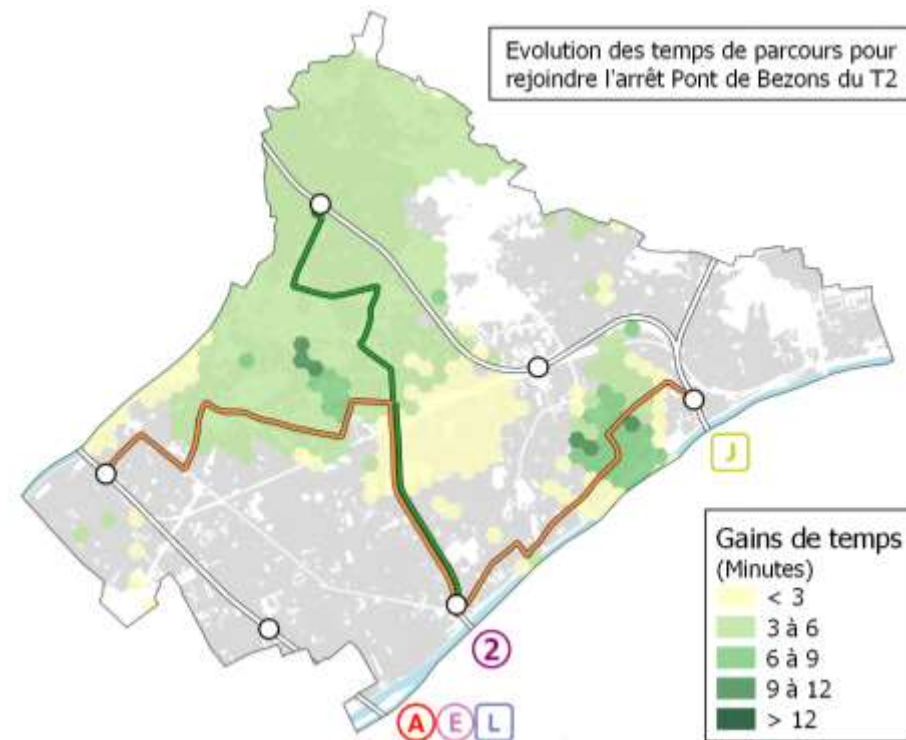


Figure 202 : Evolution des temps de parcours pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 entre la situation de référence et la situation de projet en 2028

Les usagers utilisant les voies dédiées sur une longue section auront un gain de temps plus important. Ainsi, l'accès au T2 depuis le secteur d'Argenteuil situé à l'Est de la Place du 11 Novembre sera grandement amélioré.

Dans une moindre mesure, les habitants du nord-est de Sartrouville et de la ville de Corneilles-en-Parisis bénéficieront d'un accès amélioré au Pont de Bezons.

La carte suivante présente le temps nécessaire pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 en prenant en compte les temps d'attente et de rabattement à pied vers les arrêts de transports collectifs en situation de projet à l'horizon 2028 :

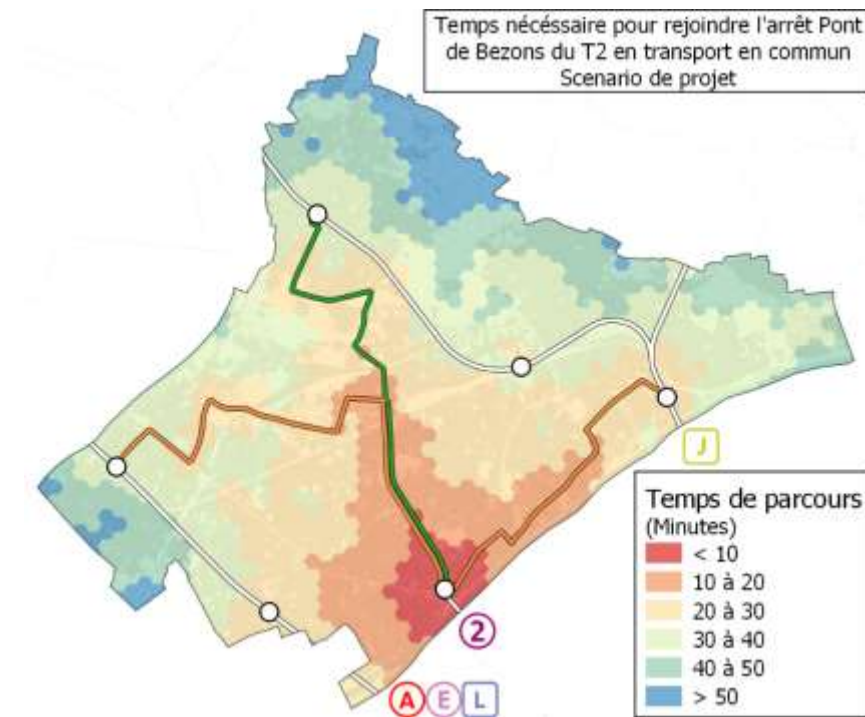


Figure 203 : Temps de parcours nécessaire pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 en situation de projet en 2028

### 9.3.2. Report de la voiture vers les transports collectifs

La part des utilisateurs du projet qui auraient utilisé leur voiture en son absence est limitée. En effet, le projet consiste principalement en une amélioration des vitesses de circulation des bus et s'accompagne peu de renfort d'offre. Le projet est donc peu enclin à générer du report modal de la voiture vers les transports collectifs. Ainsi, les anciens utilisateurs de la voiture représentent moins de 1% des utilisateurs du projet et la portée moyenne de leurs déplacements est de 11,8 kilomètres environ. Néanmoins, le projet permet d'économiser 300 000 véhicules x kilomètres la première année pleine d'exploitation.

### 9.3.3. Impact sur la charge du T2

Le T2 est actuellement une des lignes les plus chargées d'Île-de-France à l'heure de pointe du matin. La partie de cette ligne, au sud de La Défense, sera considérablement déchargée par la mise en service de la Ligne 15 Ouest.

Le projet Bus Entre Seine facilitera le rabattement en bus vers le T2. Toutefois, comme indiqué ci-avant, ce projet apportera essentiellement une amélioration de qualité de service et non une offre nouvelle. De ce fait, son impact sur la charge dimensionnante du T2 sera limité et est estimé à **2%** de la capacité horaire du T2 à l'horizon 2028.

## 9.4. BILAN SOCIO-ECONOMIQUE MONETAIRISE

### 9.4.1. Principes généraux de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts. La valorisation des avantages du projet pour la collectivité repose sur des méthodes conventionnelles visant à leur donner un équivalent monétaire, permettant ainsi de les rapporter aux coûts.

Le bilan socio-économique d'un projet de transports collectifs tient ainsi compte des postes suivants :

- Ensemble des coûts d'investissement imputables au projet,
- Différence de coûts d'exploitation avec la situation de référence sans le projet,
- Gains de temps pour les usagers des transports collectifs,
- Gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les usagers restant sur la voirie,
- Economies de dépenses en relation avec l'entretien de la voirie et la police de circulation,
- Diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

Pour les dossiers de schéma de principe, enquête publique et avant-projet de nouvelles infrastructures de transports collectifs présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités pour approbation, l'évaluation socio-économique est réalisée selon une méthode spécifique. Cette spécificité tient aux différentes valeurs tutélaires utilisées pour le calcul et non à la nature des avantages pris en compte.

Par ailleurs, l'instruction ministérielle en vigueur depuis le 1er octobre 2014 précise la méthode à employer pour la réalisation des calculs de l'évaluation socio-économique pour les projets de l'État, de ses établissements publics et de ses délégataires. Elle préconise l'utilisation d'autres valeurs tutélaires et conventions de calcul.

Afin de rendre possible la comparaison de l'évaluation socio-économique du projet Bus Entre Seine avec celle des autres projets présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités d'une part, et avec d'autres projets de transport en France d'autre part, les deux méthodes de calcul ont été mises en œuvre :

- La méthode francilienne,
- La méthode de l'instruction ministérielle.

### 9.4.2. Paramètres et conventions de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique est réalisée aux conditions économiques de 2019 qui correspondent aux conditions dans lesquelles les coûts du projet sont exprimés.

Les paramètres pris en comptes dans les deux méthodes sont listés dans le tableau ci-après :

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Valeur pour l'année 2028 en € <sub>2019</sub>	Evolution (en monnaie constante)	Valeur pour l'année 2028 en € <sub>2019</sub>	Evolution (en monnaie constante)
<b>Période de calcul</b>	Depuis la première année de décaissement, jusqu'à 30 ans après mise en service		Depuis la première année de décaissement jusqu'en 2070	
<b>Valeur résiduelle</b>	Valeur résiduelle au bout de 30 ans des infrastructures et du matériel roulant		Les avantages et les coûts sont prolongés en valeur moyenne sur la période 2070 - 2140	
<b>Taux d'actualisation</b>	8 %		4 %	
<b>Coût d'opportunité des fonds publics (COFP)</b>	Sans objet		+ 20 %	
<b>Valeur du temps</b>	25,0 € / heure	+ 1,5 % par an	14,5 € / heure	Evolution prévue du PIB/tête x 0,7
<b>Coût d'utilisation de la voiture particulière</b>	33,4€ / 100 km	Pas d'évolution	13,9€ / 100 km	Pas d'évolution
<b>Entretien de la voirie/police circulation</b>	2,7€ / 100 km	Pas d'évolution	2,7€ / 100km	Pas d'évolution
<b>Coûts collectifs des pollutions et des nuisances</b>	<b>Bruit</b>	5,5€ / 100 km	+2% par an	1,9€ / 100 km <sup>3</sup> Evolution prévue du PIB/tête
	<b>Pollution</b>	4,2€ / 100 km	+2% par an	Très dense : 21,2€ / 100 km Dense : 5,8€ / 100 km Diffus : 1,7€ / 100 km -6% par an avant 2020 ; 0% après
	<b>Effet de serre</b>	1,7€ / 100 km	+2% par an	1,7€ / 100 km <sup>3</sup> +6% par an avant 2030 ; +4% par an après
<b>Sécurité routière</b>	1,2€ / 100 km	+1% par an	5,2€ / 100 km	Evolution prévue du PIB/tête

Tableau 37 : Paramètres des méthodes d'évaluation

Les indicateurs socio-économiques calculés sont :

- La valeur actualisée nette du projet (VAN), qui est la somme des bénéfices nets annuels (avantages - coûts) actualisés à une année donnée pour un taux d'actualisation donné :

$$VAN = \sum \frac{A_n}{(1+a)^n}$$

- La valeur actualisée nette du projet par euro investi,
- Le taux de rentabilité interne économique et social (TRI), qui est le taux d'actualisation pour lequel la VAN du projet ainsi calculée est égale à zéro.

<sup>3</sup> Valeurs issues de l'instruction adaptées au contexte francilien



### 9.4.3. Bilan socio-économique monétarisé du projet

Le calcul du bilan socio-économique du projet est effectué aux conditions économiques de 2019.

Le bilan est établi en tenant compte :

- Des coûts de réalisation du projet,
- Des avantages générés, estimés en 2028 et en 2030. On fait par ailleurs l'hypothèse d'une évolution du trafic de 1% par an de 2028 à 2029, puis après 2030.

#### 9.4.3.1. GAINS DE TEMPS MODELISES

Le gain de temps est traduit en bénéfice monétarisé en appliquant la valeur du temps relative aux deux méthodes d'évaluation. Les résultats sont déclinés dans le tableau ci-après :

	Méthode francilienne			Méthode instruction ministérielle		
	Année 2028	Année 2030	VAN	Année 2028	Année 2030	VAN
<b>Gains de temps monétarisés en €<sub>2019</sub></b>	15,7 M€	15,0 M€	<b>213 M€</b>	9,1 M€	8,6 M€	<b>297 M€</b>

Tableau 38 : Gains de temps monétarisés

#### 9.4.3.2. GAINS LIES AU REPORT MODAL

Le report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs lié au projet conduit à plusieurs types de gains.

- Les utilisateurs de la voiture particulière en situation de projet bénéficieront de gains de temps liés à la mise en service du projet : la réduction du trafic automobile engendrée par le report modal permettra de réduire la congestion routière ;
- Les automobilistes qui choisissent d'utiliser les transports collectifs bénéficieront d'une économie dans leur dépense transport : ces anciens automobilistes paieront uniquement un titre de transport pour utiliser les transports en commun. Les dépenses liées au carburant, à l'assurance du véhicule, aux frais d'entretien, de stationnement, de péage etc. seront évitées ;
- La diminution du trafic routier engendrée par le report modal permet également de réduire les coûts d'exploitation de la voirie (entretien, renouvellement) et de police de la circulation ;
- Le report modal induit une réduction des nuisances générées par la circulation automobile (pollution, bruit, émissions de gaz à effet de serre) et contribue ainsi à la préservation de l'environnement. De même, en contribuant à réduire le trafic routier, le projet permet de diminuer les risques d'accidents de la route et améliore ainsi la sécurité. Ces gains environnementaux et sociaux apportés par le projet ont eux aussi été valorisés ;
- La construction et la maintenance d'un véhicule induit des nuisances sur l'environnement. La réduction (pour la voiture particulière) ou l'augmentation (pour les bus) de son usage génère ainsi économies ou coûts supplémentaires.

Les gains liés au report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs sont valorisés à 0,42 million d'euros en 2028 pour la méthode francilienne et 0,26 million d'euros pour la méthode de l'instruction cadre. À l'horizon 2030, ils s'établissent respectivement à 0,39 et 0,27 million d'euros.

Ils se décomposent de la façon suivante :

Gains en M€ <sub>2019</sub>	Méthode francilienne			Méthode instruction ministérielle		
	2028	2030	VAN	2028	2030	VAN
<b>Décongestion de la voirie</b>	0,27	0,26	3,66	0,16	0,15	5,08
<b>Économies d'utilisation de la voiture</b>	0,10	0,09	1,11	0,04	0,04	1,52
<b>Économies d'entretien et de police de la voirie</b>	0,01	0,01	0,09	0,01	0,01	0,21
<b>Diminution des externalités environnementales négatives</b>	0,03	0,03	0,47	0,03	0,06	2,20
<i>dont nuisances sonores</i>	0,02	0,02	0,23	0,00	0,00	0,02
<i>dont pollution</i>	0,01	0,01	0,17	0,03	0,05	1,95
<i>dont émissions de gaz à effets de serre</i>	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,23
<b>Gains de sécurité routière</b>	0,00	0,00	0,05	0,02	0,01	0,52
<b>Total - Gains liés au report modal</b>	<b>0,42</b>	<b>0,39</b>	<b>5,38</b>	<b>0,26</b>	<b>0,27</b>	<b>9,54</b>

Tableau 39 : Gains liés au report modal

La valeur actualisée des effets liés au report modal est estimée à :

- 5,4 M€<sub>2019</sub> selon la méthode francilienne ;
- 9,5 M€<sub>2019</sub> selon la méthode de l'instruction ministérielle.

#### 9.4.3.3. COUTS DU PROJET

Le coût d'investissement pris en compte pour l'évaluation socio-économique du projet correspond :

- Aux coûts de réalisation des aménagements en faveur des bus, des infrastructures,
- Au coût d'acquisition du matériel roulant.

L'évaluation s'étalant sur plusieurs décennies, des hypothèses sont faites sur la durée de vie des infrastructures et du matériel roulant pour tenir compte des renouvellements nécessaires pour conserver une qualité de service constante de la ligne.

Les coûts de réalisation des aménagements sont estimés à 125 M€<sub>2020</sub>. Il est pris pour hypothèse que l'acquisition du matériel roulant se fait pendant les deux années précédant la mise en service du projet, pour un total de 1,1 M€<sub>2019</sub>. Le coût d'exploitation supplémentaire et d'entretien annuel des bus associé à la mise en service du projet s'établit à 1,28 M€<sub>2019</sub> en 2028.

### 9.4.3.4. BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

Le bénéfice actualisé net du projet est de :

- + 49 M€<sub>2019</sub> selon la méthode francilienne, soit un bénéfice actualisé net par euro investi de +0,3.
- + 49 M€<sub>2019</sub> selon la méthode de l'instruction ministérielle, avec un bénéfice actualisé net par euro investi de +0,3.

En € <sub>2019</sub>	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	+ 219 M€	+ 307 M€
Coûts	- 170 M€	- 258 M€
Bénéfice actualisé net	+ 49 M€	+ 49 M€
Bénéfice actualisé net / euro investi	+ 0,3	+ 0,3
Taux de rentabilité interne	10,2 %	4,9 %

Tableau 40 : Bilan socioéconomique du projet

Dans les deux cas, le taux de rentabilité interne dépasse le taux d'actualisation, le seuil de rentabilité socio-économique est donc atteint. L'opportunité du projet est avérée.

### 9.4.3.5. TESTS DE SENSIBILITE

Compte tenu de l'augmentation de la congestion routière prévue dans le scénario « fil de l'eau » du modèle de prévision de trafic routier et de son effet sur les vitesses commerciales des bus, une analyse de la sensibilité de l'évaluation socio-économique a été réalisée.

Des temps de parcours « fil de l'eau » ont ainsi été estimés pour les principales lignes de bus du secteur à l'aide de l'évolution des vitesses de circulation routières et des temps de parcours actuels.

La nouvelle situation de référence se trouve ainsi dégradée, la rentabilité du projet est donc renforcée :

En € <sub>2019</sub>	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	+ 439 M€	+ 613 M€
Coûts	- 170 M€	- 258 M€
Bénéfice actualisé net	+ 269 M€	+ 356 M€
Bénéfice actualisé net / euro investi	+ 1,8	+ 2,1
Taux de rentabilité interne	17,5 %	9,5 %

Tableau 41 : Bilan socioéconomique du projet en considérant la situation fil de l'eau comme situation de référence







# Liste des figures

Figure 1 : Chronologie des décisions administratives et des études liées au Bus Entre Seine .....	4
Figure 2 : Liaisons T Zen potentielles identifiées au PDUIF (2012).....	4
Figure 3 : Projet retenu au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités) .....	5
Figure 4 : Exemples d'aménagements retenus au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités) .....	6
Figure 5 : Le tracé du projet Bus Entre Seine (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités) .....	6
Figure 6 : Le dépliant d'information, distribué dans les boîtes-aux-lettres le long du tracé et tracté en certains lieux publics (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités).....	7
Figure 7 : Panneau pédagogique, ici disposé à la gare de Cormeilles-en Parisis lors de la rencontre terrain (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités) .....	7
Figure 8 : Dépliant d'information (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités) .....	7
Figure 9 : Description administrative du secteur d'étude.....	12
Figure 10 : Carte de destination générale (source : SDRIF).....	15
Figure 11 : Projet d'infrastructure de transports collectifs dans le cadre du PDUIF (Source : Feuille de route 2017-2020 – PDUIF) .....	16
Figure 12 : Occupation des sols (source : MOS – IAU IDF 2017) .....	21
Figure 13 : Densité de population à l'IRIS en 2015 (source : IAU IDF).....	22
Figure 14 : Densité de population à l'IRIS estimées en 2025 (source : IAU IDF – Scénario haut).....	23
Figure 15 : Densité de population à l'IRIS estimées en 2035 (source : IAU IDF – Scénario haut).....	24
Figure 16 : Zones industrielles et économiques (source : MOS – IAU IDF 2017) .....	25
Figure 17 : Densité d'emplois à l'IRIS en 2015 (source : IAU IDF).....	25
Figure 18 : Densité d'emplois estimée en 2025 (IAU IDF – Scénario haut).....	26
Figure 19 : Densité d'emploi estimées en 2035 (source : IAU IDF – Scénario haut) .....	27
Figure 20 : Principaux équipements (source : Open Data IDF) .....	32
Figure 21 : Politique de la ville et renouvellement urbain (source : IAU IDF 2012) .....	33
Figure 22 : Projets urbains majeurs dans le secteur d'étude .....	34
Figure 23 : Carte de synthèse des principaux axes routiers .....	46
Figure 24 : Charge journalière en jours ouvrés (source : comptages CDVIA 2019).....	48
Figure 25 : Remontée de file sur la RD311.....	49
Figure 26 : Remontée de file sur le Pont de Bezons .....	49
Figure 27 : Remontée de file sur la rue Henri Barbusse en HPM .....	49
Figure 28 : Remontée de files sur la rue Michel Carré au niveau de la place du 11 novembre en HPM.....	49
Figure 29 : Boulevard du Général Delambre en HPM .....	49
Figure 30 : Rue Jean Jaurès en approche du carrefour Victor Hugo (sens Argenteuil) en HPM .....	49
Figure 31 : Stationnement illicite sur la rue Jean Jaurès en HPM .....	49
Figure 32 : Remontée de file sur le boulevard Maurice Berteaux en direction de Léon Feix en HPM.....	50
Figure 33 : Remontée de file sur le boulevard Léon Feix (TAG vers Péri) en HPM.....	50
Figure 34 : Difficultés de croisement des bus sur le boulevard Jeanne d'Arc en HPM .....	50
Figure 35 : Remontée de file sur la RD48 en HPM .....	50
Figure 36 : Congestion du giratoire RD121/RD308 (HPM) en direction de la RD121.....	50
Figure 37 : RD308 en direction du giratoire RD121/RD308 (HPM) .....	50
Figure 38 : Carrefour Mermoz/De Gaulle/Guy de Maupassant/Bezons/Route de Cormeilles (HPM) .....	50
Figure 39 : Trafics actuels sur le secteur d'étude à l'HPM (source : IDFM, étude CDVIA 2019).....	51
Figure 40 : Trafics actuels sur le secteur d'étude à l'HPS (source : IDFM, étude CDVIA 2019) .....	51
Figure 41 : Plan du projet de l'aménagement du Carrefour RD311/RD48 (source : valdoise.fr) .....	52
Figure 42 : Projet Porte Saint-Germain/ Berges de Seine (source : ville d'Argenteuil).....	52





Figure 43 : Projet de renouvellement urbain de Sartrouville (source : CASGBS) .....	53
Figure 44 : Plan de l'aménagement de la Voie nouvelle départementale (source : yvelines.fr).....	53
Figure 45 : Classification des véhicules convois exceptionnels .....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 46 : Convois exceptionnels sur le secteur d'étude.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 47 : Localisation des accidents sur le secteur d'étude (source : data.gouv 2018) .....	56
Figure 48 : Synthèse du stationnement existant sur les voies dédiées.....	58
Figure 49 : Desserte actuelle du secteur d'étude par le réseau.....	59
Figure 50 : Fréquentation moyenne par JOB des gares du secteur d'étude entre 6h et 10h (source : IDFM – 2018).....	59
Figure 51 : Réseau de bus actuel (source : RATP 2019) .....	61
Figure 52 : Nombre de bus cumulés par tronçons du secteur d'étude aux heures de pointe.....	62
Figure 53 : Validations aux arrêts dans le secteur d'étude (source : IDFM – Validations par arrêt et par JOB entre le 18/09/2018 et le 12/10/2018).....	62
Figure 54 : Localisation des infrastructures bus existantes.....	63
Figure 55 : Plan de la ligne 272 (source RATP).....	64
Figure 56 : Plan de la ligne 3 (source : Transdev).....	65
Figure 57 : Localisation des pôles d'échanges .....	65
Figure 58 : Plan du Tram 11 Express actuel (source : transilien.fr) .....	66
Figure 59 : Projet de prolongement du Tram 11 Express (source : IDFM) .....	66
Figure 60 : Interface entre le projet Bus Entre Seine et le Tram 11 Express.....	66
Figure 61 : Plan du projet EOLE (source : rer.eole.fr).....	67
Figure 62 : Plan des projets de prolongements du Tram 1 (source : nanterre-rueil.tram1.fr).....	67
Figure 63 : Synthèse des aménagements cyclables existants/projetés .....	69
Figure 64 : Plan Vélo 2019 - 2026 (source : CASGBS).....	71
Figure 65 : Zonage Plan Vélo Bezons (source : Ville de Bezons) .....	72
Figure 66 : Carte de la desserte piétonne actuelle des lignes 3 et 272.....	72
Figure 67 : Déplacements Domicile-Travail externes au périmètre (région Ile-de-France) .....	73
Figure 68 : Déplacements Domicile-Travail internes au périmètre (Source : Fichier Mobilités Professionnelles 2016 de l'INSEE) .....	74
Figure 69 : Flux Domicile-Travail en lien avec les principaux pôles d'activités (APUR) .....	75
Figure 70 : Migrations domicile-étude – structure des migrations en lien avec le secteur d'étude (source : DOCP - INSEE MOBSCO 2012) .....	75
Figure 71 : Déplacements Domicile-Etude externes au périmètre (région Ile-de-France) (Source : DOCP - INSEE MOBSCO 2012) .....	76
Figure 72 : Déplacements Domicile-Etude internes au périmètre (région Ile-de-France) .....	76
Figure 73 : Carte de présentation générale du projet Bus Entre Seine.....	84
Figure 74 : Exemple de déclinaisons de mobilier de station suivant l'emprise disponible .....	86
Figure 75 : Aménagement type d'une station sur les voies dédiées.....	87
Figure 76 : Positionnement stations sur les voies dédiées et mesures d'accompagnement .....	88
Figure 77 : Synthèse des aménagements cyclables sur les voies dédiées du projet Bus Entre Seine .....	89
Figure 78 : Proposition de palette végétale pour le projet .....	91
Figure 79 : Itinéraire des lignes 3 et 272.....	93
Figure 80 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial.....	94
Figure 81 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bilatéral.....	94
Figure 82 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre monodirectionnel .....	94
Figure 83 : Coupe type pour l'insertion de circulation en banalisée.....	94
Figure 84 : Aménagements bus retenus sur les voies dédiées et synoptique des stations le long des voies dédiées .....	96
Figure 85 : Séquences d'études .....	97
Figure 86 : Proposition d'insertion dans le centre-ville d'Argenteuil.....	97
Figure 87 : Profil actuel sur le boulevard Maurice Berteaux.....	98
Figure 88 : Coupe type en section courante sur le boulevard Berteaux .....	98



Figure 89 : Profil actuel sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et le Boulevard Maurice Berteaux .....	98
Figure 90 : Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix entre les rues Berteaux et Michelet .....	98
Figure 91 : Profil actuel sur le boulevard Léon Feix entre les rues Michelet et Belin.....	99
Figure 92 : Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix .....	99
Figure 93 : Intention d'aménagement sur le boulevard Léon Feix .....	99
Figure 94 : Plans d'insertion du boulevard Léon Feix.....	101
Figure 95 : Profils actuels sur les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni.....	102
Figure 96 : Coupe type en section courante sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc.....	102
Figure 97 : Plan d'insertion sur les boulevards Jeanne D'Arc et Gallieni.....	104
Figure 98 : Profils actuels de la RD48.....	105
Figure 99 : Coupe au droit de la station « De Gaulle » sur la RD48.....	105
Figure 100 : Plan d'insertion de la RD48 .....	106
Figure 101 : Proposition d'insertion du centre-ville d'Argenteuil au Pont de Bezons.....	107
Figure 102 : Profils actuels de la rue Henri Barbusse.....	108
Figure 103 : Coupe type en section courant sur la rue Henri Barbusse .....	108
Figure 104 : Plan d'insertion de la rue Henri Barbusse .....	110
Figure 105 : Profils actuels sur la rue Michel Carré.....	111
Figure 106 : Coupe au droit de la station « Marais » .....	111
Figure 107 : Coupe type en section courante avec site propre latéral sur la rue Michel Carré entre l'accès-sortie du O' Marché Frais et le boulevard du Général Delambre .....	111
Figure 108 : Plans d'insertion de la rue Michel Carré .....	116
Figure 109 : Profil actuel sur le boulevard du Général Delambre .....	117
Figure 110 : Coupe type en section courante sur le boulevard du Général Delambre .....	117
Figure 111 : Plan d'insertion du boulevard du Général Delambre.....	118
Figure 112 : Profil actuel de la rue Danielle Casanova .....	119
Figure 113 : Profil actuel de la rue Jean Jaurès .....	119
Figure 114 : Coupe type en section courante sur la rue Danielle Casanova .....	119
Figure 115 : Coupe type en section courante sur rue Jean Jaurès entre la rue Victor Hugo et la rue Honoré Maury .....	119
Figure 116 : Intention d'aménagement rue Jean Jaurès – Station Victor Hugo.....	119
Figure 117 : Plan d'insertion de la rue Danielle Casanova .....	121
Figure 118 : Plans d'insertion sur les rues Casanova et Jean Jaurès .....	123
Figure 119 : Remontées de file sur la RD392 en HPM (direction pont de Bezons) .....	125
Figure 120 : Remontées de file sur la RD311 en HPM .....	125
Figure 121 : Site propre existant sur RD392 entre le Pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant.....	125
Figure 122 : Coupe type en section courante sur la RD392 .....	125
Figure 123 : Intention d'aménagement sur la RD392- station Val Notre-Dame .....	126
Figure 124 : Intention d'aménagement sur la RD392- station La Grâce de Dieu .....	126
Figure 125 : Synthèse du fonctionnement des carrefours sur la RD392.....	126
Figure 126 : Coupe au droit de la station « Place des Droits de l'Homme » sur la RD392 .....	127
Figure 127 : Plans d'insertion sur la RD 392.....	135
Figure 128 : Plan d'insertion entre la station « La Grâce de Dieu » et la rue Parmentier .....	136
Figure 129 : Plan d'insertion du carrefour Val Notre-Dame .....	136
Figure 130 : Profil actuel du carrefour RD392 / rue de Berry .....	137
Figure 131 : Plan d'insertion du carrefour RD392 / rue du Berry .....	137
Figure 132 : Profil actuel de l'ouvrage SNCF situé sur la RD392 .....	138
Figure 133 : Plan de situation de l'ouvrage SNCF .....	138
Figure 134 : Coupe type sur la RD392 au niveau du franchissement des voies ferrées.....	138





Figure 135 : Plan de situation du pôle d'échange .....	139
Figure 136 : Plan des bus en passage au niveau du pôle d'échanges Pont de Bezons.....	139
Figure 137 : Quais ouest (à gauche) et est (à droite) au droit de la plateforme du tramway T2 .....	140
Figure 138 : Profil actuel du boulevard du Parisis (source : google) .....	141
Figure 139 : Proposition d'insertion du boulevard du Parisis .....	141
Figure 140 : Coupe type en section courante sur le boulevard du Parisis .....	142
Figure 141 : Intention d'aménagement boulevard du Parisis – Station « Les Coudrées » .....	142
Figure 142 : Plan d'insertion du boulevard du Parisis.....	143
Figure 143 : Tracé des mesures d'accompagnement (MA).....	144
Figure 144 : Tracé des mesures d'accompagnement à Sartrouville .....	145
Figure 145 : Stations majeures de la ligne 272 à Sartrouville .....	146
Figure 146 : Réaménagement de stations proposé à Sartrouville .....	146
Figure 147 : Carrefours à feux à équiper de priorité pour les bus à Sartrouville .....	146
Figure 148 : Tracé des mesures d'accompagnement à Cormeilles-en-Parisis .....	147
Figure 149 : Carrefours à feux à équiper de priorité pour les bus à Cormeilles-en-Parisis .....	148
Figure 150 : Réaménagement proposé au carrefour Rue de Saint-Germain / Rue de Nancy.....	148
Figure 151 : Lignes de bus à haut niveau de service du projet Bus Entre Seine (lignes 3 et 272) .....	150
Figure 152 : Hypothèse de restructuration du réseau de bus (source : IDFM) .....	151
Figure 153 : Itinéraires des lignes 3 et 272 .....	153
Figure 154 : Synthèse des temps de parcours estimés par secteur pour la situation projetée .....	155
Figure 155 : Interface entre le projet Bus Entre Seine et le Tram 11 Express.....	157
Figure 156 : Impacts du Bus Entre Seine sur la capacité viaire .....	158
Figure 157 : Modélisation du scénario projet à l'HPM à l'horizon 2030 (Source : CDVIA) .....	159
Figure 158 : Modélisation du scénario projet à l'HPS à l'horizon 2030 (Source : CDVIA) .....	161
Figure 159 : Evolution du trafic du scénario projet 2030 à l'HPM par rapport au scénario fil de l'eau 2030 (source : CDVIA) .....	162
Figure 160 : Evolution du trafic du scénario projet 2030 à l'HPS par rapport au scénario fil de l'eau 2030 (source : CDVIA) .....	162
Figure 161 : Itinéraires convois exceptionnels.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 162 : Synthèse de l'impact stationnement .....	164
Figure 163 : Synthèse des aménagements cyclables du projet Bus Entre Seine.....	165
Figure 164 : Carte de la desserte piétonne projetée du Bus Entre Seine .....	166
Figure 165 : Tracé des deux variantes .....	168
Figure 166 : Contraintes d'insertion des deux variantes.....	168
Figure 167 : Tracé des cinq variantes.....	169
Figure 168 : Contraintes d'insertion des cinq variantes.....	169
Figure 169 : Coupe type sur le boulevard Maurice Berteaux - Variante 1 .....	172
Figure 170 : Coupe type sur le boulevard Maurice Berteaux - Variante 2 .....	172
Figure 171 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre le Boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet – variante 1 .....	173
Figure 172 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre le Boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet – variante 2 .....	173
Figure 173 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 1 .....	174
Figure 174 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 2 .....	174
Figure 175 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 3 .....	174
Figure 176 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 1 .....	176
Figure 177 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 2 .....	176
Figure 178 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 3 .....	176
Figure 179 : Schéma de la configuration de la variante 1 .....	178
Figure 180 : Schéma de la configuration de la variante 2 .....	178



Figure 181 : Configuration de la variante 2.....	180
Figure 182 : Configuration de la variante 3.....	180
Figure 183 : Impacts résiduels sur les habitats naturels/habitats d'espèces après mesures d'évitement et de réduction - Planche 1.....	197
Figure 184 : Impacts résiduels sur les habitats naturels/habitats d'espèces après mesures d'évitement et de réduction - Planche 2.....	198
Figure 185 : Impacts résiduels sur les habitats naturels/habitats d'espèces après mesures d'évitement et de réduction - Planche 3.....	199
Figure 186 : ME01 - Planche 1 .....	205
Figure 187 : ME01 - Planche 2 .....	206
Figure 188 : MEO1 - Planche 3.....	207
Figure 189 : MR01 - Planche 1 .....	209
Figure 190 : MR01 - Planche 2 .....	210
Figure 191 : MR01 - Planche 3 .....	211
Figure 192 : Planning directeur simplifié .....	229
Figure 193 : Phasage des travaux.....	234
Figure 194 : Coupe du phasage des travaux sur le boulevard Léon Feix.....	235
Figure 195 : Coupe du phasage des travaux sur la rue Barbusse .....	236
Figure 196 : Coupe du phasage des travaux sur la rue Michel Carré .....	237
Figure 197 : Coupe du phasage des travaux sur la RD392 .....	238
Figure 198 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028 .....	248
Figure 199 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030 .....	249
Figure 200 : Origine des usagers utilisant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2028 .....	250
Figure 201 : Destination des usagers utilisant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2028.....	250
Figure 202 : Evolution des temps de parcours pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 entre la situation de référence et la situation de projet en 2028.....	251
Figure 203 : Temps de parcours nécessaire pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 en situation de projet en 2028 .....	251





# Liste des tableaux

Tableau 1 : Etat actuel des plans locaux d'urbanisme de l'aire d'étude .....	19
Tableau 2 : Répartition de l'occupation du sol par commune (source : IAU IDF - MOS 2017).....	20
Tableau 3 : Répartition fonctionnelle des sols (IAU IDF 2017).....	20
Tableau 4 : Population sur le territoire d'étude et évolution entre 1999 et 2016 (source : INSEE).....	22
Tableau 5 : Estimations de population à l'horizon 2025 (source : IAU IDF – Scénario haut).....	23
Tableau 6 : Estimations de populations à l'horizon 2035 - scénario haut (source : IAU IDF – Scénario haut) .....	24
Tableau 7 : Estimations des emplois à l'horizon 2025 (source : IAU IDF – Scénario haut).....	26
Tableau 8 : Estimations des emplois à l'horizon 2035 (source : IAU IDF – Scénario haut).....	27
Tableau 9 : Accidentologie en 2018.....	55
Tableau 10 : Localisation des accidents.....	55
Tableau 11 : Modes de déplacement des accidents.....	55
Tableau 12 : Synthèse du stationnement existant par commune .....	57
Tableau 13 : Part des validations sur la ligne 272 aux pôles d'échanges (source : Transamo – Diagnostic des lignes 3 et 272 – 2019).....	64
Tableau 14 : Part des validations sur la ligne 3 aux pôles d'échanges et aux principaux arrêts (source : Transamo – Diagnostic des lignes 3 et 272 – 2019).....	65
Tableau 15 : Synthèse des flux Domicile-Travail externes au périmètre.....	73
Tableau 16 : Synthèse des flux Domicile-Travail internes au périmètre .....	74
Tableau 17 : Dimensionnement du site propre .....	86
Tableau 18 : Offre prévue pour la ligne 272 (journée type).....	154
Tableau 19 : Offre prévue pour la ligne 3 (journée type).....	154
Tableau 20 : Offre prévue en heure de pointe pour les autres lignes de bus du secteur .....	154
Tableau 21 : Temps de parcours total de la ligne 3 (Pont de Bezons -> Cormeilles).....	156
Tableau 22 : Temps de parcours total de la ligne 3 (Cormeilles -> Pont de Bezons).....	156
Tableau 23 : Temps de parcours total de la ligne 272 (Argenteuil -> Sartrouville) .....	156
Tableau 24 : Temps de parcours total de la ligne 272 (Sartrouville -> Argenteuil) .....	156
Tableau 25 : Bilan de l'impact stationnement par commune .....	163
Tableau 26 : Tableau synthétique des coûts d'investissement du projet Bus Entre Seine pour les voies dédiées et les mesures d'accompagnement (en M€ HT) .....	241
Tableau 27 : Tableau synthétique des coûts (en M€ HT).....	241
Tableau 28 : Principaux risques identifiés.....	242
Tableau 29 : Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons .....	246
Tableau 30 : Temps de parcours de bus circulant sur les voies dédiées pour les différentes situations .....	247
Tableau 31 : Temps de parcours de la ligne 3 pour les différentes situations .....	247
Tableau 32 : Temps de parcours de la ligne 272 pour les différentes situations .....	247
Tableau 33 : Prévisions de fréquentation sur les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028 .....	248
Tableau 34 : Usage des lignes 272 et 3 à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028 .....	248
Tableau 35 : Prévisions de fréquentation sur les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030 .....	249
Tableau 36 : Prévisions de fréquentation des lignes 272 et 3 à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030 .....	249
Tableau 37 : Paramètres des méthodes d'évaluation.....	252
Tableau 38 : Gains de temps monétarisés .....	253
Tableau 39 : Gains liés au report modal .....	253
Tableau 40 : Bilan socioéconomique du projet.....	254
Tableau 41 : Bilan socioéconomique du projet en considérant la situation fil de l'eau comme situation de référence.....	254