



UN PROJET  
POUR  
AMÉLIORER VOS  
DÉPLACEMENTS  
EN BUS

# Synthèse

19 mars – 20 avril 2018

Concertation publique

du bilan de la concertation

Argenteuil – Bezons – Sartrouville – Cormeilles



# Sommaire

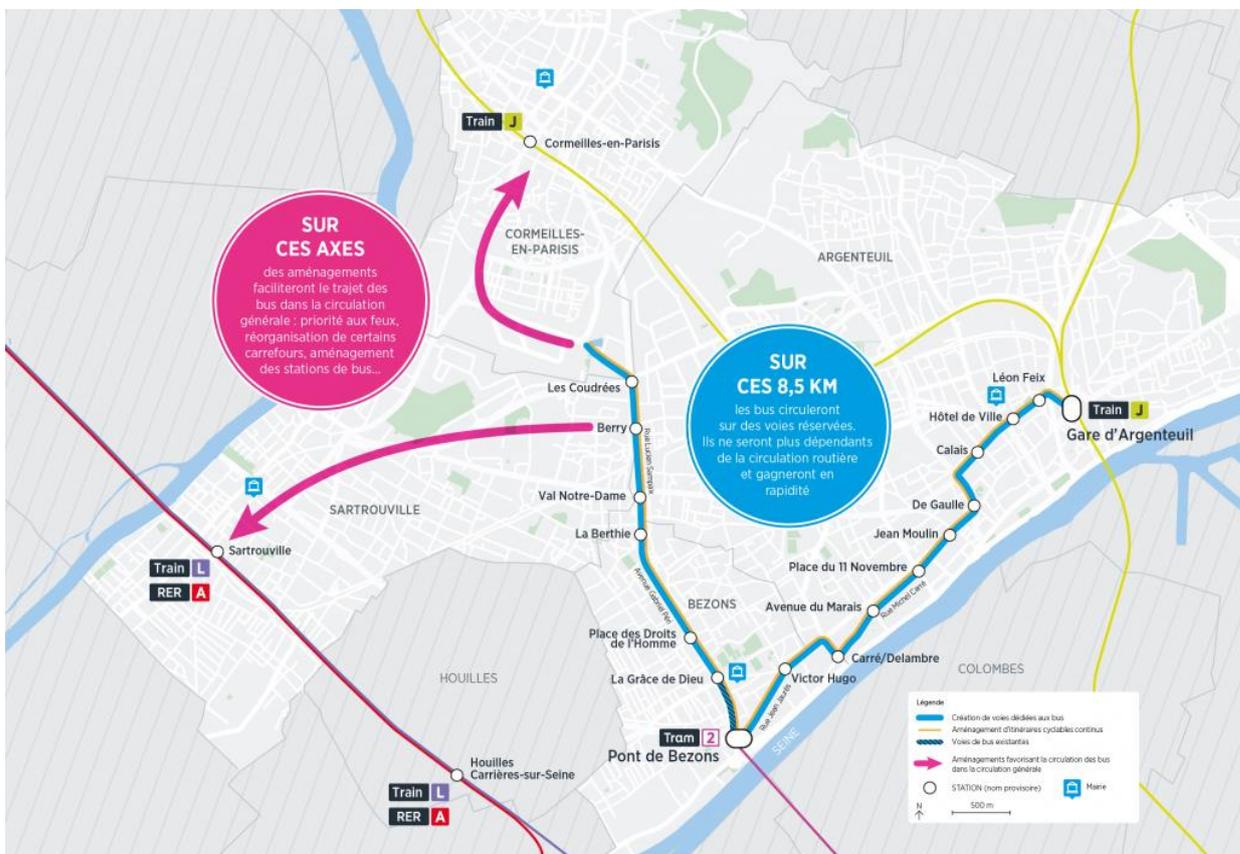
<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>2. CONCERTATION .....</b>	<b>4</b>
<b>3. SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS.....</b>	<b>6</b>
<b>3.1. UN PROJET ATTENDU .....</b>	<b>6</b>
La majorité des participants adhère à l'opportunité du projet .....	6
Une minorité de participants émet des réserves .....	6
La question du prolongement du tramway T2 .....	8
D'autres projets de transports sont évoqués .....	8
<b>3.2. DES DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LE PROJET DE TRANSPORT .....</b>	<b>9</b>
La réponse aux dysfonctionnements actuels ?.....	9
Les voies dédiées aux bus.....	9
Des demandes et suggestions quant aux itinéraires des lignes.....	10
Le nombre et la localisation des stations .....	11
Les mesures envisagées vers les gares de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis .....	11
<b>3.3. LA PROMOTION DES MODES ACTIFS ET DU CADRE DE VIE .....</b>	<b>12</b>
La promotion des itinéraires cyclables .....	12
Une attention particulière portée aux piétons.....	13
Le cadre de vie .....	13
<b>3.4. DES INTERROGATIONS SUR LES IMPACTS DU PROJET .....</b>	<b>14</b>
L'effet du projet sur la circulation automobile.....	14
Le stationnement le long du tracé.....	14
Les acquisitions foncières.....	14
<b>3.5. LE DÉROULEMENT DU PROJET .....</b>	<b>15</b>
Le calendrier.....	15
Les travaux .....	15
Des informations demandées à propos du coût et du financement .....	15
Les modalités de concertation questionnées par quelques participants .....	15
<b>3.6. DES QUESTIONS SUR LE RÉSEAU DE BUS EN GÉNÉRAL.....</b>	<b>16</b>
<b>4. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>17</b>



# 1. INTRODUCTION

La concertation préalable sur le projet Bus Entre Seine s'est déroulée du 19 mars au 20 avril 2018. Ce temps de concertation a permis d'informer les habitants du secteur et les usagers des transports en commun sur le projet, de dialoguer sur les enjeux du territoire et de recueillir leurs avis. Ce document fait la synthèse du bilan de la concertation. Il détaille les actions mises en œuvre dans le cadre de la concertation, dresse un bilan synthétique des échanges et contributions, et fait part des enseignements tirés par les porteurs de projet.

Le projet Bus Entre Seine vise à améliorer les déplacements par l'aménagement de voies dédiées aux bus (linéaire en **bleu** ci-dessous) et des mesures d'accompagnement visant à faciliter le déplacement des bus dans la circulation générale (en **rose** ci-dessous).



Le tracé du projet Bus Entre Seine

Il renforcera ainsi la régularité des lignes locales et réduira les temps de trajets entre le pont de Bezons (tram 2) et les gares d'Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis. La ligne 272 (gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – La Frette-sur-Seine) seront particulièrement concernées.

L'aménagement de voies réservées aux bus s'accompagnera 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.



---

## Calendrier

Les études techniques vont être poursuivies en tenant compte des enseignements de la concertation. Le public sera consulté sur la base d'un projet plus détaillé dans le cadre d'une enquête publique, à l'horizon 2020. Une fois le projet déclaré d'utilité publique, des études détaillées seront menées, ainsi que les acquisitions foncières nécessaires pour élargir les voiries et permettre la réalisation du projet.

---

## Financement

Le projet est porté par Île-de-France Mobilités. Le financement des études est assuré par la Région Île-de-France (50 %) et le Département du Val d'Oise (50%). Le coût du projet est estimé à 115,3 M€ (aux conditions économiques de 2017). Sur l'ensemble du réseau de transports en commun, Île-de-France Mobilités finance le matériel roulant et les coûts d'exploitation.

Tout au long des études, le projet a été conçu en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux.

---

## 2. CONCERTATION

---

La concertation 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, Corneilles-en-Parisis et Sartrouville.

Cette concertation poursuivait **quatre objectifs** :

- 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 ;
- éclairer les décisions futures sur le projet, notamment les études à venir, avant enquête publique.

Étaient conviés à participer à la concertation tous les acteurs intéressés par le projet, qu'ils soient voyageurs, riverains, élus, acteurs associatifs ou économiques.

En accord avec ses partenaires, Île-de-France Mobilités a ainsi élaboré un dispositif d'information et de dialogue adapté au territoire et visant à favoriser l'intérêt et la participation du public.

Le **dispositif d'information** suivant a été mis en place :

- 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 **dispositif de contribution** suivant a été déployé :

- Un coupon T, volet détachable du dépliant, à renseigner et à renvoyer gratuitement par voie postale ;
- 3 rencontres de terrain :
  - à la gare de Cormeilles-en-Parisis ;
  - au Pont de Bezons, terminus du T2 ;
  - au marché des Indes de Sartrouville.
- 2 réunions publiques :
  - à Argenteuil, espace Nelson Mandela ;
  - à Bezons, à l'Hôtel de Ville.
- Un formulaire de contribution libre sur le site internet, ainsi qu'une carte participative permettant de laisser un avis géolocalisé.

## BILAN DE LA PARTICIPATION

Au total, **589 contributions** ont été recueillies lors de la concertation préalable. La carte T transmise par voie postale est la modalité la plus utilisée, devant les rencontres de terrain et les modalités de contribution proposées par le site internet.

Contributions recueillies via	Nombre de contributions
Carte T postales	400
Rencontres terrain	60
Site internet	46
Carte participative	43
Réunion publique	38
Courriers	2
<b>Total</b>	<b>589</b>

Une majorité des contributions porte sur l'opportunité du projet, ainsi que 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.



## 3. SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS

*Note : ce document fait la synthèse du bilan de la concertation du projet Bus Entre Seine. Vous pouvez retrouver les avis détaillés des participants à la concertation dans le bilan de la concertation.*

### 3.1. UN PROJET ATTENDU

#### La majorité des participants adhère à l'opportunité du projet

Les avis favorables au projet Bus Entre Seine sont très majoritaires. À la question « est-ce que le projet vous semble utile ? » posée sur le coupon T du dépliant, une majorité des répondants répond par l'affirmative : **82% y sont favorables**, 12% défavorables, et 6% ne se prononcent pas.

De nombreux participants font part de leur adhésion au principe des voies dédiées au bus qui concourent selon eux à :

- améliorer la fluidité des déplacements en bus ;
- faire gagner du temps ;
- accompagner le développement du territoire ;
- mieux connecter les lignes structurantes du réseau ;
- mieux desservir certains secteurs, considérés comme stratégiques par les participants.

Plusieurs participants témoignent de leurs difficultés quotidiennes dues aux embouteillages, qui leur imposent parfois d'achever leur trajet à pied plutôt qu'en bus. Les participants espèrent que le projet apportera **une meilleure fluidité**, notamment en deux points particuliers : le secteur du pont de Bezons et la place du 11-Novembre à Argenteuil. D'autres considèrent que le projet permettra **de ne plus être tributaire des embouteillages** dans le cadre de ses déplacements en bus. Le développement résidentiel du territoire rend par ailleurs indispensable l'amélioration du réseau de bus, notamment sur l'axe Bezons-Cormeilles, estiment de nombreux participants.

Le **gain de temps apporté** par le projet est également souvent fortement mis en avant par les participants.

Plusieurs contributeurs estiment le projet très utile pour accéder aux autres lignes. Un accès facilité au RER A en gare de Sartrouville est demandé, pour rejoindre La Défense sans transiter en gare de Saint-Lazare. De manière générale, les participants réclament une **excellente interconnexion entre les différentes lignes et les différents modes**.

Le projet est globalement considéré comme « *très utile pour l'avenir entre banlieues souvent mal desservies* » et adapté aux évolutions des besoins de desserte du territoire. Le projet Bus Entre Seine permettra en effet de « **mieux desservir les nouveaux quartiers** » ou de mieux irradier le territoire en assurant la desserte de certains secteurs en particulier

#### Une minorité de participants émet des réserves

Les avis défavorables au projet sont minoritaires. Un participant questionne la demande : est-elle suffisante pour justifier le projet ? À l'inverse, certains participants considèrent **le projet insuffisant** pour répondre à la demande croissante (développement de nouveaux logements) de mobilité sur le territoire, et ce alors que la situation est déjà critique sur certains points de l'itinéraire, à l'image du pont de Bezons.



---

**Île-de-France Mobilités** : Sur l'ensemble de l'Île-de-France, les hypothèses de croissance urbaine sont fondées sur les projections établies par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU IdF). Ces projections tiennent compte des projets urbains et des rénovations urbaines prévus par les collectivités franciliennes, et sont intégrées dans la conception des projets. L'estimation du nombre d'usagers prend en compte la démographie attendue à l'horizon 2030. Le projet Bus Entre Seine est pensé pour répondre à la demande actuelle, mais aussi à celle de demain.

---

Certains contributeurs estiment que **le projet manque d'ambition**. Plusieurs habitants d'Argenteuil regrettent que la ville la plus peuplée du Val d'Oise ne profite pas d'une connexion plus ambitieuse avec le réseau francilien, tandis que d'autres participants émettent **des doutes quant à la capacité du projet à répondre aux enjeux** en matière de déplacement. Certains participants estiment que la saturation du tramway T2 rend le projet difficilement réalisable.

---

**Île-de-France Mobilités** : Le projet Bus Entre Seine n'aura pas d'impact significatif sur la fréquentation et le fonctionnement du tramway T2, puisqu'il porte sur l'amélioration de lignes de bus déjà existantes. Le fonctionnement du secteur du Pont de Bezons et les échanges voyageurs bus / tramway constitueront cependant un point d'attention pour les études à venir.

---

Quelques participants relèvent **les avantages du tramway par rapport au bus** : « *moins polluant et plus agréable* ». Certains participants s'interrogent d'ailleurs sur le mode de calcul utilisé pour estimer le nombre de voyageurs attendus et le comparent à la capacité d'un tramway.

---

**Île-de-France Mobilités** : Pour les prévisions de fréquentation voyageurs, Île-de-France Mobilités s'appuie sur un modèle conçu spécifiquement pour analyser les demandes de déplacements en transports en commun à l'échelle de la région. Il tient compte des évolutions de la population et emplois à l'horizon 2030. Les prévisions de fréquentation sont établies à l'heure de pointe du matin. La capacité de l'ensemble des lignes empruntant les voies bus est prise en compte.

---

Concernant la mise en place de voies dédiées, certains contributeurs estiment leur **implantation non réaliste** sur une partie du parcours, notamment entre la gare d'Argenteuil et le pont de Bezons.

---

**Île-de-France Mobilités** : Les aménagements sont déterminés en fonction de la configuration de chaque secteur et de l'espace disponible. C'est pourquoi le projet Bus Entre Seine prévoit des aménagements différenciés sur les quartiers traversés. Lorsque les voiries le permettent, il s'agira de voies bus à double sens. Selon les secteurs, des aménagements plus réduits pourront être envisagés : voie bus pour un seul sens, couloirs d'approche des carrefours, passage des bus dans la circulation générale, etc.

---

Pour rejoindre les gares de Corneilles-en-Parisis et de Sartrouville, les bus circuleront parmi les voitures mais toute une série de mesures permettra de faciliter leur fonctionnement.

---



Enfin, quelques contributeurs questionnent le **gain de temps** de 10 minutes annoncé, qu'ils jugent **invérifiable**.

---

**Île-de-France Mobilités** : Il s'agit d'un gain temps moyen en heure de pointe et en semaine. Actuellement, les bus sont régulièrement coincés dans les embouteillages et rencontrent des difficultés à passer certains carrefours. Avec des voies dédiées aux bus, la mise en place de la priorité aux feux et des stations plus accessibles, les temps de parcours seront significativement améliorés. Le gain de temps annoncé s'appuie sur le retour d'expérience d'Île-de-France Mobilités sur des projets de transport similaires.

---

## La question du prolongement du tramway T2

Si plusieurs modes de transport alternatifs sont exposés, la majeure partie des contributeurs sur ce thème s'attache à la question du **prolongement du tramway T2 depuis le terminus actuel au pont de Bezons**.

Parmi ces derniers, la plupart ne rejette pas pour autant l'opportunité du projet. Ils estiment que le projet Bus Entre Seine doit être **un préalable au prolongement** du tramway T2. Certains participants estiment ainsi que les voies réservées au bus pourraient servir ultérieurement au passage du tramway T2 prolongé. À ce titre, plusieurs d'entre eux posent la question de l'évolutivité des aménagements prévus pour le bus dans la perspective de l'accueil futur d'un tramway.

Pour d'autres, **le projet Bus Entre Seine est vécu comme l'abandon du prolongement du T2**, dépréciant le projet Bus Entre Seine à leurs yeux.

Les participants qui souhaitent ce prolongement s'expriment également quant au parcours qu'ils auraient aimé. Parmi eux, de nombreux contributeurs imaginent un prolongement jusqu'à Corneilles-en-Parisis, d'autres proposent une liaison avec Argenteuil, éventuellement via par les bords de Seine, ou encore une connexion avec la gare RER A à Sartrouville.

---

**Île-de-France Mobilités** : Le projet Bus Entre Seine s'inscrit dans le cadre du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) en vigueur. Au départ du Pont de Bezons, les études menées font apparaître des besoins de déplacements dans plusieurs directions : vers Argenteuil, vers Corneilles-en-Parisis, vers Sartrouville et au-delà. Le projet Bus Entre Seine répond à l'ensemble de ces besoins. Il se trouve aussi plus adapté aux rues traversées. Enfin, les études menées confirment que le réseau bus, rendu plus performant grâce au projet Bus Entre Seine, aura la capacité de transporter l'ensemble des voyageurs.

En outre, la configuration du secteur ne permettrait pas d'implanter deux voies tram sur certaines sections. Un principe de voie unique n'est pas compatible avec une ligne de tramway longue, fortement empruntée et dont la fréquence est élevée. Elle reviendrait à pénaliser les conditions d'exploitation du tramway T2.

---

## D'autres projets de transports sont évoqués

De façon générale, plusieurs participants estiment que la ville d'Argenteuil, étant donné sa taille, devrait accueillir un **mode de transport lourd**. Le prolongement de la ligne 13 vers Argenteuil est plusieurs fois demandés.



Le **Tram 11 Express** est aussi mentionné. Un participant considère qu'il serait une alternative crédible pour relier Argenteuil à Sartrouville en évitant le pont de Bezons saturé. Plusieurs participants s'étonnent de son absence du périmètre du projet et interrogent l'état d'avancement de son prolongement jusqu'à Sartrouville.

---

**Île-de-France Mobilités** : Le projet de Tangentielle nord, aujourd'hui dénommé Tram 11 Express, et le projet Bus Entre Seine sont complémentaires, tous deux présentent un grand intérêt pour le territoire. Le premier constitue une liaison rapide de type ferroviaire avec peu de stations, le second assure quant à lui une desserte plus fine des territoires. Le projet Tram 11 express nécessite des acquisitions foncières importantes pour lesquelles les procédures sont actuellement en cours.

---

## 3.2. DES DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LE PROJET DE TRANSPORT

### La réponse aux dysfonctionnements actuels ?

De nombreux participants font part des dysfonctionnements actuels sur les lignes du réseau. Ils insistent notamment sur **les retards**, regrettant le fait que **les bus** soient « *pris d'assaut* », **les temps d'attente trop élevés** et réclament ainsi une meilleure ponctualité.

---

**Île-de-France Mobilités** : Le point de départ du projet est précisément le constat de certaines difficultés sur le réseau de bus actuel. Les bus y sont pénalisés par les conditions de circulation, particulièrement aux heures de pointe. Ces difficultés sont notamment accentuées par la proximité des franchissements de la Seine (Pont de Bezons, Pont de Colombes, Pont d'Argenteuil), vers lesquels convergent de nombreux véhicules aux heures de pointe.

Le projet de Bus Entre Seine prévoit ainsi d'optimiser les lignes structurantes, les rendre plus rapides, fiables et attractives avec un haut niveau de service pour les voyageurs. Le réseau doit également répondre aux besoins de demain, intégrer les évolutions du territoire et les grands projets urbains.

---

### Les voies dédiées aux bus

De nombreuses questions sont posées quant aux **conditions d'aménagement des voies dédiées** : quel est l'élargissement maximal de la chaussée envisageable ; les voies de bus seraient-elles créées sur toute la D392 ?



---

**Île-de-France Mobilités** : Plusieurs configurations sont envisagées selon l'espace disponible et les besoins de circulation :

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

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

---

Indispensables à prendre en compte pour ne pas perdre le gain de régularité obtenu grâce à la voie dédiée, **les conditions de passage aux croisements** sont interrogées : comment faire respecter les aménagements prévus aux carrefours ?

---

**Île-de-France Mobilités** : La mise en place de la priorité aux feux constitue un volet important du projet, car elle impose d'équiper tous les bus et carrefours concernés. Elle permet aux bus de bénéficier de feux verts avant même d'arriver au niveau des carrefours. Le retour d'expérience montre qu'une fois réalisées, les voies bus sont globalement respectées après quelques semaines de mise en service.

---

## Des demandes et suggestions quant aux itinéraires des lignes

Dans le cadre du projet, certains participants émettent **des préconisations sur les itinéraires**. Un participant suggère de faire passer le tracé des voies bus par la rue Henri Barbusse (au lieu de la rue Michel Carré) et par le boulevard Héloïse et l'avenue Gabriel Péri.

---

**Île-de-France Mobilités** : Dans le cadre des études de faisabilité, de nombreuses hypothèses de tracé ont été analysées avant de retenir le tracé proposé en concertation avec les partenaires du projet. Ces réflexions sont présentées dans le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, disponible sur le site internet du projet. Le tracé proposé a été retenu notamment en raison des synergies possibles avec le projet Saint-Germain / Berges de Seine, et de ses impacts plus limités sur les conditions de circulation et la vie locale.

À ce stade, le projet n'est pas figé. Les avis exprimés lors de la concertation permettront d'orienter les études à venir. Le tracé définitif sera présenté au moment de l'enquête d'utilité publique, à l'horizon 2020, sur la base d'études plus détaillées.

---

La concertation a également été l'occasion de s'exprimer sur **l'itinéraire des lignes, au-delà du tracé des voies bus**. Des participants souhaitent savoir si l'itinéraire de la ligne 3, desservant Corneilles-en-Parisis, sera modifié. Plusieurs participants estiment que la ligne 262 a été « oubliée » par le projet et que son trajet dans Bezons est inadapté. Certains préconisent la scission de la ligne en 2, jugée trop longue. La ligne 272



est par ailleurs considérée comme un doublon de la ligne 9. Un participant propose la déviation de la ligne 9 vers le Pont de Bezons en raison de la saturation de la ligne 272.

Concernant les parcours à venir, les participants souhaitent savoir quand les itinéraires définitifs seront actés et rendus publics.

---

**Île-de-France Mobilités** : L'itinéraire de certaines lignes sera retravaillé en lien étroit avec les collectivités de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements, et dans l'objectif d'améliorer l'ensemble du réseau de bus. Les lignes 272 et 3 sont directement concernées, mais d'autres lignes pourront également faire l'objet d'adaptations. Ces réflexions seront précisées dans les étapes ultérieures.

---

## Le nombre et la localisation des stations

À propos du choix et de la localisation des stations, quelques questions d'ordre général sont posées : **les stations présentées sont-elles définitives ?** La distance entre stations est-elle calculée depuis l'extrémité des plateformes ? Un participant estime en outre que la localisation des stations telle que présentée par Île-de-France Mobilités manque de clarté.

La majeure partie des interventions porte néanmoins sur certaines stations en particulier. Plusieurs participants s'interrogent sur **la suppression de la station Albert 1<sup>er</sup> à Bezons** et militent pour son maintien. D'autres réclament une station entre la place des Droits de l'Homme et la Berthie et/ou proposent de revoir l'implantation des stations afin de rééquilibrer les distances et ne pas pénaliser les résidents du secteur de la station Albert 1<sup>er</sup>.

Des participants souhaitent également **le maintien d'autres stations actuelles** : Val Notre Dame, « *poumon de Sartrouville* », la station Place des Ponts ou la station menant au cimetière de Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis.

De manière plus ponctuelle, **certaines stations sont réclamées ailleurs**, notamment à proximité du magasin Jardiland de Cormeilles-en-Parisis, à l'angle de la rue Lucien Sampaix et de l'avenue Jean Jaurès à Argenteuil, une station dans le sens « *retour* » sur la ligne 6 à proximité de la sous-préfecture d'Argenteuil.

---

**Île-de-France Mobilités** : Le positionnement des stations est défini en fonction des besoins de desserte du territoire, des contraintes géométriques et des enjeux de performance de la ligne. Si les bus s'arrêtent trop souvent, les temps de parcours ne sont plus efficaces. Le nombre et la localisation des stations présentés lors de la concertation ne sont pas définitifs. Les études à venir s'efforceront de répondre à l'ensemble de ces enjeux et contraintes, tout en tenant compte des avis exprimés.

---

## Les mesures envisagées vers les gares de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis

D'une manière générale, le projet est jugé de manière positive dans l'optique d'une amélioration de la liaison entre Cormeilles-en-Parisis ou Sartrouville d'une part et Bezons et Argenteuil d'autre part.

Cependant, **les participants s'interrogent à propos de l'absence de voie dédiée vers Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis**.



En matière de **mesures d'accompagnement, des précisions sont demandées et des suggestions sont proposées**. Un habitant de Bezons à souhaite connaître la teneur des mesures d'accompagnement de la circulation vers les gares de Cormeilles et de Sartrouville. Un participant propose une circulation alternée des bus entre la rue Jean Mermoz et la rue Voltaire à Sartrouville.

---

**Île-de-France Mobilités** : Des créations de voies bus n'ont pas été retenues entre la RD392 et les gares de Cormeilles et Sartrouville en raison de contraintes techniques (espaces non suffisants notamment) ou de l'absence d'opportunité (gains de temps de parcours limités et conditions de circulation acceptables). Cependant sur ces sections, des mesures d'optimisation des performances des bus sont proposées dans l'objectif d'améliorer la régularité et la visibilité des lignes, qui pourront comprendre :

- La mise en place de la priorité aux feux ;
- L'aménagement des principales stations pour les rendre plus accessibles et confortables ;
- Des interventions au niveau des points durs de circulation.

Un travail précis d'identification des carrefours problématiques et de propositions d'aménagements ponctuels sera mené dans les étapes ultérieures afin de présenter des aménagements plus détaillés dans le cadre de l'enquête publique.

---

### 3.3. LA PROMOTION DES MODES ACTIFS ET DU CADRE DE VIE

#### La promotion des itinéraires cyclables

La création de **pistes cyclables est plébiscitée** par de nombreux participants. Certains proposent des itinéraires à doter d'axes cyclables : « *vers les transports en commun* », « *vers la Berthie* » ou la possibilité d'aller à vélo à La Défense. Enfin, les participants souhaitent des « *itinéraires cyclables continus* ».

Le **danger d'une circulation commune entre automobilistes et cyclistes est pointé** par plusieurs participants. Certains axes actuellement empruntés par les cyclistes sont considérés comme particulièrement dangereux. Plusieurs participants, dont l'association « Mieux se déplacer à bicyclette » souhaitent savoir quels aménagements sont prévus pour garantir la sécurité des cyclistes. À ce titre, de nombreux participants réclament des pistes cyclables éloignées de la circulation.

Les participants font de **nombreuses suggestions pour améliorer et sécuriser les axes cyclables** :

- le partage de la voie dédiée au bus avec les cyclistes à proximité du Pont de Bezons ;
- la mise en place d'une signalisation propre aux cyclistes au niveau du carrefour Robert Schuman/Avenue des Martyrs de Chateaubriant et une piste cyclable séparée et suffisamment large ;
- soigner la traversée des carrefours pour les cyclistes (cédez-le passage cycliste aux feux quand c'est possible, pictogrammes vélo dans les traversées...) sur les portions où la largeur de la chaussée ne permet pas de prévoir des bandes cyclables et où sont prévus des aménagements de zones 30.

De nombreux participants préconisent la mise en place d'une **séparation physique entre les voies cyclables et la chaussée empruntée par les véhicules ainsi que la voie dédiée aux bus**. Les participants la préfèrent à un simple marquage au sol. Ils déplorent notamment le stationnement sauvage. Un participant préconise la verbalisation de ces stationnements.



La question des **croisements entre cyclistes et piétons** est abordée par plusieurs participants. Certains d'entre eux relèvent la dangerosité de la situation actuelle. De manière générale, des passages piétons clairement aménagés et distingués de la piste cyclable sont plébiscités. Des participants estiment même que ces croisements doivent être réduits au maximum. Pour y parvenir, certaines d'entre eux avancent l'idée d'une voie piétonne distincte de l'axe cycliste.

---

**Île-de-France Mobilités** : Le projet Bus Entre Seine est ambitieux du point de vue des itinéraires cyclables, puisqu'il propose des aménagements continus sur tout le linéaire de site propre, permettant un réaménagement de l'espace public au bénéfice de tous les usagers. Les aménagements envisagés sont différents selon les secteurs, et feront l'objet d'études plus poussées dans le cadre des étapes à venir. Il pourra s'agir de bandes cyclables, couloirs bus ouverts aux cycles, pistes, zones 30, etc. en fonction de la configuration du secteur et de la largeur disponible. Il ne sera en effet probablement pas possible de mettre en place des pistes cyclables tout au long du tracé en raison des largeurs disponibles. Les normes du CEREMA en matière de conception des aménagements cyclables seront respectées. Les associations cyclistes sont premières expertes des enjeux de la circulation cycliste dans le territoire ; elles continueront d'être impliquées lors des étapes à venir.

---

Quelques participants réclament également la mise en place de **stations de vélos disponibles en libre-service** (Vélib') sur le territoire.

### **Une attention particulière portée aux piétons**

L'attention portée aux piétons fait l'objet de plusieurs contributions. Si un participant réclame « *une voie piétonne pour aller à la Défense* », les autres insistent sur l'**aménagement qualitatif des trottoirs**. Plusieurs participants réclament ainsi l'agrandissement des trottoirs.

### **Le cadre de vie**

Si quelques questions écrites portent sur la **réfection des routes**, la majorité des contributions porte sur l'amélioration du cadre de vie, l'embellissement, le verdissement. L'**effort de verdissement** associé au projet est salué, bien que certains participant regrettent que cet effort ne soit pas davantage prononcé.

Un internaute interroge l'**éclairage urbain** qui sera déployé : est-ce qu'il respectera les spécifications de la loi sur la pollution lumineuse ?

---

**Île-de-France Mobilités** : Le contenu des aménagements paysagers seront définis plus tard dans la vie du projet. Cependant, le projet Bus Entre Seine a pour objectif l'amélioration du cadre de vie et de la qualité urbaine des voies dans lesquelles elle s'inscrit. En conséquence, un soin particulier est porté dès à présent à la qualité des principes d'aménagements du projet.

---



### 3.4. DES INTERROGATIONS SUR LES IMPACTS DU PROJET

#### L'effet du projet sur la circulation automobile

Certains participants craignent que la voie dédiée ne réduise les voies disponibles aux automobilistes et, de ce fait, augmente l'intensité des embouteillages et la pollution de l'air. Deux points noirs sont cités : le secteur du pont de Bezons et la place du 11-Novembre à Argenteuil.

---

**Île-de-France Mobilités :** L'un des objectifs du projet est de faire cohabiter les différents modes de déplacements, en favorisant l'intermodalité tout en améliorant le cadre urbain et non d'opposer les transports collectifs à la voiture individuelle. Les conditions de circulation routière seront étudiées de manière à minimiser l'impact sur le trafic automobile.

---

#### Le stationnement le long du tracé

La mise en place de voies de bus dédiées fait craindre à certaines participations la disparition de places de stationnement. À l'inverse, d'autres estiment que l'augmentation de leur nombre renforcerait la l'intermodalité du projet. L'aménagement de parcs-relais à proximité du terminus du T2 et des gares SNCF est sollicité.

---

**Île-de-France Mobilités :** Les rues n'étant pas toujours suffisamment larges pour accueillir les voies bus, les voitures, les itinéraires cyclables et des trottoirs suffisants, le projet pourra nécessiter une réduction de l'offre de stationnement sur certains secteurs.

Dans la suite du projet, selon les secteurs concernés, des solutions pour les arrêts-minutes et livraisons seront étudiées. De plus, des poches de stationnement pourront être envisagées pour compenser une partie des impacts. L'ensemble de ces démarches seront menées en lien avec les villes concernées.

Sur les secteurs les plus impactés, des enquêtes de stationnement (occupation et/ou rotation) pourront être réalisées pour évaluer les besoins en stationnement, et les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre.

---

#### Les acquisitions foncières

Un participant souhaite savoir si une procédure d'expropriation sera mise en œuvre et un autre à quel moment l'enquête parcellaire aurait lieu.

Plusieurs participants estiment le développement immobilier empêcherait l'élargissement des voies actuelles.

---

**Île-de-France Mobilités :** L'objectif est de réduire au maximum les acquisitions foncières le long du tracé. Cependant sur certains secteurs, là où les voies ne sont pas suffisamment larges pour implanter les voies dédiées au bus, des élargissements du profil de rue pourront être nécessaires et des acquisitions foncières seront alors envisagées. L'identification précise des parcelles concernées interviendra dans les étapes à venir, au moment de l'enquête parcellaire.

---



## 3.5. LE DÉROULEMENT DU PROJET

### Le calendrier

Les participants souhaitent connaître **la date de mise en service du projet**. Plusieurs questions portent également sur le planning détaillé du projet et des travaux. De nombreux contributeurs ajoutent que **l'horizon du projet leur semble trop « lointain »**. L'« *urgence* » d'une amélioration en raison de la densité de la circulation et de la dynamique démographique est ainsi régulièrement rappelée. Plusieurs participants suggèrent une accélération de la mise en œuvre du projet.

---

**Île-de-France Mobilités :** Les études se poursuivront à la suite de la validation du bilan de la concertation et un projet plus détaillé sera soumis à enquête publique à l'horizon 2020.

Ce type de projet connaît des délais nécessaires – 6 à 8 ans entre la concertation et la mise en service d'après le retour d'expériences sur des projets comparables - car il s'agit de grands projets pour lesquels des étapes définies doivent être franchies en termes d'études et de procédures administratives, avant de pouvoir démarrer les travaux.

### Les travaux

Quelques questions posées portent sur le planning des travaux, en particulier la durée et la date de commencement. Plusieurs participants s'interrogent également quant au fonctionnement du réseau de bus pendant les travaux. Pour limiter ces nuisances, un participant suggère la réalisation des travaux de nuit.

---

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

### Des informations demandées à propos du coût et du financement

Plusieurs questions écrites abordent la question du coût global du projet. Certains souhaitent obtenir de l'information à ce sujet, quand d'autres estiment le projet trop onéreux par rapport à l'objectif recherché. Enfin, certains s'attachent à l'impact du financement du projet sur la fiscalité.

---

**Île-de-France Mobilités :** Ce type de projet a vocation à être financé dans le cadre des grands contrats de financement institutionnels, notamment le Contrat de Plan État-Région. De manière générale en Île-de-France, les villes ne sont pas appelées à financer ce type de projet structurant, qui ne devrait pas avoir d'effet sur la taxe d'habitation.

### Les modalités de concertation questionnées par quelques participants

La majeure partie des remarques émises aux sujets des conditions d'échange porte sur l'information transmise : les dates des rencontres auraient pu apparaître sur les affiches.



Quelques contributeurs considèrent la concertation comme « *effacée* », voire un simple prétexte au service d'un projet déjà abouti. D'autres participants interrogent en outre les modalités proposées en matière de concertation : un coupon T laissant trop peu de place à l'expression, pas de rencontres usagers / riverains à Argenteuil, pas d'adresse postale pour contribuer.

### **3.6. DES QUESTIONS SUR LE RÉSEAU DE BUS EN GÉNÉRAL**

Si la concertation a permis de recueillir quantité d'avis et questions propres au projet Bus Entre Seine, de nombreuses interventions et contributions ont été consacrées au réseau de bus en général et aux préoccupations des usagers des transports en commun à l'échelle d'un territoire plus vaste. Ces avis font l'objet d'une analyse dans le cadre du bilan de la concertation, mais ne sont pas repris dans cette synthèse.



## 4. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

---

Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet, remercie les participants à la concertation. Les avis exprimés comme les questions posées contribuent à enrichir les études en cours et à venir.

Île-de-France Mobilités retient de ces différentes contributions les éléments principaux 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 mutations.

### **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 ;
- Des 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 minimisation des impacts en phase travaux ;
- La volonté d'une mise en service rapide du projet au regard des enjeux de déplacements.

Merci à tous les participants.



**Syndicat des Transports d'Île-de-France**

41 rue de Châteaudun, 75009 Paris

Île-de-France Mobilités est le nom d'usage du Syndicat des Transports d'Île-de-France