



UN PROJET
POUR
AMÉLIORER VOS
DÉPLACEMENTS
EN BUS

Bilan

19 mars – 20 avril 2018
Concertation publique

de la concertation

Argenteuil – Bezons – Sartrouville – Cormeilles

www.bus-entre-seine.fr



Sommaire

I. Le Projet Bus Entre Seine	4
1.1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DU PROJET	5
1.2. LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS	6
1.3. LES LIGNES DE BUS CONCERNÉES	8
1.4. GOUVERNANCE ET COÛT DU PROJET	8
1.5. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	9
1.6. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DU BILAN	9
II. Modalités de la concertation	10
1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE	11
1.1. OBJET DE LA CONCERTATION	11
1.2. PÉRIMÈTRE	11
1.3. PRÉPARATION	11
2. LE DISPOSITIF D'INFORMATION	12
2.1. LE DÉPLIANT DU PROJET	12
2.2. DES AFFICHES	13
2.3. UN PANNEAU PÉDAGOGIQUE	13
2.4. LE SITE INTERNET DÉDIÉ AU PROJET	14
2.5. LA VIDÉO DE PRÉSENTATION DU PROJET	15
3. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	16
3.1. LE COUPON T ASSOCIÉ AU DÉPLIANT	16
3.2. LA PARTICIPATION SUR LE SITE INTERNET	17
3.3. LES RENCONTRES DE TERRAIN	19
3.4. LES RÉUNIONS PUBLIQUES	20
III. Analyse des avis	21
1. BILAN QUANTITATIF	22
1.1. ORIGINE DES CONTRIBUTIONS	22
1.2. TYPOLOGIE ET THÉMATIQUES DES AVIS	23
2. BILAN QUALITATIF	25
2.1. UN PROJET ATTENDU	25



2.1.1. La majorité des participants adhère à l'opportunité du projet	25
2.1.2. Une minorité de participants émet des réserves	28
2.1.3. La question du prolongement du tramway T2	31
2.1.4. D'autres projets de transports sont évoqués	32
2.2. DES DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LE PROJET DE TRANSPORT	33
2.2.1. La réponse aux dysfonctionnements actuels ?.....	33
2.2.2. Les voies dédiées aux bus.....	34
2.2.3. Des demandes et suggestions quant aux itinéraires des lignes.....	35
2.2.4. Le nombre et la localisation des stations	37
2.2.5. Les mesures envisagées vers les gares de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis	38
2.3. LA PROMOTION DES MODES ACTIFS ET DU CADRE DE VIE	39
2.3.1. La promotion des itinéraires cyclables	39
2.3.2. Une attention particulière portée aux piétons.....	42
2.3.3. Le cadre de vie.....	42
2.4. DES INTERROGATIONS SUR LES IMPACTS DU PROJET	43
2.4.1. L'effet du projet sur la circulation automobile	43
2.4.2. Le stationnement le long du tracé.....	44
2.4.3. Les acquisitions foncières	45
2.5. DES DEMANDES GÉNÉRALES RELATIVES AU RÉSEAU DE BUS.....	46
2.5.1. Mieux desservir certains quartiers	47
2.5.2. Augmenter et diversifier l'offre de service	48
2.5.3. Des stations de qualité réclamées pour l'ensemble du réseau	49
2.5.4. Les autres questions posées par les participants	50
2.6. DES QUESTIONS SUR LE DÉROULEMENT DU PROJET.....	51
2.6.1. Le calendrier	51
2.6.2. Les travaux	52
2.6.3. Des informations demandées à propos du coût et du financement	53
2.6.4. Les modalités de concertation questionnées par quelques participants	53

IV. Enseignements de la concertation.....55

V. Annexes..... 58

Arrêté des modalités de la concertation.....	59
Outils de communication	59
Compte-rendu des rencontres.....	59
Prise de position des collectivités	59



I.

Le Projet Bus Entre Seine





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. Le présent document détaille les actions mises en œuvre dans le cadre de la concertation, dresse le bilan des échanges et contributions, et fait part des enseignements tirés par les porteurs de projet.

1.1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DU PROJET

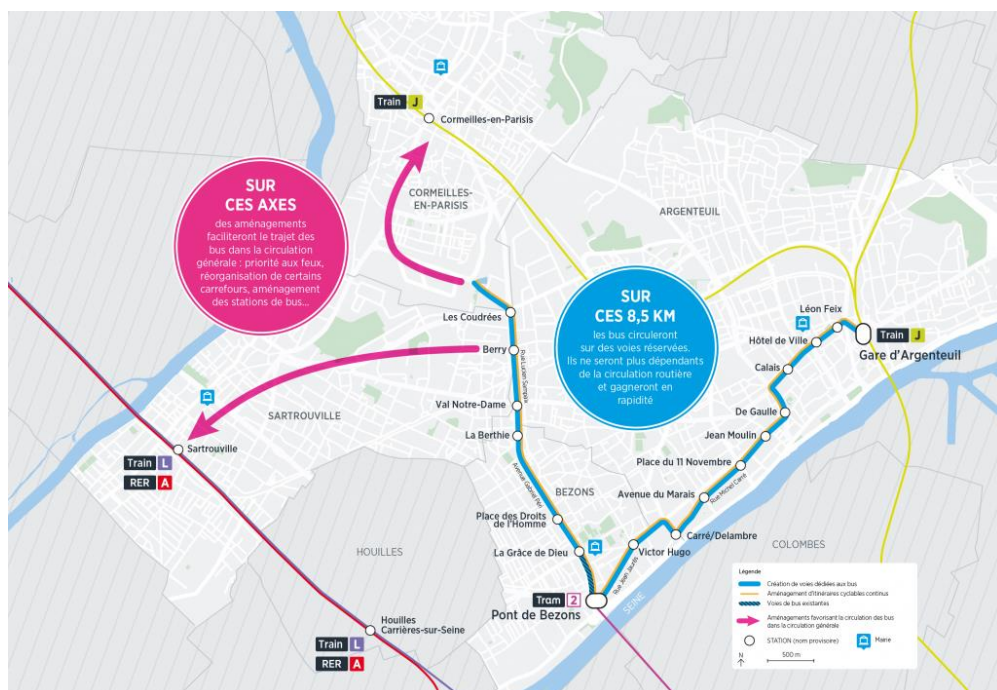
Situé entre deux bras de la Seine, le territoire d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis est constitué de secteurs denses en habitations et emplois, notamment :

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

De nombreuses lignes de bus parcourent ce territoire mais souffrent de conditions de circulation difficiles, notamment aux heures de pointe.

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).

Il renforcera ainsi la régularité des lignes existantes et réduira les temps de trajets entre le Pont de Bezons (Tram 2) et les gares d'Argenteuil, de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis. Il permettra ainsi d'améliorer les conditions de transport de 48 000 voyageurs au quotidien.



Présentation du tracé du projet Bus Entre Seine



La création de voies réservées aux bus s'accompagnera d'une **requalification des espaces publics**, avec notamment la réalisation d'itinéraires cyclables et d'aménagements paysagers pour une meilleure qualité de vie : végétation, trottoirs élargis, etc.

Ce projet s'articule avec les politiques d'urbanisme et de transports dans un territoire en pleine mutation. L'offre de transport en commun doit s'adapter pour répondre au mieux à ces évolutions.

1.2. LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS

La création de voies dédiées aux bus

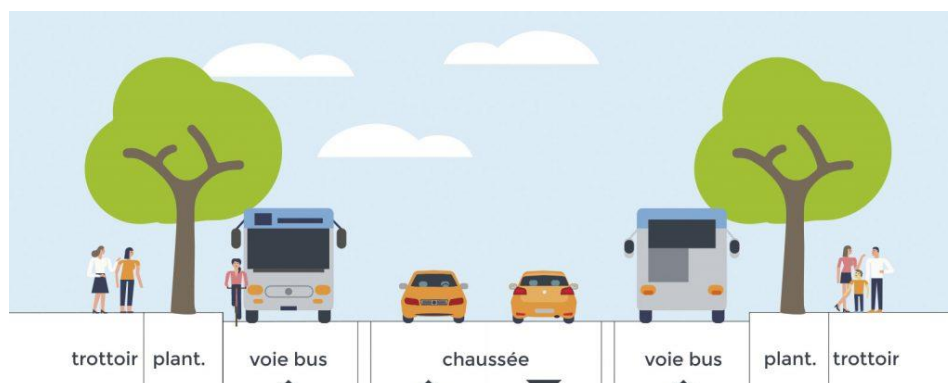
Des voies bus dédiées seront aménagées de la **gare d'Argenteuil au Pont de Bezons, puis vers le quartier des Indes (Sartrouville) et le secteur des Bois-Rochefort (Cormeilles) via l'avenue Gabriel Péri et la rue Lucien Sampaix (RD392)**. Il s'agira principalement de voies bus à double sens. Ponctuellement, les bus pourront bénéficier de voies bus dans un seul sens, voire emprunter la circulation générale.



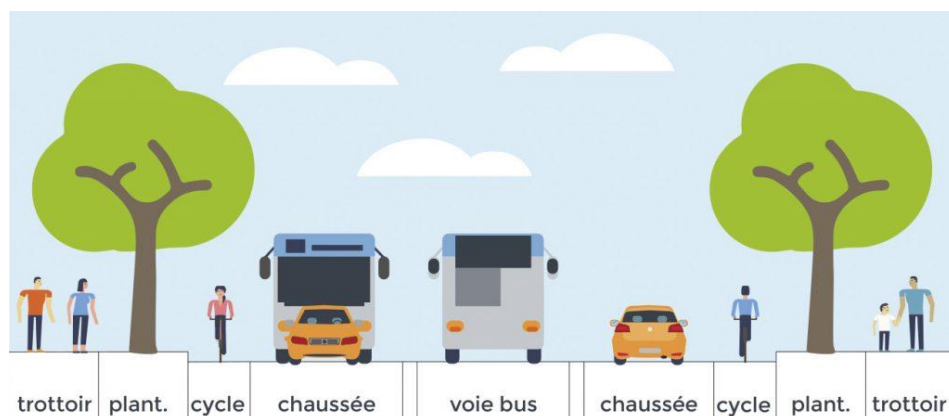
Principe général d'aménagement des voies de bus

Sur ces 8,5 km, la circulation des lignes sera considérablement améliorée avec des passages plus réguliers et des trajets plus rapides, bénéficiant d'une priorité aux feux en carrefour. En parallèle des voies bus, des itinéraires cyclables seront créés et le confort des cheminements piétons sera amélioré.

Plusieurs configurations de voies dédiées aux bus seront proposées, pour s'adapter aux particularités des différents secteurs traversés :



Des couloirs bus ouverts aux cycles pourront être proposés



Lorsque la place est restreinte, des configurations alternatives pourront être proposées

Les aménagements pour les modes de déplacement actifs

Le projet prévoit que des itinéraires cyclables soient créés le long des nouvelles voies bus, soit sur environ 8 km. Ces aménagements cyclables seront de plusieurs types : itinéraires dédiés en piste ou bande cyclable, couloirs de bus accessibles aux cycles et zones 30. Une articulation avec les cheminements piétons est également intégrée au projet, dans le cadre des réflexions sur les mobilités douces.

Des mesures d'accompagnement vers les gares de Corneilles et de Sartrouville

Pour rejoindre les gares de Sartrouville et de Corneilles-en-Parisis, les bus continueront d'emprunter les voies de la circulation générale en bénéficiant de mesures d'accompagnement pour en améliorer la fluidité, notamment :

- mise en place de la priorité aux feux, qui passeront au vert à l'arrivée des bus ;
- aménagement des principales stations ;
- interventions au niveau de certains carrefours, qui seront précisées dans les études à venir, pour faciliter la circulation des bus.



Vers les gares de Sartrouville et Cormelles, les bus bénéficieront de mesures d'accompagnement facilitant leur trajet dans la circulation générale

1.3. LES LIGNES DE BUS CONCERNÉES

Le projet porte sur les liaisons bus entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, la gare de Sartrouville et la gare de Cormelles-en-Parisis.

La ligne 272 (gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – La Frette-sur-Seine) sont notamment concernées. Elles emprunteront les nouvelles voies bus sur la majeure partie de leur itinéraire.

D'autres lignes de bus pourront emprunter ponctuellement les aménagements. L'itinéraire de certaines lignes sera retravaillé de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements et avec pour objectif d'améliorer l'ensemble du réseau de bus.

1.4. GOUVERNANCE ET COÛT DU PROJET

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 d'Île-de-France, 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 les acteurs locaux : communes d'Argenteuil, de Bezons, de Sartrouville et de Cormelles-en-Parisis,



communauté d'agglomération Val Parisis, communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, établissement Public Territorial Boucle Nord de Seine, et Conseils départementaux du Val d'Oise et des Yvelines.

Les études techniques se poursuivront en tenant compte des enseignements de la concertation et le public sera consulté sur la base d'un projet plus détaillé dans le cadre d'une **enquête publique**. Cette étape doit permettre au Préfet de déclarer le projet d'utilité publique.

Ile-de-France Mobilités prévoit par ailleurs de mettre en place un dispositif d'information continue du public tout au long du projet.

1.5. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Île-de-France Mobilités a organisé, en lien avec la Région Île-de-France, le Département du Val d'Oise et les communes concernées, une concertation publique sur ce projet.

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.

1.6. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DU BILAN

Le **présent bilan synthétise l'ensemble des contributions faites par le public durant la concertation**. Sont ainsi pris en compte les questions et avis exprimés lors des réunions publiques et ceux reçus grâce au coupon T intégré au dépliant d'information, par courrier mais aussi via le site internet bus-entre-seine.fr (formulaire d'avis et carte participative).

Toutes les contributions ont été comptabilisées, y compris les contributions « hors sujet ». Toutefois, ces dernières n'ont pas été retenues pour l'analyse qualitative des échanges.

Une analyse fine des avis et des questions exprimés lors de la concertation a été réalisée et thématisée. Lorsque nécessaire, la position du maître d'ouvrage est précisée sous forme d'encadrés et des réponses sont apportées aux questions posées par le public. À partir de cette analyse, le bilan tire également **les enseignements de la concertation** et précise les suites données par Île-de-France Mobilités à la lumière de ces enseignements.



II.

Modalités de la concertation





1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1. OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation portait sur le projet Bus Entre Seine, projet porté par Île-de-France Mobilités, combinant la réalisation de voies dédiées aux bus et des aménagements visant à faciliter leur circulation sur le territoire des communes d'Argenteuil, de Bezons, de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville.

1.2. PÉRIMÈTRE

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, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.

Afin d'informer un maximum de personnes de l'organisation d'une concertation publique sur le projet, un dispositif de communication a été mis en place par Île-de-France Mobilités auprès :

- **des riverains** (habitants, commerces, entreprises, associations, etc.) des quatre communes concernées (Bezons, Argenteuil, Cormeilles-en-Parisis, Sartrouville), notamment dans les quartiers clés du projet (gare de Cormeilles, quartier des Indes à Sartrouville, Pont de Bezons, quartier Porte Saint-Germain / Berges de Seine à Argenteuil) ;
- **des voyageurs empruntant les transports en commun sur le territoire**, principalement les personnes utilisant de manière régulière les lignes 3 et 272 ;
- **des collectivités locales et partenaires du projet** : les communes et communautés d'agglomération concernées, la Région Île-de-France, le département du Val d'Oise et le département des Yvelines.

1.3. PRÉPARATION

Le projet Bus Entre Seine a été conçu en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux, qui ont été associés tout au long des études par Île-de-France Mobilités.

Ce fut également l'occasion de partager avec eux les modalités envisagées pour la concertation et de les y associer, en particulier pour la diffusion de l'information auprès de leurs administrés. Toutes les collectivités concernées, ainsi que les transporteurs (RATP, TVO) le souhaitant, ont reçu un « kit de communication » qui comprenait les supports et des articles clés en main.

Les objectifs du projet et les modalités de l'organisation de la concertation ont été approuvés par décision du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France le 5 octobre 2017 (voir annexes).

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

- un site internet dédié au projet : 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.

2. LE DISPOSITIF D'INFORMATION

2.1. LE DÉPLIANT DU PROJET

Élément central du dispositif d'information sur le projet, le dépliant proposait une première information synthétique sur le projet et la concertation. Il était associé à un « coupon T » détachable, permettant à tous de faire parvenir aux équipes d'Île-de-France Mobilités questions, avis et propositions sur le projet Bus Entre Seine.

Le dépliant a fait l'objet d'une diffusion large :

- Distribué dans les boîtes-aux-lettres des logements, commerces et entreprises situés le long du tracé (300 mètres de part et d'autre). 32 000 exemplaires ont ainsi été boîtés sur les communes de Cormeilles, de Bezons, de Sartrouville et d'Argenteuil en amont de la concertation ;
- Tracté à près de 10 000 exemplaires du 17 au 22 mars 2018, aux lieux suivants :
 - Sartrouville (gare et marché des Indes) ;
 - Argenteuil (gare) ;
 - Bezons (terminus du T2 au Pont de Bezons) ;
 - Cormeilles-en-Parisis (gare).
- Mis à disposition en mairies et dans les lieux publics du territoire :
 - 1 500 ont été mis à disposition de la Ville de Bezons ;
 - 400 ont été mis à disposition de la Ville d'Argenteuil ;
 - 2 000 ont été mis à disposition de la Ville de Cormeilles-en-Parisis ;
 - 4 000 ont été mis à disposition de la Ville de Sartrouville ;
 - 1 500 ont été mis à disposition de la Communauté d'Agglomération du Val Parisis ;
 - 200 ont été mis à disposition d'Île de France Mobilités.
- Proposé par les équipes d'Île-de-France Mobilités lors des différentes rencontres de terrain (Gare de Cormeilles-en-Parisis, Pont de Bezons et Marché des Indes de Sartrouville) ;
- Enfin, il était téléchargeable au format PDF sur le site internet « bus-entre-seine.fr ».



Le dépliant d'information, distribué dans les boîtes-aux-lettres le long du tracé et tracté en certains lieux publics

2.2. DES AFFICHES

572 affiches ont été imprimées, dont 90 au format 60x40, 430 au format A3 et 52 au format 120x176. Une majorité a été affichée en amont de la concertation dans les communes de Cormeilles, de Bezons, de Sartrouville et d'Argenteuil. Les opérateurs, RATP (50 affiches A3) et TVO (20 affiches A3), la communauté d'agglomération du Val Parisis (40 affiches 60x40, 50 affiches A3 et 16 affiches 120x176), le gestionnaire du marché des Indes (50 affiches A3), les communes concernées (100 affiches A3 pour Sartrouville, 53 pour Cormeilles, 123 pour Bezons et Argenteuil) ont utilisé ce vecteur pour communiquer sur le projet. Des affiches ont par ailleurs été utilisées lors des rencontres de terrain pour signaler la présence des équipes d'Île-de-France Mobilités, d'autres étaient disposées à l'entrée des salles lors des réunions publiques.

2.3. UN PANNEAU PÉDAGOGIQUE

Un panneau pédagogique, présentant le projet dans les grandes lignes, a été réalisé. Sur support autoportant, 8 exemplaires ont été déployés :

- 5 ont été positionnés au sein de la Communauté d'agglomération du Val Parisis :
 - Siège de l'agglomération ;
 - Médiathèque à Cormeilles ;
 - Piscine à Cormeilles ;
 - Piscine à Herblay ;
 - Médiathèque à Sannois.
- 2 ont été installés en marge des réunions publiques ;
- 1 exemplaire était utilisé par les équipes d'Île-de-France Mobilités pour marquer l'identité du projet lors des rencontres terrain.



Panneau pédagogique, ici disposé à la gare de Corneilles-en-Parisis lors de la rencontre terrain.

2.4. LE SITE INTERNET DÉDIÉ AU PROJET

Ouvert mi-mars, le site dédié www.bus-entre-seine.fr comptabilise 1 362 visites et 3 745 pages vues sur les mois de mars / avril 2018.

Le site offre une information complète sur le projet et la démarche de concertation :

- présentation du projet Bus Entre Seine : ses objectifs, ses atouts, sa gouvernance et son financement ;
- carte du tracé envisagé et de l'emplacement des stations ;
- présentation des tracés par secteurs ;
- calendrier des rencontres et des réunions publiques ;
- présentation du transport en site propre et des aménagements de priorisation du bus ;
- inscription à la newsletter ;
- actualités du projet.

L'information est proposée sous divers formats : foire aux questions, textes, cartes et vidéos. Plusieurs documents sont également téléchargeables, dont le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales



(DOCP). Ce document technique présente en détail le projet, ses objectifs et ses caractéristiques au stade des études, afin d'offrir au public une information complète dans le cadre de la concertation.

Bus ENTRE SEINE
AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS
Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles

PROJET LE TRACÉ PAR SECTEUR DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE LA DOCUMENTATION

LE PROJET EN BREF

Pourquoi ce projet ?

Situé entre deux bras de la Seine, le territoire d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Paris est marqué par des secteurs denses en habitations et emplois, mais faiblement desservis par des transports en commun structurants, notamment :

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

Partagez votre avis sur la carte !

Capture d'écran d'une page de présentation du site www.bus-entre-seine.fr

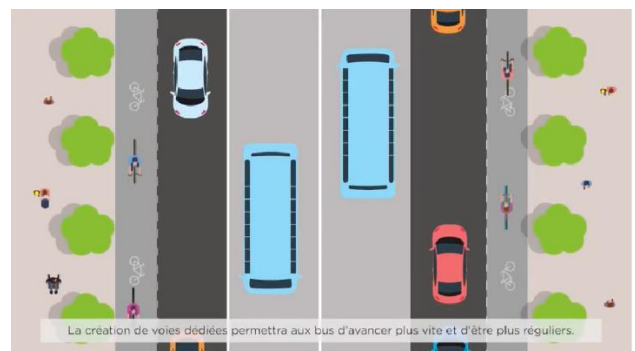
Le site internet dédié donnait aussi accès aux modalités de contribution suivantes :

- un formulaire de contribution libre ;
- une carte participative du territoire, affichant le tracé envisagé pour les voies dédiées, sur laquelle il était possible de laisser un avis, une question, une suggestion en le géolocalisant.

Ces modalités sont détaillées dans la sous-partie « Le dispositif de concertation ».

2.5. LA VIDÉO DE PRÉSENTATION DU PROJET

Une vidéo pédagogique a été réalisée pour présenter le projet, ses objectifs, les bénéfices attendus et les différents aménagements à l'étude. Publiée sur le site internet, elle fut aussi projetée lors des deux réunions publiques. En un mois, elle a été vue plus de 2 000 fois sur YouTube.



Captures d'écran du film du projet



3. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

3.1. LE COUPON T ASSOCIÉ AU DÉPLIANT

Le dépliant d'information, distribué dans les boîtes aux lettres et mis à disposition dans plusieurs lieux publics, incluait un coupon réponse (coupon T) qui a permis aux habitants de donner leur avis ou poser leurs questions sur le projet par courrier. 400 coupons T ont été reçus par la Poste, constituant ainsi le principal vecteur de contribution.

ECO T
20 g
valable jusqu'au
04/06/2018

ILE DE FRANCE MOBILITES
CONCERTATION BUS ENTRE SEINE
AUTORISATION 21717
75568 PARIS CEDEX 12

Bus Entre Seine
Donnez votre avis
sur le projet

Renvoyez cette carte T par vole postale sans
affranchissement jusqu'au 20 avril 2018 inclus.

Questions

Quel est votre avis sur le projet ? Est-il utile ?
Répond-il à vos attentes ?

Avez-vous des questions, des suggestions ?

Utilisez-vous le bus pour vous déplacer ?
 OUI NON

Si oui, quelle(s) ligne(s) ? :

Votre commune de résidence :

Merci de votre participation ! Votre réponse sera prise en compte
dans le bilan de la concertation.

Vous souhaitez continuer à être informé-e sur le projet Bus Entre
Seine ? Indiquez votre adresse Email pour recevoir la newsletter :

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification de vos données nominatives.
Afin d'exercer ce droit, vous pouvez vous adresser par courrier postal à Ile-de-
France Mobilités, 50 rue de la Victoire - 75009 PARIS

Retrouvez toutes les informations
sur www.bus-entre-seine.fr

Coupon T détachable, distribué dans le dépliant du projet Bus Entre Seine

Dans une moindre mesure, des coupons T contenant des avis ou des questions ont aussi été récoltés lors des rencontres terrains et en marge des réunions publiques.

Coupons T recueillis via :	Nombre d'avis
Par la poste	400
Marché des Indes Sartrouville, 11 avril	36
Pont de Bezons, 3 avril	11



Coupons T recueillis via :	Nombre d'avis
Gare de Corneilles-en-Parisis, 20 mars	13
Réunion publique Argenteuil, 28 mars	1
Réunion publique Bezons, 5 avril	1
Courriers	2
Total	464

3.2. LA PARTICIPATION SUR LE SITE INTERNET

Le site internet bus-entre-seine.fr offrait deux moyens de donner son avis :

- un formulaire de contribution libre. **46 contributions y ont été déposées ;**
- une carte participative du territoire, affichant le tracé estimatif envisagé pour les voies dédiées et permettant aux internautes de déposer leur avis selon la thématique de leur choix (symbolisée par différents pictogrammes), directement sur un emplacement souhaité. **43 avis y ont été déposés.**



Bus Entre Seine Donnez votre avis sur le projet



Renvoyez cette carte T par vole postale sans affranchissement jusqu'au 20 avril 2018 inclus.

Questions

Quel est votre avis sur le projet ? Est-il utile ? Répond-il à vos attentes ?

.....
.....

Avez-vous des questions, des suggestions ?

.....
.....

Utilisez-vous le bus pour vous déplacer ?

OUI NON

Si oui, quelle(s) ligne(s) ? :

Votre commune de résidence :

Merci de votre participation ! Votre réponse sera prise en compte dans le bilan de la concertation.

Vous souhaitez continuer à être informé-e sur le projet Bus Entre Seine ? Indiquez votre adresse Email pour recevoir la newsletter :

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification de vos données personnelles. Afin d'exercer ce droit, vous pouvez vous adresser par courrier postal à : le-de-France Mobilités, 50 rue de la Victoire - 75009 PARIS

Retrouvez toutes les informations sur www.bus-entre-seine.fr



Contribuez sur la carte !

Vous devez vous connecter pour ajouter une contribution.

Une question, un avis, une proposition ?

- Sur le projet Bus entre Seine
- Sur les vélos
- Sur les piétons
- Information

Dernières contributions

Contributions les plus populaires

Contributions les plus commentées

Réinitialiser les filtres



Capture d'écran de la carte participative dialoguons® mise à disposition dans le cadre de la concertation

3.3. LES RENCONTRES DE TERRAIN

Les rencontres de terrain ont permis aux équipes d'Île-de-France Mobilités d'aller échanger avec les voyageurs et habitants du territoire. Le calendrier et les lieux des rencontres ont été publiés au lancement de la concertation sur le site internet du projet et au sein du dépliant d'information. Les trois rencontres ont eu lieu aux dates et endroits suivants :

- mardi 20 mars, de 16h30 à 19h, à proximité de la gare SNCF de Corneilles-en-Parisis, lieu de passage du Transilien J et de la ligne de bus 3. Les équipes étaient installées dans la gare routière et aux arrêts de bus ;
- mardi 3 avril, de 17h à 19h, à la station Pont de Bezons, terminus du T2 et point de passage des bus 3 et 272 ;
- mercredi 11 avril, de 9h à 12h, au marché des Indes, dans le quartier du même nom, à Sartrouville, sur le passage de la ligne de bus 272.

Moins formelle et plus accessible, les rencontres avaient pour objectifs :

- d'informer les voyageurs rencontrés sur le projet et la tenue de la concertation, en leur distribuant le dépliant d'information, en leur expliquant les grandes lignes du projet ;
- de permettre aux personnes qui le souhaitaient de poser leurs questions à l'équipe projet d'Île-de-France Mobilités. La présence de l'équipe était marquée par le déploiement d'un stand et d'un panneau pédagogique, et chaque membre de l'équipe était facilement repérable grâce au gilet bleu ;
- de recueillir des avis via les coupons T, qui pouvaient être remplis et remis sur place dans une urne ou envoyés par la suite par voie postale ;
- d'échanger avec les voyageurs et habitants de manière ouverte sur l'ensemble des sujets.



Rencontre terrain au marché des Indes, Sartrouville, le 11 avril 2018



Rencontre terrain au terminus du T2, Pont de Bezons, le 3 avril 2018



3.4. LES RÉUNIONS PUBLIQUES

En complément des rencontres de terrain, deux réunions publiques ont été organisées sur les communes les plus concernées par le projet :

- à Argenteuil, le mercredi 28 mars de 19h à 21h, à l'espace Nelson Mandela ;
- à Bezons, le jeudi 5 avril de 19h à 21h, à l'Hôtel de Ville.

Les deux réunions publiques ont réuni une cinquantaine de personnes (une quinzaine de personnes à Argenteuil, une trentaine à Bezons). Les réunions étaient structurées de la façon suivante :

- Introduction des maires des communes accueillant la réunion ;
- Présentation du déroulé de la réunion, puis des modalités de concertation par l'animateur de la réunion ;
- Présentation du projet dans ses grandes lignes, puis en détail par les équipes d'Île-de-France Mobilités. À cette occasion, le film de présentation du projet a été projeté ;
- Temps d'échange, permettant aux participants de poser leurs questions, exprimer leur avis ou faire des propositions ;
- Conclusion de la réunion publique par Île-de-France Mobilités.



Réunion publique, à Bezons, le 05 avril 2018

Les comptes-rendus des deux réunions sont disponibles en Annexes.



III.

Analyse des avis





Le bilan des échanges est établi à partir de **l'ensemble des avis, questions et propositions reçus pendant la durée de la concertation**. La méthode retenue pour l'analyse de ces contributions se veut la plus exhaustive possible pour rendre compte de tous les points de vue exprimés par le public.

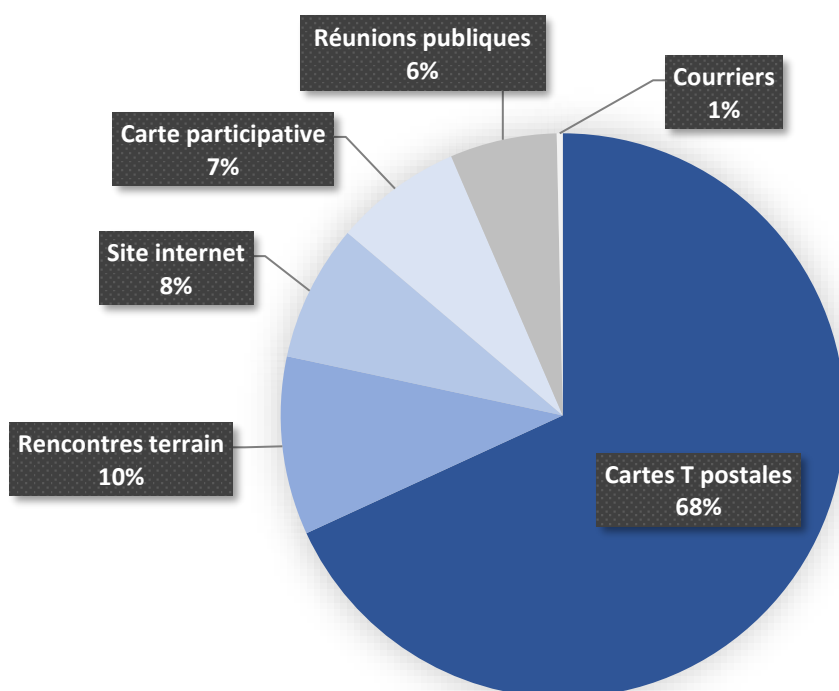
1. BILAN QUANTITATIF

1.1. ORIGINE DES CONTRIBUTIONS

Au total, 589 contributions ont été recueillies lors de la concertation préalable. La carte T transmise par voie postale est la modalité la plus usitée, 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
Total	589

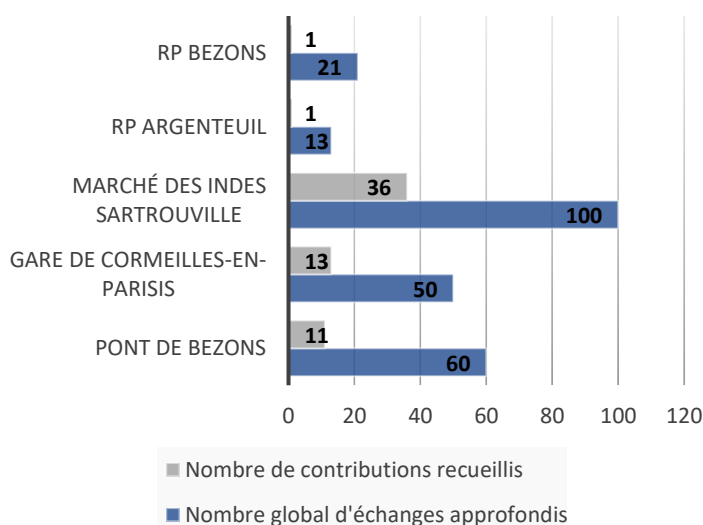
Contributions récoltées via...



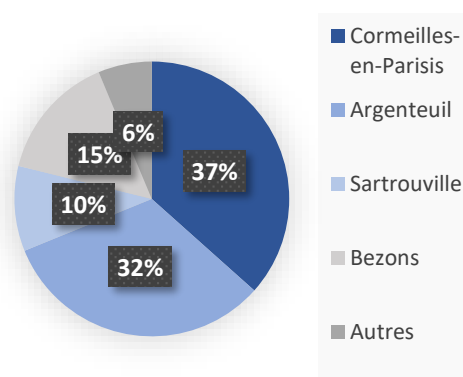


Sur les 459 personnes ayant renseigné leur commune de résidence sur les coupons T, une très forte majorité habitent sur le territoire du projet (94%). 37% résident à Cormeilles-en-Parisis, 32% à Argenteuil, 10% à Sartrouville et 15% à Bezons. Parmi les communes de résidence hors territoire, Paris, Houilles, La Frette-sur-Seine, La Garenne Colombes, Sannois, Montigny-lès-Cormeilles, et Chevilly-Larue sont les plus représentées.

Produit de la concertation par lieu de rencontre



Communes de résidence des contributeurs



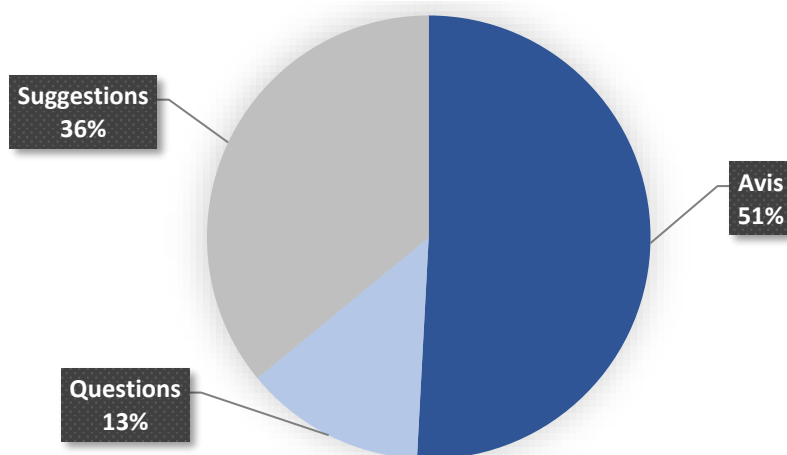
La rencontre de terrain au marché des Indes de Sartrouville est celle qui a donné lieu au plus grand nombre d'échanges informels. Elle a aussi permis de collecter 36 contributions écrites. Les personnes rencontrées au marché acceptaient plus volontiers de prendre le temps d'échanger que les voyageurs rencontrés en gare de Cormeilles-en-Parisis et au terminus du T2 au Bezons, contraints par leur correspondance.

1.2. TYPOLOGIE ET THÉMATIQUES DES AVIS

Chaque contribution pouvait comporter un ou plusieurs avis ou questions sur le projet, voire des propositions. On recense ainsi 570 avis, 148 questions et 403 propositions.

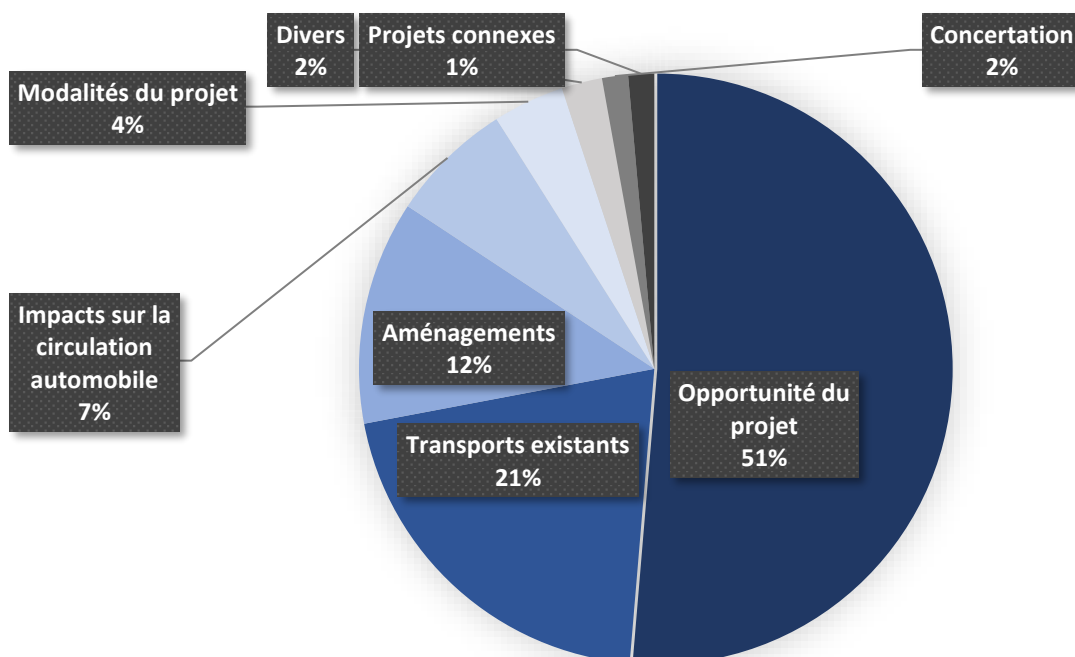


Contributions récoltées via...



Les thématiques qui ont particulièrement retenues l'attention des participants à la concertation se répartissent de la manière suivante :

Thématiques des contributions



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.



2. BILAN QUALITATIF¹

2.1. UN PROJET ATTENDU

2.1.1. 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 contributeurs répond par l'affirmative : « oui, il répond à mes attentes et est utile », « très utile et plus que nécessaire », « oui il est utile et répond à mon attente. Je n'ai pas le permis, je fais du vélo », « très bon projet, je pense qu'il est très utile. Répond parfaitement aux attentes », « très utile pour mes déplacements personnels et le travail », « c'est un projet nécessaire et formidable, nous attendons ça depuis longtemps ».

Par le biais d'un courrier adressé lors de la période de concertation à Mme Valérie Péresse, présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, Marie-Christine Cavechi, présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise, fait part de l'adhésion du Département au projet : « afin d'accompagner l'urbanisation, le Département est très favorable à ce projet permettant d'apporter une solution concrète pour améliorer le rabattement vers le Pont de Bezons et le T2, tout en anticipant les besoins à venir ».

Cette position a été reprise dans le cadre d'une délibération du Conseil départemental en date du 5 juillet 2018.

Le Conseil municipal d'Argenteuil a approuvé le 27 mars 2018 une motion de soutien au projet Bus Entre Seine.

Par ailleurs, lors de la réunion publique du 28 mars 2018, Georges Mothron, maire d'Argenteuil, a souligné l'aide formidable que ce projet d'aménagement en faveur des bus constituait pour un secteur laissé de côté lors de la dernière décennie.

Lors de la réunion publique du 5 avril 2018 à Bezons, Dominique Lesparre, maire de Bezons, a confirmé que le projet Bus Entre Seine représentait pour Bezons une nette amélioration de l'offre de transports en commun et des liaisons avec les communes limitrophes.

De nombreux participants font part de leur adhésion au principe de la voie dédiée qui concourt selon eux aux objectifs du projet : « oui très utile surtout les voies réservées », « Beau projet. Les transports en commun doivent faciliter les déplacements, c'est très bien de faire des voies privées pour les bus ».

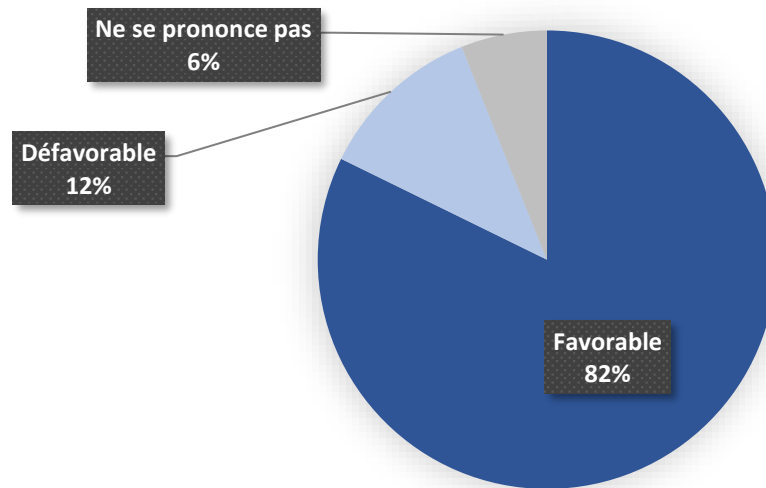
¹ Le bilan qualitatif se fonde sur les expressions de la population recueillies lors de la concertation.

Les propos des élus sont exposés dans ce type d'encadré.

Les réponses et éclairages d'Île-de-France Mobilités sont exposés dans ce type d'encadré.



Positions sur le projet selon les coupons T reçus



Améliorer la fluidité des déplacements en bus

Plusieurs participants témoignent de leurs difficultés quotidiennes dues aux embouteillages, qui leur imposent parfois d'achever leur trajet à pied plutôt qu'en bus : « *j'ai fait le trajet à pied à cause des embouteillages* ».

À ce titre, les participants espèrent que le projet permettra une meilleure fluidité, notamment en deux points particuliers : le secteur du Pont de Bezons et la place du 11-Novembre à Argenteuil : « *oui pour désengorger le trafic vers le Pont de Bezons* », « *oui ce projet est utile surtout pour la place du 11-Novembre qui peut aller jusqu'à une heure de bouchon* ».

De nombreux participants considèrent ainsi que le projet répond de manière positive à la principale attente dans le secteur : ne plus être tributaire des embouteillages dans le cadre de ses déplacements en bus : « *je suis favorable à ce projet et espère que cela désengorgera les routes comme les transports* », « *très utile. Surtout la voie réservée aux bus pour gagner du temps dans les embouteillages* ».

Faire gagner du temps

Le gain de temps est l'autre thématique fortement mise en avant par les participants : « *c'est très utile pour se déplacer rapidement car on en a vraiment besoin* », « *il réduira le temps de trajet, principal inconvénient des lignes de bus* », « *très intéressant ce projet qui nous fera gagner du temps* », « *ce projet est utile. Il répond à nos attentes : gagner du temps surtout quand on met plus de 20 minutes pour aller de la place du 11-Novembre d'Argenteuil au tram Bezons* ».

Accompagner le développement du territoire

De nombreux participants estiment que le développement résidentiel rend indispensable l'amélioration du réseau de bus sur ce territoire, notamment sur l'axe Bezons-Cormeilles : « *le projet s'avère indispensable, surtout avec la construction des nouveaux logements sur l'axe Bezons-Cormeilles* », « *allez-vous augmenter* ».



le nombre de bus pour absorber les nouveaux habitants de Bezons (3900 logements d'ici 2022) ? », et l'axe Bezons-Argenteuil via le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine.

Quels sont les objectifs du projet ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Les bus doivent pouvoir :

- circuler dans de meilleures conditions (amélioration de la régularité et des temps de trajet) pour rejoindre les gares de Sartrouville, d'Argenteuil, de Corneilles-en-Parisis ainsi que le T2 au Pont de Bezons ;
- desservir plus efficacement le territoire pour répondre aux besoins de déplacements ;
- requalifier les espaces publics, notamment en faveur des piétons et des cyclistes ;
- accompagner les nombreux projets urbains du territoire.

Mieux connecter les lignes structurantes du réseau

Plusieurs contributeurs estiment le projet très utile pour accéder aux autres lignes : « *votre projet est très utile notamment aux heures de pointes. Il permettra d'accéder plus rapidement aux correspondances* », en particulier dans la perspective d'une liaison avec le tramway T2 en gare de Pont de Bezons : « *ces bus sont très utiles pour relier la gare et le T2* ».

En matière d'intermodalité, un accès facilité au RER A en gare de Sartrouville est également demandé, pour rejoindre La Défense sans transiter par la gare Saint-Lazare.

De manière générale, les participants réclament une excellente interconnexion entre les différentes lignes et les différents modes, en particulier « *de bonnes coordinations entre le tram, bus, RER A* ».

Mieux desservir les secteurs considérés comme stratégiques par les participants

En matière de desserte, les attentes sont nombreuses : 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 – « *l'intérêt est que le bus desserve des endroits stratégiques comme le marché* », comme la rue Michel Carré à Argenteuil, le quartier des Indes à Sartrouville ou les quartiers de Bezons qui jouxtent le secteur du Pont de Bezons.

Les voies bus dédiées sont particulièrement bien accueillies

Par le biais de contributions écrites, plusieurs participants estiment que la voie de bus dédiée est une bonne solution qui réduira le dysfonctionnement des bus et permettra d'assurer une meilleure régularité des lignes : « *oui très utile, surtout les voies réservées* » ; une partie des avis réclame ainsi « *plus de couloirs de*



bus », un participant souhaitant même leur systématisation à toutes les lignes : « *toutes les lignes de bus doivent avoir leur couloir, comme ça les gens au lieu de prendre leur voiture prennent les transports* ».

2.1.2. Une minorité de participants émet des réserves

La demande est-elle suffisante ?

Les avis défavorables au projet sont minoritaires : « *je ne suis pas d'accord* » ou « *non pas utile* ». Un participant appuie le motif de sa désapprobation sur une demande considérée insuffisante : « *trop de bus qui circulent à vide ou peu remplis. Y a-t-il une demande suffisante ? Je suis contre : Cormeilles est très bien desservie par le train, Argenteuil encore davantage* ».

Le développement urbain rend le projet insuffisant

À l'inverse, certains participants considèrent le projet insuffisant pour répondre à la demande importante de mobilité sur le territoire : « *le Pont de Bezons très chargé et avec toutes les nouvelles constructions de logement le long de cette route, la situation va encore plus se dégrader* », « *c'est insuffisant car la population dans le secteur ne cesse d'augmenter. Environs 1000 logements supplémentaires sont prévus rien qu'à Bezons d'ici 3 ans seulement. Le projet cœur de ville de Bezons va constituer une zone importante à desservir avec les nombreux commerces prévus, cinémas, hypermarchés. En outre, de nouveaux immeubles de bureaux sont également prévus dans la ville* ».

Selon un participant, cette situation urbaine à venir est ignorée dans le dossier d'études du projet : « *sans compter toutes les constructions qui sont pourtant ignorées dans votre dossier étude* ».

Dans quelle mesure les projets à l'œuvre dans le territoire sont-ils pris en compte ?

La réponse d'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 plus long terme.

Par voie de conséquence, le projet Bus Entre Seine est pensé pour répondre à la demande actuelle, mais aussi à celle de demain.

Un projet qui manquerait d'ambition

Selon certains contributeurs, le projet manque d'ambition : « *ce projet est intéressant mais ce projet n'est pas assez ambitieux. Ce projet était bien il y a 15 ans, il est trop tard aujourd'hui* », « *franchement j'espère que ce n'est pas une finalité, ce projet manque terriblement d'ambition. On ne pourra pas compter sur cette solution de rabattement au Pont de Bezons pour aller à La Défense sur le long terme* ». 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 : « *est-ce normal qu'Argenteuil, la plus grande ville du Val d'Oise n'ait pas le droit à ce mode de transport [lourd], au moins jusqu'au Val d'Argenteuil ?* », « *à l'heure du Grand Paris, le Val d'Oise semble être de nouveau mis à l'écart de grands projets structurants* ».

Des doutes quant à la capacité du projet à répondre aux enjeux en matière de déplacement

Le tramway T2 déjà saturé

Certains participants estiment que la saturation du tramway T2 rend le projet difficilement réalisable : « *oui mais le Tram 2 est déjà saturé !* », « *le projet proposé n'est pas à la hauteur : manque de capacité des bus et hyper saturation du T2. À l'horizon de la mise en service, le tram sera déjà saturé au départ de Pont de Bezons. Un projet "au rabais"* ».

Le projet va-t-il impacter le fonctionnement du tramway T2 ?

La réponse d'Ile-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 existantes. La configuration actuelle du terminus du T2 permet d'ores et déjà des correspondances de quai à quai. Le fonctionnement du secteur et les échanges voyageurs bus / tramway constitueront cependant un point d'attention.

Lors de la réunion publique du 5 avril 2018 Ile-de-France Mobilités, a indiqué que le nombre de passages du T2 à l'heure de pointe a récemment été augmenté avec 1 tram toutes les 3'30 minutes. Il s'agit d'une fréquence soutenue. Le fonctionnement quotidien de la ligne constitue un point d'attention important d'Ile-de-France Mobilités, et des échanges avec les partenaires concernés et les associations d'usagers sont en cours d'organisation pour échanger sur le fonctionnement de la ligne.

Quelques participants relèvent les avantages du tramway par rapport au bus : « *je propose de prolonger le tramway T2, moins polluant et plus agréable* », « *quand on est âgé, avec canne, le bus, c'est fini. Freinages brusques, accélérations, secousses, force centrifuge dans les virages, on se retrouve vite à terre. Ne reste plus que le train ou le tram* », « *place disponible pour construire la ligne et capacité de transport supérieure aux bus* ». D'autres estiment que le tramway prolongé est un atout pour le développement urbain : « *l'extension du tramway T2 serait un atout pour notre agglomération et favoriser son développement* », « *Bezons est en pleine mutation. Plein de constructions d'appartements en cours et à venir ! On veut le prolongement du T2 !!! Soyez réalistes !* ».

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 : « *ce projet manque d'ambition. Au-delà des 45 000 voyageurs/jour le tramway est préconisé* » par la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).



Comment la fréquentation attendue est-elle calculée ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Pour les prévisions de fréquentation voyageurs, Île-de-France Mobilités s'appuie sur le modèle ANTONIN 3. Ce modèle a été spécifiquement conçu pour analyser les demandes de déplacements en transports en commun à l'échelle de la région Île-de-France. Il tient compte des évolutions de la population et emplois à l'horizon 2030, sur la base des prévisions de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU IdF) et des projets urbains identifiés par les collectivités.

Les prévisions de fréquentation sont établies à l'heure de pointe du matin, période dimensionnante pour le projet. La capacité de l'ensemble des lignes empruntant les voies bus est prise en compte.

Les prévisions de fréquentation des lignes structurantes s'élèvent à 48 000 voyageurs/jour, dont 38 000 empruntant les voies bus dédiées. Ces flux concernent plusieurs lignes et sont répartis sur l'ensemble du territoire desservi par le projet entre Argenteuil, le Pont de Bezons et les gares de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis.

Des aménagements jugés non réalistes

Concernant la mise en place de voies dédiées, certains contributeurs estiment leur aménagement non réaliste sur une partie du parcours : « *la constitution de voies de bus entre la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons n'est pas réalisable sur plus de 80% du trajet* ».

Comment s'effectue le choix des aménagements ?

La réponse d'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 élargissements seront envisagés et pourront nécessiter des acquisitions foncières, notamment en lien avec les projets urbains. Ailleurs, 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. L'objectif est ainsi de proposer un projet qui s'adapte aux secteurs traversés, tout en conservant son efficacité pour les voyageurs.

Un gain de temps contesté

Quelques contributeurs mettent en doute le gain de temps affiché : « *gain de temps annoncé invérifiable* », « *la ligne de bus n° 272 circule avec les voitures, les bus y sont souvent bloqués. Le gain de temps indiqué* ».



par Île-de-France Mobilités me semble improbable, l'attente actuelle étant d'environ 30 minutes » ou le jugent trop faible : « pas sûr au regard du faible gain de temps prévu... (5 à 12 minutes) », « avis défavorable, ne répond pas à mes attentes. Le gain de temps escompté est ridicule pour ce projet ».

À quoi correspond un « gain de temps de 10 minutes » ?

La réponse d'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.

L'estimation des temps de parcours tient compte d'hypothèses conformes aux retours d'expérience suite à la création de sites propres bus, concernant les temps de traversée en carrefour, les temps d'arrêt en station, la géométrie des aménagements et le niveau de trafic.

De plus, les fréquences de passage seront fiabilisées par l'amélioration de la circulation des bus, limitant le temps d'attente en station.

2.1.3. La question du prolongement du tramway T2

Pour certains, un projet opportun en attendant le 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 : « projet très intéressant en attendant le prolongement du tram », « oui, dans l'attente du tram », « plus de bus oui sinon maintenant il faut faire venir le tramway », « j'ai un avis largement positif, il est utile. Maintenant à quand le tramway ? »

Certains participants estiment que les voies réservées au bus pourraient servir ultérieurement au passage du tramway T2 prolongé : « j'espère que ces nouveaux couloirs de bus permettront à terme de prolonger le Tram 2 ».

À ce titre, plusieurs contributeurs posent la question de l'évolutivité des aménagements prévus pour le bus dans la perspective de l'accueil futur d'un tramway : « les aménagements peuvent-ils être transformés en Tramway ? ».

Pour d'autres, un projet vécu comme l'abandon du prolongement du T2

Des participants considèrent que le projet Bus Entre Seine signifie l'abandon du prolongement du T2, et indiquent qu'ils auraient préféré un projet de prolongement du tramway T2 : « la prolongation du T2 vers Argenteuil aurait été mieux », « pourquoi pas le prolongement du T2 sur Cormeilles-en-Parisis, économie d'argent pour plus tard quand on se décidera ». Certains participants posent ainsi la question de l'avenir du



tramway : « *le projet tram 2 est toujours d'actualité ?* », et craignent que l'approbation du projet Bus Entre Seine puisse signifier l'abandon d'un projet de prolongement du tramway T2 : « *les aménagements de bus signent-ils l'arrêt de l'extension du Tram jusqu'à Cormeilles ?* ».

Les itinéraires suggérés dans l'optique du prolongement du tramway T2

Les participants qui souhaitent un prolongement du tramway T2 s'expriment également quant au parcours qu'ils attendent. Parmi eux, de nombreux contributeurs imaginent un prolongement jusqu'à Cormeilles-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.

Pourquoi ne pas avoir prolongé la ligne de tramway T2 au-delà du Pont de Bezons ?

La réponse d'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. Les études menées font apparaître des besoins de déplacements au départ du Pont de Bezons dans plusieurs directions : vers Argenteuil, vers Cormeilles-en-Parisis, vers Sartrouville et au-delà. Le projet Bus Entre Seine répond à l'ensemble de ces besoins en améliorant le fonctionnement de plusieurs lignes de bus. 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 permet 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.

Un souhait de privilégier le renouvellement du matériel roulant

D'autres participants estiment que la seule alternative crédible au projet réside dans l'amélioration de l'existant : « *inutile ! 115 millions seraient plus utiles au remplacement du matériel roulant (bus et T2) ainsi qu'à sa propreté. Pour 75,20 € par mois on peut exiger mieux ! On est en région Île-de-France en 2018 quand même !* ».

2.1.4. D'autres projets de transports sont évoqués

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

Le prolongement du RER E pour rejoindre ensuite La Défense ou la connexion au réseau de trains SNCF sont évoqués mais également la mise en place de transports souterrains pour limiter l'impact sur la circulation en surface, voire des taxis fluviaux.



Un participant considère que le Tram 11 Express peut faire office d'une alternative crédible pour relier Argenteuil à Sartrouville en évitant le Pont de Bezons saturé. Concernant le Tram 11 Express, plusieurs participants s'étonnent de son absence du périmètre du projet : « *pourquoi le projet de Tram 11 Express n'est-il pas intégré à ce projet ?* » Par ailleurs, lors de la réunion publique de Bezons, un participant a souhaité savoir « *pourquoi la nouvelle gare prévue entre le Val d'Argenteuil et Sartrouville, sur la ligne du T11, ne figure pas sur le tracé* » et un membre du Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye (CADEB) « *pourquoi [le Tram 11 Express] est-il arrêté et son coût aussi élevé ?* ».

Dans un courrier adressé lors de la période de concertation à Mme Valérie Péresse, présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, Marie-Christine Cavechi, présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise, considère que « *bien qu'à des horizons différents, l'arrivée du T11 générera des flux supplémentaires de voyageurs sur le territoire mais aussi de nouvelles possibilités d'itinéraires. Un traitement particulier de l'intermodalité entre les liaisons bus et les pôles gares du T11 devra être réalisé afin de minimiser les effets de rupture de charge* ».

Le projet Bus Entre Seine a-t-il vocation à remplacer le Tram 11 ?

La réponse d'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 du territoire.

Le projet Tram 11 Express nécessite des acquisitions foncières importantes pour lesquelles les procédures sont actuellement en cours.

2.2. DES DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LE PROJET DE TRANSPORT

2.2.1. La réponse aux dysfonctionnements actuels ?

De nombreux participants font part des dysfonctionnements actuels sur les lignes du réseau. Ils insistent notamment sur les retards : « *le problème qui se pose c'est l'assiduité des bus, trop de retard même à 10h, c'est insupportable* », « *la ligne 3 est systématiquement en retard de 10 à 20 minutes* », les lignes « *9 et 272 toujours en retard* ». Ils regrettent également le fait que les bus soient « *pris d'assaut* », les temps d'attente trop élevés et réclament ainsi une meilleure ponctualité.



Le projet Bus Entre Seine répond-il aux dysfonctionnements constatés sur le réseau actuel ?

La réponse d'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, de les rendre plus rapides, plus fiables et plus 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.

2.2.2. Les voies dédiées aux bus

La configuration des voies bus

De nombreuses questions sont posées quant aux conditions d'aménagement des voies dédiées. Lors de la réunion publique tenue à Bezons, un participant a ainsi demandé quel était l'élargissement maximal de la chaussée envisageable. Quelques participants s'interrogent quant au périmètre concerné par l'aménagement de voies dédiées : « *les voies de bus seraient-elles créées sur toute la D392 ?* ».

Voies dédiées : quelles sont les configurations proposées ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Plusieurs configurations sont envisagées selon l'espace disponible et les enjeux 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 de part et d'autre des voies de circulation générale 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 ?* ».

Comment garantir un passage efficace des bus en carrefours ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

La mise en place de la priorité aux feux constitue un volet important du projet Bus Entre Seine, 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.

Par ailleurs, les aménagements doivent permettre à l'ensemble des usagers de bien comprendre le fonctionnement du carrefour, de respecter les temps d'attente et les voies dédiées aux bus. Le retour d'expérience montre qu'une fois réalisées, les voies bus sont globalement respectées après quelques semaines de mise en service.

2.2.3. Des demandes et suggestions quant aux itinéraires des lignes

Le tracé des voies bus

Dans le cadre du projet, certains participants émettent des préconisations sur les itinéraires.

Lors de la réunion publique à Argenteuil, un participant s'est notamment interrogé sur le tracé retenu à Argenteuil. Il 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.

Comment le tracé proposé a-t-il été retenu ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Lors de la réunion publique du 28 mars 2018 à Argenteuil, Ile-de-France Mobilités a indiqué que de nombreuses hypothèses de tracé ont été analysées dans le cadre des études de faisabilité, 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 permet une desserte efficace des populations, emplois et activités actuels et futurs, en traversant notamment le secteur Porte-Saint-Germain / Berges de Seine et le centre-ville d'Argenteuil. Il a également été retenu 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.



Le tracé proposé est-il définitif ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Les grandes lignes du projet présentées sont issues des études de faisabilité. Elles font l'objet d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales disponible et consultable sur le site internet du projet (www.bus-entre-seine.fr). Ce dossier a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Toutefois, à ce stade, 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.

Les itinéraires des lignes au-delà des voies bus

La concertation a également été l'occasion de s'exprimer sur l'itinéraire des lignes, au-delà du tracé des voies bus.

Un participant souhaite le maintien de l'itinéraire de la ligne 3 dans Cormeilles-en-Parisis quand un autre souhaite savoir si la ligne 3 conservera un itinéraire identique. L'irrigation de Cormeilles-en-Parisis par les lignes de bus interpelle plusieurs participants : *« en découvrant le parcours dans Cormeilles, qui ne figure pas sur le dépliant mais sur votre site, je m'interroge sur le fait qu'une partie de la population ne va plus être concernée »*.

Plusieurs participants estiment que la ligne 262 a été *« oubliée »* par le projet et que son trajet dans Bezons est inadapté.

Plusieurs interventions, par écrit ou en réunion publique, s'attachent à la question de la ligne 272. Certains participants préconisent la scission de la ligne : *« il faudrait également penser à scinder la ligne 272 en 2... cette ligne est beaucoup trop longue (par exemple il faudrait une ligne gare de Sartrouville – Pont de Bezons et une autre Pont de Bezons – Gare d'Argenteuil) »*.

La ligne 272 est par ailleurs considérée comme un doublon de certaines lignes voisines : *« repenser l'itinéraire de la 272, trop proche de la ligne 9 et redondant au nord du Pont de Bezons »*. En raison de la saturation de la ligne 272, un participant propose la déviation de la ligne 9 vers le Pont de Bezons.

Concernant les parcours à venir, les participants souhaitent savoir quand les itinéraires définitifs seront actés et rendus publics : *« quand auront-ils une visibilité sur le tracé définitif, et celui du bus n° 272 ? »*, *« parcours qui reste à préciser semble-t-il ? »*.



L'itinéraire des lignes de bus actuelles va-t-il être modifié ?

La réponse d'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'efficacité et la lisibilité de l'ensemble du réseau de bus. Cette démarche s'appuiera sur une connaissance fine des flux actuels et de leur évolution, en tenant compte des besoins à l'échelle de l'ensemble du territoire.

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.

2.2.4. 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 ? Par question écrite, 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.

La station Albert 1^{er}

Plusieurs participants s'interrogent sur la suppression de la station Albert 1^{er} à Bezons : « pourquoi supprimer l'arrêt Albert 1^{er} ? », « la suppression de l'arrêt "Albert 1^{er}" n'a pas été expliquée ». Ils militent pour le maintien de la station : « ne répond pas à mes attentes si l'arrêt Albert 1^{er} est supprimé. Le conserver », « pourquoi avoir supprimé cet arrêt alors que plusieurs habitants résident autour de cette station ? En plus de tous les immeubles qui sont en cours de construction à côté de cette station, il faudrait maintenir cet arrêt », « il suffit simplement de regarder et de se rendre compte que l'arrêt de Bus Albert 1^{er} est vraiment très fréquenté. Ce serait une grande erreur de le supprimer ».

Sans s'attacher à la station Albert 1^{er} proprement dite, des participants réclament une station entre la place des Droits de l'Homme et la Berthie : « il faudrait ajouter un arrêt entre la Place des Droits de l'Homme et la Berthie ». Plusieurs participants proposent le déplacement de stations prévues afin de rééquilibrer les distances et de ne pas pénaliser les résidents du secteur de la station Albert 1^{er} : « si vous supprimez l'arrêt Albert 1^{er}, pourquoi ne pas positionner l'arrêt La Berthie vers l'ancien arrêt Albert 1^{er} ? En fait égaliser les distances entre les arrêts ».

Les autres stations

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



De manière plus ponctuelle, certaines stations sont réclamées ailleurs, notamment à proximité du Jardiland de Corneilles-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.

Quels critères guident le choix du positionnement des stations ?

La réponse d'Ile-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.

2.2.5. Les mesures envisagées vers les gares de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis

D'une manière générale, le projet est jugé de manière positive dans l'optique d'une amélioration de la liaison entre Corneilles-en-Parisis ou Sartrouville d'une part et Bezons et Argenteuil d'autre part (il est « nécessaire de rapprocher Corneilles-en-Parisis du Pont de Bezons », « plus de rapidité, de régularité, d'accès à la gare de Sartrouville »).

Cependant, les participants s'interrogent à propos de l'absence de voie dédiée vers Sartrouville et Corneilles-en-Parisis : « pourquoi arrêter la voie aménagée avant la gare de Corneilles ? La circulation ne cesse d'augmenter dans cette ville et les bus risquent de se retrouver englués dans la circulation avant même d'avoir eu la chance d'atteindre la voie dédiée », « pourquoi le TCSP ne va-t-il pas jusqu'à la gare de Corneilles ? », « il est dommage que le parcours ne soit plus en site propre entre Sartrouville et la D392 ». Un participant estime à ce titre que la rue Schuman à Sartrouville est suffisamment large pour accueillir une voie dédiée.

En matière de mesures d'accompagnement, des précisions sont demandées, à l'image de l'intervention d'un habitant de Bezons à l'occasion de la réunion publique de Bezons. Il souhaite connaître la teneur des mesures d'accompagnement de la circulation vers les gares de Corneilles et de Sartrouville.

Des suggestions sont par ailleurs émises en matière de mesures d'accompagnement. Un participant propose une circulation alternée des bus entre la rue Jean Mermoz et la rue Voltaire à Sartrouville. Un autre participant souhaiterait néanmoins davantage d'informations à ce propos : « une simple "flèche" pour indiquer la direction entre la D392 et la Gare de Sartrouville sans précision sur le trajet ni le détail des fameux "aménagements" censés améliorer la régularité et la visibilité (nombre, emplacement, rue...), comment peut-on se prononcer ? ».



En quoi consistent les mesures d'accompagnement ?

La réponse d'Ile-de-France Mobilités

La création de voies bus n'a pas été retenue entre la RD392 et les gares de Corneilles et de Sartrouville en raison de contraintes techniques (espaces non suffisants notamment) ou de l'absence d'opportunité (gains de temps limités et conditions de circulation acceptables).

Pendant 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.

2.3. LA PROMOTION DES MODES ACTIFS ET DU CADRE DE VIE

2.3.1. La promotion des itinéraires cyclables

Un intérêt marqué pour les itinéraires cyclables

La création de pistes cyclables est un sujet abordé par de nombreux participants. Les participants plébiscitent leur mise en place : « *besoin de pistes cyclables* », « *ne pas négliger les pistes cyclables* », « *pas assez de pistes cyclables* ». Selon une question posée sur le site du projet, les informations à ce sujet pourraient être précisées : « *les investissements sont flous par rapport à l'intégration des vélos (pistes cyclables)* ».

Certains participants émettent des avis à propos 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.

Concernant les axes empruntés par les cyclistes, les participants souhaitent des « *itinéraires cyclables continus* », « *que de réelles pistes cyclables soient développées et continues. Souvent de grandes portions s'arrêtent d'un coup* ».

Des craintes exprimées à propos de la sécurité des cyclistes

Le danger d'une circulation commune entre automobilistes et cyclistes est pointé par plusieurs participants : « *samedi soir en rentrant à pied, un automobiliste s'amusait à faire des allers retours entre les 2 ronds-points et dépassait très très largement les 50 km/h... Vous comprenez pourquoi je ne prendrai pas plus mon vélo si l'aménagement se réduit à une bande cyclable ?* » Certains axes actuellement empruntés par les cyclistes sont considérés comme particulièrement dangereux : « *il faut prévoir des pistes cyclables entre Corneilles et Bezons car trop dangereux actuellement* », « *une piste cyclable bien pensée pour les cyclistes pas comme celle le long du tram qui est dangereuse* ».



Florence Robillard de l'association « *Mieux se déplacer à bicyclette* » s'est penchée sur les aménagements cyclables prévus par le projet. Son association a été consultée en amont de la concertation. Lors de la réunion publique du 28 mars 2018 à Argenteuil, elle partage l'inquiétude de l'association quant à la cohabitation avec les bus et la largeur des voies cyclables. Des sas vélos aux feux sont-ils prévus afin de leur permettre de se positionner de façon sécuritaire ? Quid des voies cyclables sur les trottoirs ?

À travers une question écrite, un participant demande alors quels sont les aménagements prévus permettant de garantir la sécurité des cyclistes : « *les pistes cyclables seront-elles protégées des voitures ?* », « *les bandes cyclables mal vues par les conducteurs [sont] redoutées par les cyclistes. Pourquoi ne pas privilégier, quand la largeur le permet, de vraies pistes cyclables ?* ».

À ce titre, de nombreux participants réclament des pistes cyclables éloignées de la circulation : « *les pistes cyclables seront-elles suffisamment attrayantes et loin des véhicules motorisés, diesel ou essences motos, scooters, cars, voitures camions ?* ».

De nombreuses suggestions pour améliorer et sécuriser les axes cyclables

Concernant le partage de la voie dédiée, s'appuyant sur l'exemple de la cohabitation entre bus, cyclistes et piétons dans le secteur du Pont de Bezons, considérée comme problématique, un participant soutient le partage de la voie dédiée au bus avec les cyclistes. Un participant s'interroge par ailleurs sur le sort réservé aux taxis : « *les taxis seront-ils autorisés à circuler dessus ?* ».

Le traitement à réserver aux carrefours entre cyclistes et bus mais également piétons est abordé. Un participant espère que le projet permettra de « *soigner le carrefour Robert Schuman/Avenue des Martyrs de Chateaubriant (mettre une signalisation propre aux cyclistes). Prévoir une piste cyclable séparée et suffisamment large.* ». Un autre ajoute : « *sur les portions où la largeur de la chaussée ne permettra pas de prévoir des bandes cyclables et où seront prévus des aménagements de zones 30, il sera important de soigner la traversée des carrefours pour les cyclistes (cédez-le passage cycliste aux feux quand c'est possible, pictogrammes vélo dans les traversées...)* ».

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 : « *surtout voie vélo bien séparée de la circulation* », « *j'espère qu'il ne s'agira pas d'une extension du trottoir ou d'un bout de chaussée vaguement signalé pour les vélos, mais bien d'une voie spécifique aux vélos, inaccessible aux voitures et distincte d'un trottoir, comme on peut le voir dans les villes vraiment cyclables (Montréal, Amsterdam). Compte tenu de l'incivilité de beaucoup d'automobilistes à l'égard des cyclistes, c'est nécessaire à notre sécurité* ».

Les participants plébiscitent également l'installation d'une séparation physique au détriment d'un simple marquage au sol afin de réduire l'encombrement des voies cyclables ; ils déplorent notamment le stationnement sauvage : « *des bandes cyclables risquent de se transformer très vite en aires de stationnement sauvage avec le fameux "j'en ai pour 5 minutes..." que les cyclistes subissent à longueur de journée* ».



Lors de la réunion publique de Bezons, un participant suggère une installation pour les portions ne permettant pas l'aménagement d'une borne physique de séparation : « *sur les quais de Seine à la hauteur de Sartrouville : une séparation de voie a été faite avec les automobiles et, là où il n'y avait pas assez de place, une séparation de couleur a été créée entre la piste cyclable et la chaussée. Elle permet d'éviter les stationnements intempestifs* ». Un participant préconise en outre la verbalisation des stationnements automobiles en question.

Dans quelle mesure les itinéraires cyclables sont-ils pris en compte dans le cadre du projet ?

La réponse d'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 des voies bus, 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.

La cohabitation entre cyclistes et piétons

La question des croisements entre cyclistes et piétons est abordée par plusieurs participants. Certains d'entre eux relèvent la dangerosité de la situation actuelle : « *le croisement entre la voie vélo et les piétons qui descendent la rue qui prolongent la rue des Frères Bonneff. Des vélos sont déjà tombés en descendant la voie Vélo sans faire attention aux piétons sur leur droite qui se mettent à courir pour attraper le tram* ». De manière générale, des passages piétons clairement aménagés et distingués de la piste cyclable sont plébiscités. Des participants estiment même que les croisements potentiels entre cyclistes et piétons doivent être réduits au maximum : « *sur tout le parcours, les piétons et les cyclistes ne devront pas se croiser comme c'est le cas malheureusement sur les pistes cyclables longeant le T2 Pont de Bezons à la Défense* ».

Pour y parvenir, des participants avancent l'idée d'une voie piétonne distincte de l'axe cycliste, ce dernier étant de fait partagé avec la voie dédiée aux bus : « *pour ne pas faire les mêmes erreurs qu'à Bezons où les piétons sont quasiment tout le temps sur les pistes à vélos car ces pistes sont partagées avec le même trottoir que celui des piétons avec le risque de blesser le cycliste ou le piéton. Il est évident qu'un piéton accompagné ne se balade pas à la queue leu leu, ils se mettent l'un à côté de l'autre et gênent logiquement le cycliste, autant prendre la route principale pour le cycliste en danger, c'est moins risqué pour lui* ».



Par une question écrite, un participant relève un point sensible selon lui dans le secteur du Pont de Bezons : « *l'axe du Pont de Bezons au Val Notre Dame sectionne déjà Bezons en deux. Son élargissement va aggraver cette fracture et rendre sa traversée piétonne et routière problématique* ».

Les services associés

Quelques participants réclament également la mise en place de stations de vélos disponibles en libre-service :

- « *les Vélib' et Autolib' à Val Notre-Dame ?* » ;
- « *installer d'autres stations autolib'* » ;
- « *à la gare de Cormeilles, prévoir une station Veligo pour les vélos et sécurisée !* ».

2.3.2. Une attention particulière portée aux piétons

Des aménagements sont réclamés

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 : « *que les trottoirs ne soient pas amputés par des pistes cyclables. Les piétons ont aussi le droit de circuler en sécurité* », « *améliorer significativement les trottoirs ! Piétons, cyclistes, poussettes... dans certaines zones, surtout hors centre-ville* ». Plusieurs participants réclament ainsi l'agrandissement des trottoirs. Par une question écrite, un participant estime néanmoins qu'« *agrandir les trottoirs n'est pas judicieux (problème de croisement des bus)* ».

2.3.3. Le cadre de vie

Si quelques questions écrites portent sur la réfection des routes : « *réfection complète de rues et trottoirs urgente* », « *les routes seront-elles refaites ?* », la majorité des contributions concernant les aménagements annexes porte sur l'amélioration du cadre de vie, l'embellissement, le verdissement : « *il faudrait porter une attention particulière aux aménagements annexes du trajet des bus, arbres* », « *avec les aménagements, il faudrait penser à planter des arbres pour enjoliver. Une ville sans arbres n'est pas belle* ». L'effort de verdissement associé au projet est salué : « *très belle initiative pour embellir la rue et le quartier* ».

Un participant émet le souhait d'un verdissement des trottoirs le long de la rue Jean-Jaurès. À ce titre, par le biais d'une question postée par internet, un participant s'interroge : « *le projet indique un cadre de vie amélioré par des plantations et la vue générale de l'aménagement montre la succession voie bus-voie voiture- voie cyclable-plantations- trottoir. Or les vues détaillées montrent en réalité peu de plantations ! Est-ce que ce verdissement ne serait qu'un effet d'annonce ?* » Un autre participant appelle de ses vœux la mise en place de « *coulées vertes* » estimant que le projet ne propose qu'un « *saupoudrage* » en matière de verdissement.

Le projet est considéré comme un levier d'action en faveur d'un verdissement de certains axes par plusieurs participants : « *le prolongement devrait continuer sur la D392 jusqu'au rond-point puis reprendre l'avenue Louis-Hayet, ayant assez de place pour deux voies de bus plutôt qu'une seule sur le Boulevard du Parisis.*



Cela permettra d'embellir cette portion du D392 plutôt que de refaire le Boulevard du Parisis déjà neuf et verduré ».

Un internaute s'interroge également à propos de l'éclairage : *« le projet parle également de nouvel éclairage. Est-ce qu'il va respecter les spécifications de la loi sur la pollution lumineuse, à la fois en termes de type de lampes, orientation des lampadaires et durées d'éclairage ? »*

Certains participants s'interrogent à propos de l'embellissement d'autres voies, en particulier la place du 11-Novembre à Argenteuil et l'aménagement des berges de Seine le long de la boucle concernée.

Quelles sont les ambitions du projet en termes d'aménagements urbains ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

La création des voies bus s'accompagnera d'un réaménagement des axes concernés, avec une attention particulière sur les cheminements piétons et cyclables. Un parti d'aménagement sera retenu en lien avec les collectivités, et visera à ce que les voies bus s'intègrent de manière harmonieuse dans un espace public de qualité.

Ainsi, les mobiliers urbains, les espaces verts et les aménagements paysagers font partie intégrante du projet et feront l'objet de réflexions dans les étapes ultérieures, avec l'intervention d'architectes / paysagistes spécialisés, en vue d'améliorer le cadre de vie.

2.4. DES INTERROGATIONS SUR LES IMPACTS DU PROJET

2.4.1. L'effet du projet sur la circulation automobile

La crainte d'une aggravation de la situation

Certains participants craignent que la voie dédiée ne réduise les voies disponibles aux automobilistes et, de ce fait, augmente l'intensité des embouteillages : *« les voies de bus en sites propres réduiront l'espace public des rues étroites. Argenteuil étouffe, A6 saturée, A15 saturée, il devient impossible de gagner la province dans des temps corrects en dehors de 11h et 15h », « pas utile, cela va créer des embouteillages, surtout avec les voies réservées au bus », « projet certainement utile pour les bus mais va encore compliquer le trafic routier qui est pour certains indispensable ».*

Selon les participants défavorables, le projet pourrait alors aggraver la situation de la circulation en ces deux points particuliers : *« Pont de Bezons très chargé et avec toutes les nouvelles constructions de logement le long de cette route la situation va encore plus se dégrader », « avez-vous vu les bouchons entre l'arrêt de-Gaulle et place du 11-Novembre ? Cela risque d'augmenter ! »*



En raison d'embouteillages accrus, certains participants estiment que le projet reviendra en fait à augmenter le niveau de pollution : « *gagner 5 minutes pour faire perdre 20 minutes aux automobilistes, c'est augmenter la pollution* ».

Plusieurs participants approuvent néanmoins l'opportunité du projet tout en souhaitant que la voiture soit bien prise en compte : le projet « *ne peut pas pénaliser la circulation des automobiles, cette dernière doit aussi faire partie du projet* », « *où est la place des automobilistes ?* ».

Dans le secteur du Pont de Bezons et place du 11-Novembre à Argenteuil, l'objectif consiste à optimiser le fonctionnement actuel pour assurer le passage fluide des bus et tramways.

Lors de la réunion publique du 5 avril 2018 à Bezons, Dominique Lesparre, maire de Bezons, a rappelé que 70 000 voitures passaient le Pont de Bezons chaque jour et engorgeaient le réseau routier lors des heures de pointe. « *Les habitants ont raison de demander plus en matière de transport en commun. Plus il y a de transports en commun, moins il y aura de voitures* ».

Comment la circulation routière est-elle prise en compte par le projet ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Le projet Bus Entre Seine a pour objectif de faire cohabiter les différents modes de déplacements (transports collectifs, voiture, modes actifs), et non à les opposer.

Les conditions de circulation routière feront l'objet d'études détaillées qui seront présentées dans le cadre de l'enquête publique. Les propositions d'aménagements viseront à s'assurer des conditions de circulation, notamment au niveau des carrefours.

2.4.2. Le stationnement le long du tracé

Le stationnement pourrait selon quelques participants, en cas d'une réduction du nombre de places disponibles, remettre en question l'opportunité de la création de voies dédiées aux bus : « *Non s'il [le projet] est fait au détriment des places de parking* ».

La mise en place de voies de bus dédiées fait en effet craindre la disparition de places de stationnement : « *qu'en est-il du stationnement ? Va-t-il être supprimé au profit des voies de bus ?* » d'autant que des voitures sont dès à présent constamment garées sur les voies réservées aux bus (« *trop de voitures garées dans les rues encombrant la chaussée* »).

À l'inverse, certains contributeurs estiment que l'augmentation du nombre de places de stationnement renforcerait la justification du projet et justifierait davantage d'un point de vue automobiliste la création de voies dédiées aux bus : « *pour améliorer l'intermodalité, pourquoi ne pas ajouter un (ou plusieurs) parc(s) relais. Les routes seraient soulagées, et le projet encore plus justifié* ».



À fortiori, plusieurs participants réclament la gratuité de certains parkings ainsi aménagés, incitation selon eux à la fréquentation des transports en commun : « *créer des parkings (gratuits) à côté pour inciter les gens à prendre les transports et laisser leur voiture* ». Un participant réclame en outre la mise en place de parkings souterrains ou aériens afin de réduire l'impact sur la circulation.

Concernant la localisation des parkings envisagés, la plupart des contributeurs évoquant le sujet souhaitent l'aménagement de parcs-relais à la sortie du terminus du T2 au Pont de Bezons : « *pouvez-vous envisager plus de stationnement autour de Pont de Bezons ?* ».

De façon plus générale, les contributeurs souhaitent la mise en place de parcs-relais à proximité immédiate des gares SNCF, voire tout au long du tracé : « *envisagez-vous d'aménager des parkings tout au long du trajet ?* ».

Dans quelle mesure le stationnement est-il pris en compte dans le cadre du projet ?

La réponse d'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.

2.4.3. 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. La question a également été posée directement à l'équipe du projet lors des rencontres terrain. Le site internet du projet a été enrichi en cours de concertation d'éléments de réponse sur le sujet pour répondre à ces interrogations.

Pour autant, la question foncière est surtout abordée sous un autre biais : selon plusieurs participants, le développement immobilier empêcherait l'élargissement des voies actuelles (« *Compte tenu de tous les immeubles qui poussent sur la D392, il sera difficile d'élargir la voie pour réaliser la ligne dédiée* », « *il aurait fallu élargir les voies avant de construire des immeubles tout le long du boulevard. Mais comme c'est au détriment des promoteurs, on ne le fait pas !* »). Un autre participant estime qu'il sera nécessaire de détruire les immeubles anciens et vétustes : « *démolir les vieux immeubles existants et là ce sera possible de créer des voies pour les bus ou tramway. Mais ne pas construire à la place des immeubles démolis* ».



Plusieurs participants mettent en doute le passage en site propre entre la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons : « comment entre gare Argenteuil et Pont de Bezons avoir une largeur de voies selon la photo avec Bezons ? », « comment va-t-on faire pour agrandir la voie entre Bezons et Argenteuil ? Ça semble très juste », « non, la constitution de voies de bus entre la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons, n'est pas réalisable sur plus de 80% du trajet ». D'autres participants s'interrogent quant aux conditions de passage rue Michel Carré à Argenteuil : « la rue Michel Carré semble trop étroite à moins d'être entièrement sanctuarisée ».

Le projet nécessitera-t-il des expropriations ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Ile-de-France Mobilités poursuit l'objectif de réduire au maximum les acquisitions foncières le long du tracé.

Pendant 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.

Sur certains secteurs, des élargissements sont d'ores et déjà prévues par les documents d'urbanisme, par exemple le long de la RD392. Des synergies seront également recherchées avec les projets urbains, notamment le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine à Argenteuil.

L'identification précise des parcelles concernées interviendra dans les étapes à venir, au moment de l'enquête parcellaire. Ces démarches sont réglementées et les propriétaires concernés seront informés et contactés en amont. Les démarches amiables sont toujours privilégiées.

Lors de la réunion publique du 5 avril 2018 à Bezons, Dominique Lesparre, maire de Bezons, a expliqué qu'« aucune surprise » n'était attendue le long de la route départementale (RD) 392, le tracé étant anticipé de longue date. Le plan d'occupation des sols intègre le futur projet avec une marge d'élargissement de 8 à 10 mètres, raison pour laquelle, les nouveaux bâtiments sont en recul par rapport à la RD et que des bandes de pelouses sont parfois mises en place. Cette marge de recul ne tient toutefois pas compte des besoins ponctuels liés aux futures stations.

2.5. DES DEMANDES GÉNÉRALES RELATIVES AU RÉSEAU DE BUS

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 en général et aux préoccupations des usagers des transports en commun à l'échelle d'un territoire plus vaste.



2.5.1. Mieux desservir certains quartiers

Les participants expriment différents vœux à propos de la desserte, par question écrite, web ou en réunion publique. Sur un plan général, de nombreuses questions relatives à la desserte portent sur l'ensemble du territoire considéré, y compris au-delà des axes ciblés par le projet.

En matière de zones à desservir, quelques participants formulent le souhait de mieux desservir :

- les quartiers nouvellement sortis de terre, notamment à Bezons, à Cormeilles et le long de la RD 392 : *« les bus 34 sont vraiment insuffisants en fréquence et les points d'arrêt n'arrangent pas grand monde. Dans notre secteur [à Bezons], il y a plusieurs centaines de logements sans moyens de mobilité efficaces »* ;
- les quartiers considérés comme délaissés : *« il ne prévoit pas de transport dans les quartiers délaissés, comme Les Champions par exemple », le « désenclavement » de la cité des Indes est plébiscité, un participant considère que « la « plaine » est pénalisée. Peu de transports, Marly... Aucun bus vers Castorama, Jardiland... »* ;
- les quartiers de Bezons, en particulier La Berthie et le quartier des Brigadières : *« le projet est intéressant mais ne pourrait-on pas faire passer l'itinéraire près du quartier des Brigadières à Bezons ? Plus précisément au niveau du rond-point sur bd Général-Delambre / bd Général-Leclerc / rue de La Marseillaise. En effet, votre proposition nous éloigne encore plus. Nous sommes enclavés », « ne pas oublier les transports entre les différents quartiers de Bezons »* ;
- le quartier des Bois-Rochefort à Cormeilles : *« je m'interroge sur le fait qu'une partie de la population ne va plus être concernée. En effet la ligne évitera l'avenue Louis Hayet au profit de la rue de St Germain celle-ci aura donc un doublon avec la 3005 jusqu'à la clinique », « un détour des bus en direction des habitations des Bois Rochefort et Champ Guillaume ».*

Quelques participants souhaitent un passage et ainsi une desserte par la rue Henri Barbusse à Argenteuil plutôt que par la rue Michel Carré considérée comme bordée par des « friches » à la population moins dense.

De façon ponctuelle, les participants souhaitent la prise en considération de certains points du parcours en particulier, et considérés comme non ou faiblement desservis à ce jour. Ils plébiscitent en particulier les lieux suivants :

- la zone commerciale et Jardiland à Cormeilles-en-Parisis : *« un bus qui dessert le pôle commercial de Cormeilles (emplacement Castorama, etc.) »* ;
- le centre hospitalier d'Argenteuil : *« il faudrait voir la problématique de la desserte de l'hôpital d'Argenteuil en priorité. Notamment à partir de la ville de Deuil-la-Barre. Il y va de la santé publique », « des bus rallieront-ils l'hôpital, qui plus est rapidement ? »* ;
- les lycées du secteur : *« améliorer le trajet pour le Lycée Julie-Victoire Daubié entre Bois Rochefort et le Val », « le côté lycée de Sartrouville est mal desservi ».*



2.5.2. Augmenter et diversifier l'offre de service

Augmenter les fréquences

De manière générale, de nombreux participants souhaitent l'augmentation de la fréquence des bus : « y aura-t-il davantage de bus ? », « si possible, plus de bus », « il faut plus de bus », « augmenter la fréquence des bus ; élargir les horaires », « si l'on veut que la population prenne les transports, il faut doubler la fréquence des bus ».

Selon plusieurs participants, les constructions en cours nécessitent une augmentation de fréquence : « il faut augmenter le nombre de passage horaire des bus et du T2 : comment gérer l'afflux des voyageurs avec toutes les constructions sur ces axes ». Quelques-uns souhaitent une plus large amplitude horaire, par exemple pour le quartier des Indes : que les « bus continuent de desservir la Cité des Indes après 20h ».

Les participants insistent particulièrement pour une augmentation de la fréquence de passage les dimanches et jours fériés : « plus de bus le dimanche ! Samedi Ok, faites vite ! ». Cette demande concerne notamment la ligne 3 et la ligne 272, ainsi que dans une moindre mesure les lignes 1, 4, 5, 6, 9, 23 et 34.

L'augmentation de fréquence est également plébiscitée aux heures creuses (« il faudrait davantage de bus en journée car une fois sur deux je me vois obligé d'aller à la gare à pied (20 minutes) ») mais de façon plus insistante aux heures de pointe : « plus de rotations entre 17 et 19h », la « mise en place de BHNS avec une fréquence relativement élevée aux heures dites de pointe », « mettre davantage de bus 3 aux heures de pointe », « il faut plus de bus le matin sur la ligne 3. Nous sommes entassés il y a trop de monde aux heures de pointe ».

Améliorer la coordination des horaires

« Pour ne pas perdre le temps gagné », les participants insistent sur la coordination horaire entre les différentes lignes qui desservent le territoire, qu'il s'agisse de la coordination entre les bus et le tramway : « faire correspondre les horaires du bus avec horaires du Tram » ou entre les bus et les trains SNCF : « mieux coordonner les horaires de bus avec les horaires SNCF », « il serait intéressant de coordonner les horaires des bus avec les horaires des trains (notamment de la ligne J). L'objectif étant d'avoir un temps d'attente inférieur à 10 min ».

Proposer des itinéraires plus directs

De manière générale, les participants plébiscitent la mise en place de trajets directs : « la ligne Frette/Corneilles /Bezons passe par Argenteuil et Bezons alors qu'il existe déjà des bus dans ces villes à proximité du Tram. Pour être efficace, les lignes de bus doivent être directes et éviter les détours ».

Sont également évoquées une liaison directe entre Argenteuil et Corneilles-en-Parisis, une liaison directe avec La Défense, ou encore une ligne Pont de Bezons-Val d'Argenteuil : « il y a beaucoup des gens qui utilisent le trajet Pont de Bezons Val d'Argenteuil. Il faut prévoir un bus entre Pont de Bezons et Gare Val d'Argenteuil ».



Quelques participants demandent par ailleurs une liaison directe avec Houilles et avec Herblay.

L'organisation du réseau et l'offre de bus seront-elles modifiées ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Des réflexions sont menées sur la réorganisation du réseau de bus à l'échelle de l'ensemble du territoire. L'itinéraire de certaines lignes sera retravaillé de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements et dans l'objectif d'améliorer l'ensemble du réseau de bus, y compris au-delà des aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine. L'offre proposée sur les différentes lignes pourra également être retravaillée (notamment les fréquences et l'amplitude horaire).

2.5.3. Des stations de qualité réclamées pour l'ensemble du réseau

Le projet Bus Entre Seine prévoit de réaménager les stations pour les lignes structurantes du territoire. Mais une partie des participants considèrent que le réseau de bus devrait bénéficier de tels aménagements à une plus grande échelle. Différentes modalités d'aménagement, souvent complémentaires sont réclamées : « *en faire un lieu convivial* », les participants souhaitent surtout que les stations les protègent des intempéries : « *améliorer les arrêts de bus car ils sont trop petits et on ne peut pas s'y abriter correctement quand il pleut* ». À ce titre, de nombreux participants réclament la mise en place d'abribus : « *plus d'abribus* », « *installation d'abribus à chaque arrêt (ce n'est pas du luxe)* », « *abribus manquant entre Gare de Corneilles et Argenteuil* ».

Des panneaux indiquant le temps d'attente et l'état de la ligne sont également réclamés : « *installer aux arrêts des panneaux indiquant le temps d'attente avant l'arrivée d'un bus et/ou non fonctionnement de la ligne* », « *affichage numérique des heures de passage ?* ».

Les conditions d'accès aux stations sont également évoquées. Un participant souhaite ainsi « *renforcer l'accessibilité des stations à cause des gens qui se garent en double file* ». Un autre participant se réjouit de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : « *utile, Station adaptée aux PMR, bien !* » quand un autre participant reste, lui, vigilant : « *pensez à l'accessibilité des stations pour les PMR. C'est bien mais même dans les stations déjà équipées, les bus ne s'y arrêtent pas directement. Il faut descendre sur la route à plus de 80 ans avec sa canne pour tenter de grimper dans le bus !* ».

Comment les stations seront-elles aménagées ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

De nouvelles stations jalonnent le parcours des bus, même en dehors du site propre, en direction de la gare de Corneilles-en-Parisis et de la gare RER de Sartrouville. Elles seront modernes et confortables, dotées d'un design particulier et identifiable.



*Exemple d'une station sur le tracé du Bus à Haut Niveau de Service Ligne 20
Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville – Parc des Expositions de Villepinte*

2.5.4. Les autres questions posées par les participants

Dans la perspective d'un meilleur confort et de conditions de voyage améliorées, cinq thématiques sont privilégiées.

L'information voyageurs

Les contributeurs plébiscitent le recours aux interfaces numériques (« *une appli avec horaires en temps réel comme à Paris serait bien* », « *améliorer l'information voyageur sur les moyens mobiles d'informer (Telegram par exemple)* » ou « *des sms sur smartphones* »).

Le contrôle des titres de transport

Les participants réclament des contrôles accrus (« *plus de contrôle dans les bus RATP (272-361...)* car trop d'incivilités de la part des fraudeurs », « *d'avantage de contrôles seront-ils mis en place ?* »).



La sécurité

Certains participants réclament « *plus de sécurité* », « *quand se sentira-t-on enfin en sécurité dans les bus ? (272 horreur) ? Je ne prends jamais le bus, je ne m'y sens pas en sécurité* », « *pensez à améliorer la sécurité des voyageurs des contrôles fréquents des titres de transports, la présence de la sécurité RATP ne serait pas un luxe ! Bus et T2 compris* ».

La relation entre chauffeurs et usagers

Certains participants reprochent l'attitude de certains conducteurs « *Nous aimerions que les chauffeurs des 272 ne nous prennent pas pour des bêtes à leur façon de conduire* », « *les conducteurs de bus et de tram T2 sont impolis avec les voyageurs* ». Un participant souhaiterait « *avoir la possibilité d'appeler immédiatement le chauffeur du bus lorsque l'on a oublié un effet personnel dans le bus* ».

La motorisation

Dans le cadre du projet, plusieurs participants demandent du matériel roulant écologique « *bus électrique ou qui coupe le moteur aux feux tricolores* », « *faire des bus hybrides* », les « *bus devront être écologiques* », « *passer le bus 272 en électrique car trop bruyant et polluant pour les riverains* », « *les bus empruntant la partie ferroviaire peuvent-ils être semi-automatisés sur la partie Val-de-Seine jusqu'à la Défense ?* ».

Quelle est la motorisation prévue ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

La politique d'accélération de la transition énergétique d'Île-de-France Mobilités en termes de matériels roulants prévoit que les nouveaux bus seront désormais dotés de motorisation électrique ou gaz naturel, respectant l'environnement et roulant plus silencieusement.

De nouveaux bus propres seront mis en service à l'horizon 2020 pour la ligne 272 et à l'horizon 2029 pour la ligne 3 dans le cadre de ces politiques de renouvellement.

2.6. DES QUESTIONS SUR LE DÉROULEMENT DU PROJET

2.6.1. Le calendrier

Les participants souhaitent connaître la date de mise en service du projet : « *dans quels délais cette ligne sera mise en service ?* », « *bonne idée mais quand ?* ». Plusieurs questions portent également sur le « *planning* » détaillé du projet et des travaux : « *à quand les travaux et la réalisation ? En espérant de ne pas attendre 50 ans que le projet aboutisse* ». La question du calendrier s'attache également à certains points précis du projet : un contributeur évoque le planning de réalisation de la station Val Notre-Dame. Lors de la réunion publique tenue à Argenteuil, un participant a en outre demandé la raison pour laquelle « *il y a eu un tel laps de temps depuis la fin des travaux de la ligne du T2* ».



De nombreux contributeurs ajoutent que l'horizon du projet leur semble trop « lointain » : « un projet indispensable pour la survie des voyageurs et utilisateurs. Son programme de réalisation est trop long », « oui, c'est parfait ! Mais que c'est long ! ».

L'« urgence » d'une amélioration en raison de la densité de la circulation et de la dynamique démographique est régulièrement rappelée : « je pense nécessaires les travaux le plus tôt possible car la population se densifie à Cormeilles et Bezons », « dépêchez-vous d'améliorer les transports svp ».

À ce titre, plusieurs participants suggèrent une accélération de la mise en œuvre du projet d'amélioration : « n'y a-t-il pas un moyen de réduire les délais ? Il y a vraiment urgence compte tenu de l'évolution de la ville ».

Dans un courrier adressé à Valérie Péresse, présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, la présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise Marie-Christine Cavecchi explique que « la réalisation devra être accélérée en actant, par voie d'avenant, sa programmation dans le Contrat de Plan État-Région actuel ».

Le Conseil municipal d'Argenteuil a approuvé le 27 mars 2018 une motion de soutien au projet Bus Entre Seine, avec un objectif de mise en service dès 2025.

Quelles sont les prochaines étapes ?

La réponse d'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, dont la concertation du public, avant de pouvoir démarrer les travaux.

2.6.2. Les travaux

Quelques questions posées portent sur le planning des travaux, en particulier la durée et la date de commencement : « quand les travaux démarreront-ils ? Et dans quelle zone ? ».

Plusieurs participants s'interrogent également quant au fonctionnement du réseau en période de travaux : « comment vont rouler les bus le temps des travaux ? », « le 272 sera-t-il toujours opérationnel pendant les travaux ? ».



Un participant suggère la réalisation des travaux en période nocturne : « *si possible, faire les travaux de nuit afin de perturber au minimum la circulation déjà très dense en heures de pointe* ».

Quel sera l'impact des travaux ?

La réponse d'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 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.

2.6.3. 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 : « *est-ce que c'est cher ?* » quand d'autres estiment le projet trop onéreux par rapport à l'objectif recherché : « *trop coûteux pour le bénéfice espéré* ».

D'autres questions écrites s'attachent à l'impact du financement du projet sur la fiscalité : « *je voudrais savoir si ces travaux vont avoir un impact sur les impôts* », un aspect suffisant selon un participant pour remettre en cause l'opportunité du projet : « *inutile, comme c'est maintenant c'est très bien Laisser comme c'est maintenant. En plus qu'Argenteuil fait partie des cinq villes les plus endettées. Il y en a marre de voir la taxe d'habitation exploser mais pas en notre faveur* ».

Comment le projet est-il financé ?

La réponse d'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. Les études sont financées par la Région et le Département du Val d'Oise. 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.

2.6.4. 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. Par courrier, un participant estime que les dates et lieux des réunions auraient pu apparaître sur les affiches et pas uniquement sur le dépliant. Un participant considère que le dossier d'informations mis à disposition n'est pas actualisé concernant les constructions d'immeubles en cours, notamment à proximité de l'arrêt Albert 1^{er}.



Quelques contributeurs considèrent la concertation comme « *effacée* », voire un simple prétexte au service d'un projet déjà abouti :

- « *de toute façon vous réaliserez ce que vous avez décidé de faire. Évitez cette enquête vous gagnerez de l'argent* » ;
- « *à l'occasion, vous voudrez bien répondre à une question importante : à quoi servent les avis des Argenteuillais si le dossier est déjà bouclé ?* » ;
- « *on nous parle de concertation mais la station Albert 1^{er} a déjà été supprimé sur le projet. Qui décide à la place des usagers de cette station ?* ».

D'autres participants interrogent en outre les modalités proposées en matière de concertation :

- « *un grand dépliant, mais pas de place pour s'exprimer !!* » ;
- « *pourquoi pas de rencontres usagers - riverains à Argenteuil ?* » ;
- « *d'autres moyens d'information que par mail* » demande un participant par question écrite.

Quels sont les objectifs de la concertation ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités

Les avis et questions recueillis lors de la concertation ont été nombreux et particulièrement riches. Ils portent à la fois sur l'opportunité et les conditions de réalisation du projet Bus Entre Seine et également sur l'amélioration du fonctionnement du réseau de bus en général dans le territoire considéré. Le projet n'étant pas figé à ce stade, l'ensemble des contributions est pris en compte par Île-de-France Mobilités et viendra utilement éclairer et nourrir les phases d'études à venir.



IV.

Enseignements de la concertation





Les 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.



SOMMAIRE

PROJET

CONCERTATION

ANALYSE

ENSEIGNEMENTS

ANNEXES



V.

Annexes



Arrêté des modalités de la concertation

Outils de communication

Affiche

Dépliant d'information

Panneau pédagogique

Communiqué de presse, publié le 15 mars 2018

Compte-rendu des rencontres

Réunion publique d'Argenteuil, le mercredi 28 mars 2018

Réunion publique de Bezons, le jeudi 5 avril 2018

Rencontre voyageurs / riverains à la gare SNCF de Cormeilles-en-Parisis, le mardi 20 mars 2018

Rencontre voyageurs / riverains au Pont de Bezons, le mardi 3 avril 2018

Rencontre voyageurs / riverains au marché des Indes de Sartrouville, le mercredi 11 avril 2018

Prise de position des collectivités

Conseil départemental du Val d'Oise

Conseil municipal d'Argenteuil

L'ensemble des annexes peut être consulté ou téléchargé sur le site www.bus-entre-seine.fr



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