

Enquête publique unique

Préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine », emportant mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Cormeilles en Parisis (95)

du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021 inclus

Rapport du Commissaire Enquêteur

Murielle Lescop



Sommaire :

Cadre juridique de l'enquête	p. 3
Préambule	p. 9
Objet de l'enquête.....	p. 7
Organisation de l'enquête	p.38
Déroulement de l'enquête.....	p. 41
Analyse des observations recueillies.....	p. 46
Bilan de l'enquête	p. 108
Les Annexes.....	p. 110

Mes conclusions figurent sur un document séparé intitulé : *Conclusions du commissaire enquêteur*

Liste des abréviations

IDF Mobilités : Ile-de-France Mobilités
DUP : Déclaration d'utilité publique
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

1. Cadre juridique de l'enquête publique

1.1. Principales dispositions

La présente enquête publique est une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine », emportant mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Sartrouville (située dans le département des Yvelines), Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis (Situées dans le département du Val d'Oise)

Elle s'est déroulée sans incident jusqu'à son terme, du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021 inclus conformément :

- Au code Général des Collectivités Territoriales,
- Au code des Relations entre le Public et l'Administration,
- Au code de l'environnement et notamment ses articles L123-1 et suivants et R 123-8 et suivants,
- Au code de l'Urbanisme et notamment ses articles R. 104-13 et suivants,
- A la désignation du commissaire enquêteur en date 7 juillet 2021 le tribunal de Cergy-Pontoise,
- A l'arrêté interdépartemental 2021-16556 pris conjointement par le préfet du Val d'Oise et le préfet des Yvelines.

1.1.1. Finalité de l'enquête publique

L'article L.123-1 du code de l'environnement précise : « *l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement, mentionnées à l'article L.123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* »

1.1.2. Nécessité de l'enquête publique

L'enquête publique est préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à l'article L1 du code de l'expropriation.

La déclaration d'utilité du projet sera prononcée par arrêté interpréfectoral des préfets du Val d'Oise et des Yvelines, conformément à l'article R. 121-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique à la suite de l'enquête publique et de la déclaration de projet présentée par le maître d'ouvrage. Elle permettra d'engager la procédure d'acquisition foncière. L'arrêté de cessibilité qui autorise le transfert de propriété devra cependant être précédé d'une seconde enquête publique déterminera les parcelles à acquérir et les propriétaires et titulaires des droits y afférant, conformément à l'article L1. du code de l'expropriation.

Lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement, relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement et devant comporter une évaluation environnementale, le déroulement de l'enquête suit la procédure imposée par le code de l'environnement.

L'obligation d'effectuer une évaluation environnementale pour ce projet s'inscrit dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas prescrite par l'article R122-2 du code de l'environnement pour certaines catégories de travaux répertoriés dans un tableau annexe. Les aménagements du Bus entre Seine y correspondent à une « *Modification ou extension non substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs* » dans la rubrique Infrastructures routières.

Dans cette procédure, l'autorité environnementale compétente détermine l'opportunité de réaliser une étude d'impact.

Dans le cadre du projet Bus entre Seine, Ile-de-France Mobilités, le maître d'ouvrage a saisi, le Préfet de la Région Ile-de-France, en tant qu'autorité environnementale (MRAE¹). Cette dernière a prescrit la réalisation d'une évaluation environnementale dans son avis rendu le 3 février 2020². Le projet soumis à une évaluation effectuée par le maître d'ouvrage donne lieu à une étude d'impact, et doit donc faire l'objet d'une enquête publique relevant de l'article L123-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet pour prendre sa décision, devra prendre en considération, conformément à l'article L.122-1-1 du code de l'Environnement, l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (MRAE), l'avis des collectivités territoriales consultées et le résultat de l'enquête publique.

1.1.3. Enquête unique

Dans les plans locaux d'urbanisme des communes d'Argenteuil, Bezons, Corneilles-en-Parisis et Sartrouville, un certain nombre d'emplacements réservés sur l'emprise du projet doivent être modifiés, ainsi que les règlements afin de permettre la réalisation du projet. C'est pourquoi cette enquête porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme est soumise à une évaluation environnementale ainsi qu'il est précisé aux articles R. 104-13 et R. 104-14 du code de l'urbanisme et L122-4 du code de l'environnement.

La mise en œuvre du projet ne peut intervenir selon l'article L153-54 du code de l'urbanisme que si : « *1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ; 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.* »

L'examen conjoint fait l'objet d'un procès-verbal, annexé au dossier de l'enquête. L'examen conjoint par les personnes intéressées au projet Bus entre Seine s'est tenu le 1er juillet 2021.

L'article L123-6 du code de l'environnement précise : « *Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par la présente*

¹ Mission Régionale d'Autorité environnementale

² Décision n°DRIEE-SDDTE-2020-025 du 03 février 2020

section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. » L'autorité organisatrice désignée pour cette enquête est le préfet du Val-d'Oise.

En application de l'article L 122-14 qui autorise une procédure de consultation commune du public « *Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique (...) implique (...) la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4* », l'article R. 122-27 permet une démarche commune d'évaluation environnementale et de participation du public, valant à la fois pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme et pour le projet. Le projet Bus entre Seine peut donc être présenté au public à travers une enquête unique regroupant pour objet la DUP et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme. La durée de l'enquête unique ne peut être inférieure à la durée minimale la plus longue prévue par l'une des réglementations.

En revanche, l'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, mais de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

1.1.4. Déroulement de l'enquête

1.1.4.1. Ouverture de l'enquête

L'autorité compétente pour organiser l'enquête a été désignée par l'arrêté conjoint pris par le Préfet du Val d'Oise et le préfet des Yvelines, en date du 11 octobre 2021, en accord avec l'article R. 123-3 du Code de l'environnement qui prévoit que : « *III.- Lorsque le projet porte sur le territoire de plusieurs communes, départements ou régions, l'enquête peut être ouverte et organisée par une décision conjointe des autorités compétentes pour ouvrir et organiser l'enquête. Dans ce cas, cette décision désigne l'autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats* ». En effet le périmètre du projet couvre plusieurs communes situées dans les deux départements.

L'article R123-9 du code de l'environnement demande de préciser par arrêté les modalités de l'enquête.

Cet arrêté est publié par voie d'affiche sur les lieux définis par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée. L'avis d'enquête reprend les éléments définis dans l'arrêté tels que, les autorités compétentes pour statuer, le nom et les qualités du commissaire enquêteur, la date d'ouverture de l'enquête, sa durée et ses modalités, l'adresse du ou des sites internet sur lequel le dossier d'enquête peut être consulté, la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête, les adresses (registre dématérialisé, lieux, adresse mail ...) où le public peut déposer ses observations, etc.

L'article R123-11 définit les modes de diffusion de l'avis de l'enquête :

« *I. - Un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans*

les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés ».

Cet avis doit être publié également sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.

1.1.4.2. Durée de l'enquête

La durée de l'enquête est déterminée à l'article L. 123-9 :

« La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale. (...) Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Cette décision est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, dans les conditions prévues au I de l'article L. 123-10. ».

Les procédures figurant à l'article L 123-14 du code de l'environnement, permettent soit de suspendre l'enquête pour une durée de 6 mois au maximum afin d'y apporter des modifications jugées nécessaires par le maître d'ouvrage, soit de déclencher une enquête complémentaire à l'issue de l'enquête, ce qui n'a pas été le cas de la présente enquête.

1.1.4.3. Composition du dossier

La composition du dossier soumis à enquête publique est indiquée à l'article R123-8 CE II comporte au moins :

- L'étude d'impact et son résumé non technique, le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique.
- L'avis de l'autorité environnementale mentionné ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale.
- Une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu.
- La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation.
- La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance.
- D'éventuels compléments exigés selon le type de projet.

Il est consultable par le public en format papier et numérique, accessible par internet pendant toute la durée de l'enquête. Un accès gratuit au dossier est également garanti par un ou plusieurs postes informatiques dans un lieu ouvert au public.

1.1.4.4. Participation du public

Le public peut déposer ses observations et propositions par divers moyens rendus obligatoires par l'article Article R123-13 soit :

- Le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et parafé par le commissaire enquêteur mis à disposition dans chaque lieu d'enquête et sur le registre dématérialisé si celui-ci est mis en place.
- Auprès du commissaire enquêteur pendant ses permanences.
- Par voie postale ou par courrier électronique adressé au commissaire.

Il est précisé à cet article : *« Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites mentionnées au deuxième alinéa du I, sont consultables au siège de l'enquête. Pour les enquêtes publiques dont l'avis d'ouverture est publié à compter du 1er mars 2018, ces observations et propositions sont consultables sur le site internet mentionné au II de l'article R. 123-11.*

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé ou, s'il n'est pas mis en place, sur le site internet mentionné au II de l'article R. 123-11 dans les meilleurs délais. »

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

1.1.4.5. Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

A la clôture de l'enquête, le commissaire rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai d'un mois.

L'article R123-19 énonce le contenu du rapport, il doit relater le déroulement de l'enquête et présenter un examen des observations recueillies.

« Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public. »

Dans ses conclusions le commissaire enquêteur émet un avis qui doit être motivé. Cet avis peut être soit favorable, soit défavorable ou réputé défavorable s'il est assorti d'une réserve

L'article L123-15 précise que : *« Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage »*

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur chargé de l'enquête doivent être communiqués sur leur demande aux personnes physiques ou morales concernées par la commune, un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

1.2. Cadrage réglementaire s'appliquant au secteur du projet

Les principaux documents d'urbanisme et d'aménagement s'appliquant au territoire sur lequel se situe l'assiette foncière du projet sont :

- Le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France³), applicables aux documents d'urbanisme inférieurs, notamment les documents d'urbanisme communaux.
 - Un Transport en Commun en site Propre y est identifié dans le secteur d'Argenteuil.
- Le PDU (Plan des déplacements Urbains) d'Ile-de-France⁴ 2010-2020 :
 - Un projet de Transport en Commun en site Propre dans le secteur d'Argenteuil -Bezons - Sartrouville -Enghien -Épinay-sur-Seine susceptible d'accueillir une ligne T Zen y est inscrit.
- Les Plan Locaux d'Urbanisme des communes d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.
-

Les communes concernées par le projet sont rattachées aux EPCI⁵ suivants :

- Argenteuil fait partie du Grand Paris et est rattachée à l'EPT 5 Boucle Nord Seine
- Bezons et Sartrouville à la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine.
- Cormeilles-en-Parisis à la communauté d'agglomération Val Parisis

³ Approuvé le 27 décembre 2013

⁴ Le PDUIF approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional d'Île-de-France

⁵ Etablissement public de coopération intercommunale

2. Préambule

L'enquête publique porte sur le projet d'aménagement de voiries Bus entre Seine, communes plusieurs à lignes de bus sur le parcours des lignes 272 et 3, et des mesures d'accompagnements sur le reste du parcours. L'objectif est de déployer sur ces aménagements des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Ce projet a fait l'objet d'un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 13 décembre 2017. Il a donné lieu à une concertation du 19 mars au 20 avril 2018.

2.1. Périmètre du projet

Le projet Bus entre Seine s'inscrit dans un périmètre qui connaît des difficultés de circulation. Elles freinent la vitesse de circulation des bus existants et perturbent la régularité du service.

La topographie du périmètre est relativement marquée par un dénivelé entre les deux boucles de Seine (30 m NGF) et les Buttes du Parisis (environ 100 m NGF)⁶. Il est situé à 10-15 km de Paris.

Les communes desservies par le projet sont : Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles en Parisis, représentant un bassin de population de 215 400 habitants⁷, en forte progression.

Le secteur est fortement urbanisé. Les espaces construits artificialisés représentent pour chacune des communes en proportion de leurs surfaces :

- Bezons 91%
- Sartrouville 79%
- Argenteuil 76%,
- Cormeilles en Parisis 63 %

Les quatre communes présentent des densités de population importantes relativement proches, plaçant Bezons en tête avec 6900 habitants au km².

Cormeilles en Parisis, avec des espaces naturels importants et une zone pavillonnaire étendue se distingue en par une densité nettement moins élevée (2300 habitants au km²).

Il est à noter que ces communes présentent une occupation majoritairement dédiée à l'habitat et plus particulièrement l'habitat individuel très fortement présent. L'habitat collectif est concentré dans les secteurs suivants :

- à proximité du pont de Bezons, le long de la RD392,
- les centres-villes d'Argenteuil et de Sartrouville
- Le quartier des Indes de Sartrouville

⁶ Cf. Etude d'impact chap. 2.5 p.26

⁷ Source INSEE, 2016

➤ Val d'Argent à Argenteuil.

Ces derniers secteurs sont tous concernés par le projet Bus entre Seine.

2.2. Les aménagements projetés Bus entre Seine

Le projet porte sur des aménagements de voiries réalisés sur le parcours des lignes 3 et 272 qui incluent un réaménagement de façade à façade.

La ligne 272 accueille 20% de la fréquentation journalière du réseau de bus du secteur avec 16 000 voyageurs quotidiens. Elle relie la gare d'Argenteuil à la gare de Sartrouville en passant par le pont de Bezons.

La ligne 3, est une ligne secondaire qui draine 2000 voyageurs par jour. Elle permet de relier la gare de Cormeilles-en-Parisis au pont de Bezons. L'arrêt qui comporte le plus de descentes est le pont de Bezons suivi par la gare d'Argenteuil et la gare de Sartrouville.

Le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques des aménagements :

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

Le tracé s'insère dans un réseau de transports structurants qu'il complètera.

Le parcours de la ligne 272 permet le rabattement des habitants d'Argenteuil et de Bezons, soit vers:

- la gare d'Argenteuil située en centre-ville et la ligne J
- le pont de Bezons et le Tramway T2.

Au Nord, le 272 relie le quartier des Indes au centre-ville de Sartrouville et la gare de Sartrouville située sur la ligne L et le RER A.

La ligne 3 permet le rabattement des habitants de Cormeilles vers la gare SNCF et la ligne J tandis qu'elle accueille les habitants de Bezons en direction du pont de Bezons et du terminus du tramway T2.

Les deux lignes partageront les aménagements dédiés sur la Rd 392 du pont de Bezons à Val Notre-Dame. Le site propre s'insèrera sur la chaussée selon deux types de positionnement en fonction des contraintes :

- Un positionnement axial avec des quais se faisant face aux stations quand c'est possible.
- Un positionnement latéral le long du trottoir.

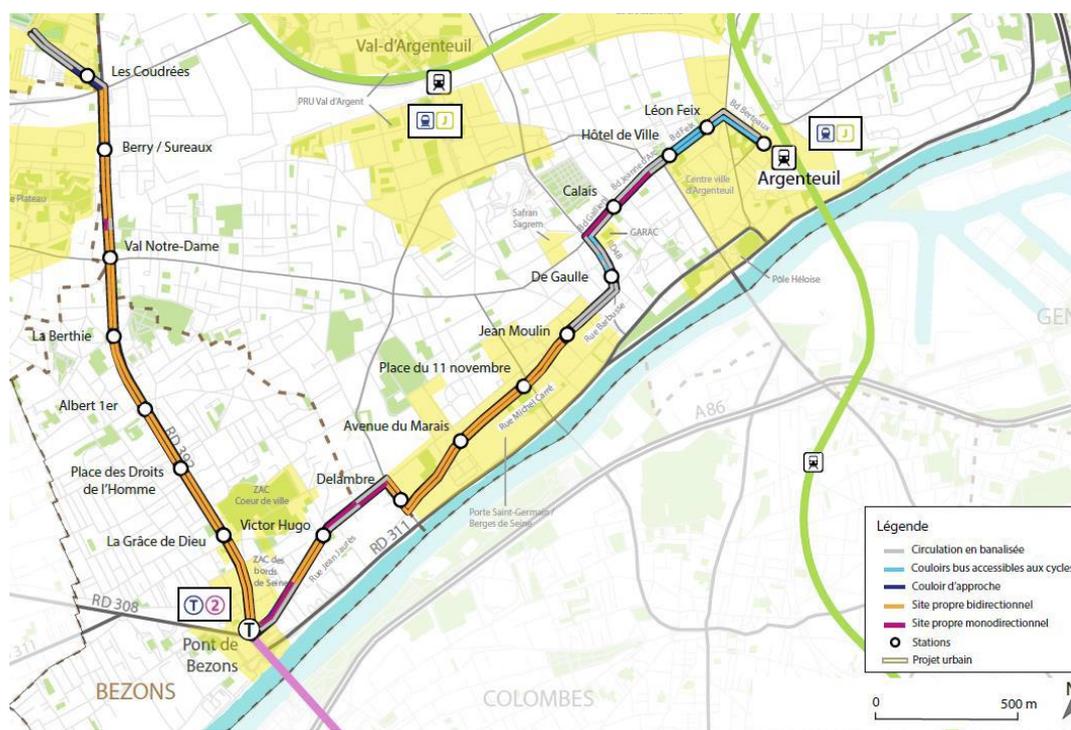
Etant donné la variété des profils de voies empruntées, les voies pourront être bidirectionnelles ou monodirectionnelle. Elles offriront une largeur comprise entre 3 m et 4.5 m pour les voies bus accueillant les cycles.

Les stations seront configurées en fonction des normes PMR et présenteront les dimensions suivantes :

- Longueur de quai comprise entre 20 m et 55 m.
- Largeur de quai comprise entre 3 m et 4 m avec une moyenne de 3.5 m.

Elles seront complétées par des aménagements cyclables et un aménagement paysager. Les trottoirs seront élargis au-delà des normes quand cela sera possible et le mobilier sera homogénéisé pour un meilleur signallement des stations dans l'espace urbain.

Le plan général des voies montre les différentes implantations des voies dédiées.



Aménagements bus retenus sur les voies dédiées et synoptique des stations le long des voies dédiées⁸

La mise en service est prévue pour la fin du troisième trimestre 2027, avec un commencement des travaux en 2024. Il y a aura une première phase de travaux préparatoires qui consistera à dévier les réseaux, réaliser les acquisitions et libérer les emprises, puis la phase de réalisation des voiries et enfin la dernière phase qui permettra la mise en place des équipements de la ligne.

⁸Figure 16, pièce B Notice explicative p. 23

Les excavations auront lieu sur environ 75 cm de profondeur.

Le tracé du site propre a été segmenté en 3 secteurs qui ont leurs caractéristiques propres pour lesquelles les aménagements ont été adaptés.

2.2.1. Secteur 1 : tracé de la gare d'Argenteuil à la RD48

Le tissu viaire est très contraint avec des voies peu larges et un tissu urbain constitué, sauf en approche de la gare d'Argenteuil, bd Feix et Maurice Berteaux. Cependant la position en centre-ville nécessite la préservation de la capacité viaires de ces deux artères. Les contraintes de gabarit des rues ont contraint le maître d'ouvrage à alterner des couloirs de bus monodirectionnels sur le tracé, en fonction du trafic et du gabarit des voies.

Boulevard Maurice Berteaux

Cet axe mène à la gare et au centre-ville d'Argenteuil. Il est déjà aménagé et fonctionne bien. Il n'est pas prévu de changements.

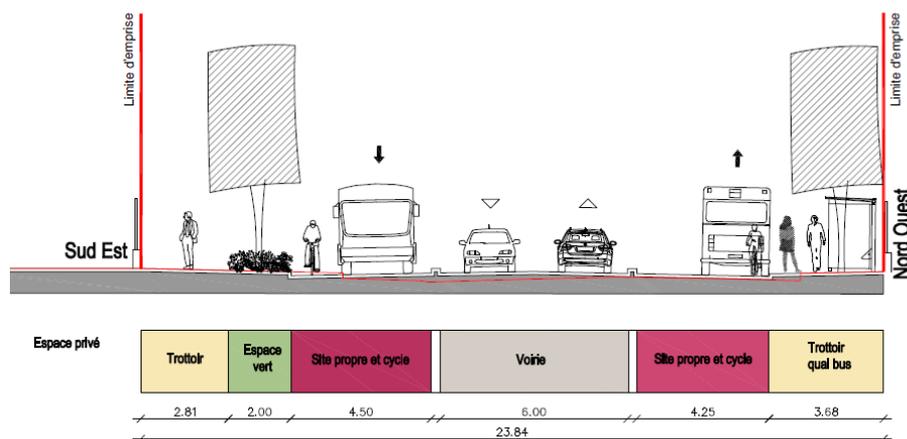
Le boulevard Léon Feix

Cet axe qui comporte des couloirs de bus non séparés, régulièrement occupés par du stationnement illégitime dessert :

- le bd Gallieni artère commerçante structurante du centre-ville et le pont d'Argenteuil.
- De nombreux équipements tels que la mairie, le lycée G. Braque le cinéma Jean Gabin et autres équipements culturels.
- Une zone dense d'habitat mixte.

Il est proposé :

- 2 couloirs bus latéraux élargis (4.5 m au lieu de 3,50) qui accueilleront les cyclistes (Sauf entre les rues Berteaux et Michelet où 1 seul couloir bus est conservé en direction de la gare). Sur le bd Berteaux les aménagements déjà présents sont conservés car ils fonctionnent correctement.



Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix¹⁰

Les impacts de cet aménagement sont les suivants :

- Suppression du stationnement
- Suppression d'arbres :
 - Un nouvel alignement d'arbre est restitué partiellement en rive sud-est.
 - Des arbres sont supprimés au niveau de la station Léon Feix.

¹⁰ Pièce B, Notice explicative p. 26

Bd Jeanne d'Arc et Bd Gallieni

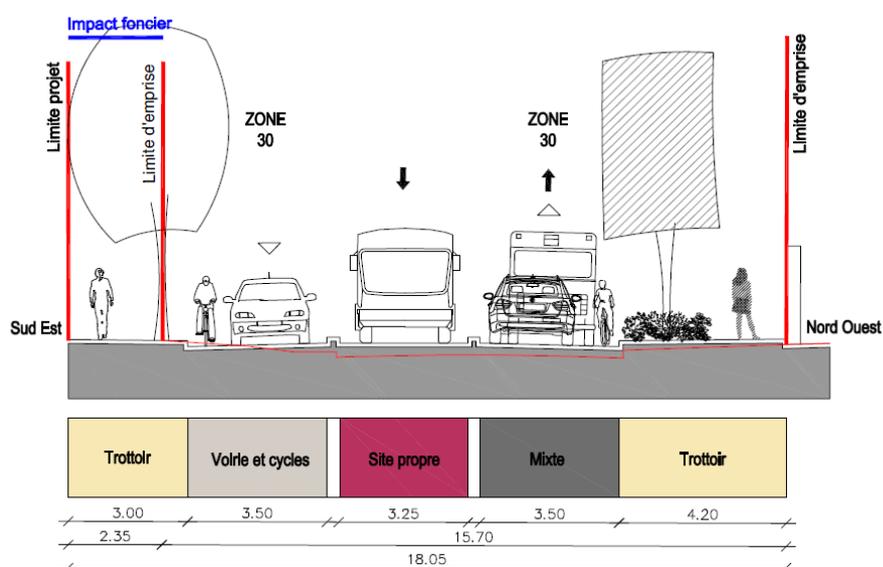
Ces deux boulevards sont caractérisés par la présence de maisons de maître de la fin du XIX^{ème} siècle et desservent le quartier résidentiel d'Argenteuil situé autour de la mairie. On trouve sur le boulevard Gallieni en rive Sud le GARAC¹¹, cité de formation professionnelle à portée régionale et le collège Paul Vaillant Couturier.

Le trafic est très chargé sur le boulevard Jeanne d'Arc en direction de la gare d'Argenteuil à partir de la gare de Calais, jusqu'à la rue Antonin Georges Belin, carrefour congestionné le matin. On constate des remontées de file jusqu'à 200 m de long sur le bd Jeanne d'Arc.

En direction du pont de Bezons à partir de la gare de Calais vers le bd C. de Gaulle (RD48) le bd Gallieni est également un axe très chargé le matin. A proximité se trouve le site Safran, bd Gallieni, sur lequel il est prévu la construction de 337 logements.

La largeur de la voie contrainte et la présence d'alignements d'arbres à conserver ou à restituer ont conduit à maintenir un seul couloir de bus :

L'autre sens s'effectue sur une voie mixte recevant Bus et voitures en zone 30.



Coupe type en section courante sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc¹²

Les impacts de cet aménagement sont les suivants :

- Suppression des stationnements.
- Suppression des alignements d'arbres bd Jeanne d'Arc.
- Suppression d'arbres pour la station Calais, bd Gallieni.
- Restitution d'un alignement d'arbres le long du GARAC.

La D48 (rue du Lieutenant-Colonel Prud'hon, avenue du Général de Gaulle)

La route départementale est un axe structurant sans difficultés particulières comportant 2X2 voies. Il est proposé de mettre en place :

- Des couloirs d'approche aux carrefours impliquant la réduction de la chaussée à 1X1 voie
- Stationnement supprimé en faveur d'alignements d'arbres.

¹¹ École nationale des professions de l'automobile (Groupement d'Apprentissage de la Réparation Automobile)

¹² Pièce B, Notice explicative p. 29

- Itinéraire cyclable continu (bande ou mixité dans couloir Bus)

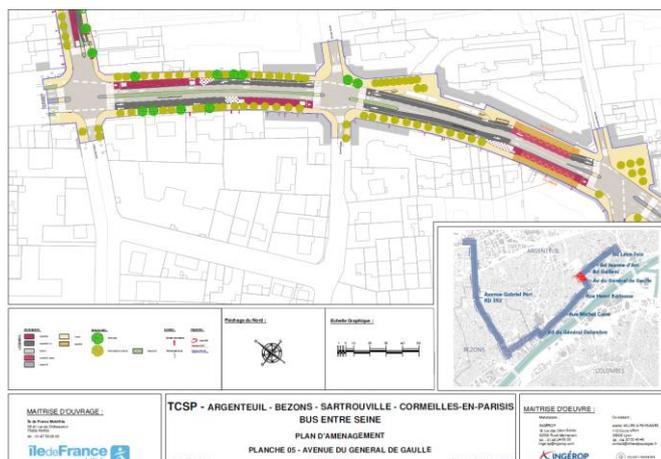


Figure 32 : Plan d'insertion de la RD48¹³

2.2.2. Secteur 2 tracé du centre-ville d'Argenteuil au pont de Bezons

Il s'agit d'une partie en mutation composée de zones d'activités, de logements collectifs ou individuel, de friches et d'habitats dégradés devant céder la place à de nouvelles opérations telles que la porte Saint Germain, les Bords de Seine. Le tracé, parallèle à la Seine permettra de desservir les zones industrielles situées le long de la Seine.

Le secteur en forte mutation permettra au projet Bus entre Seine de s'insérer dans les futurs aménagements. Le principe d'un réaménagement de façade à façade prendra tout son sens dans cette partie en y apportant végétalisation et requalification des voiries. L'impact foncier y est important.

Rue Henri Barbusse

Voie contrainte bordée d'immeubles récents, il n'est pas possible d'élargir la rue. Le bus 272 emprunte celle-ci actuellement jusqu'à la rue Jean Jaurès.

- Il est donc proposé :
 - Une section en banalisé (cycles, bus, véhicules particuliers) avec une réduction de la vitesse à 30 km/heure.
 - Un élargissement de la voirie de 6 à 7 mètres pour faciliter le croisement des bus.
 - La réduction des stationnements pour fluidifier la circulation.
 - Une priorité des feux aux carrefours pour limiter le temps perdu.

Rue Michel Carré

Le tracé du futur Bus entre Seine bifurque sur la rue Michel Carré, en sens unique à partir de la rue Henri Barbusse, puis en double sens après le carrefour du 11 novembre. La rue très étroite, est bordée :

- Sur la rive Sud par un parc d'activité et des friches qui accueilleront l'opération porte Saint Germain-Berges de Seine composée de logements et de bureaux et d'activités.
- Sur le rive Nord par un tissu urbain dégradé composé de casses autos et logements.

Elle dessert, outre une zone d'emplois amenée à se développer, le stade du Marais.

Cette rue profitera des aménagements de l'opération Porte Saint Germain pour être élargie et devenir un boulevard urbain paysager. L'impact foncier y est important.

- Il est proposé :
 - Mise en place d'alignements d'arbres.

¹³ Pièce B, Notice explicative p. 33

- Voie de bus bidirectionnelle latérale entre la rue Barbusse et le carrefour du 11 novembre.
- Voie bus bidirectionnelle axiale jusqu'à l'approche du bd Delambre.
- Voie de bus bidirectionnelle latérale entre l'accès au magasin O'Marché frais et le bd Delambre.
- Voie zone 30 pour permettre la cohabitation des véhicules particuliers et des cycles

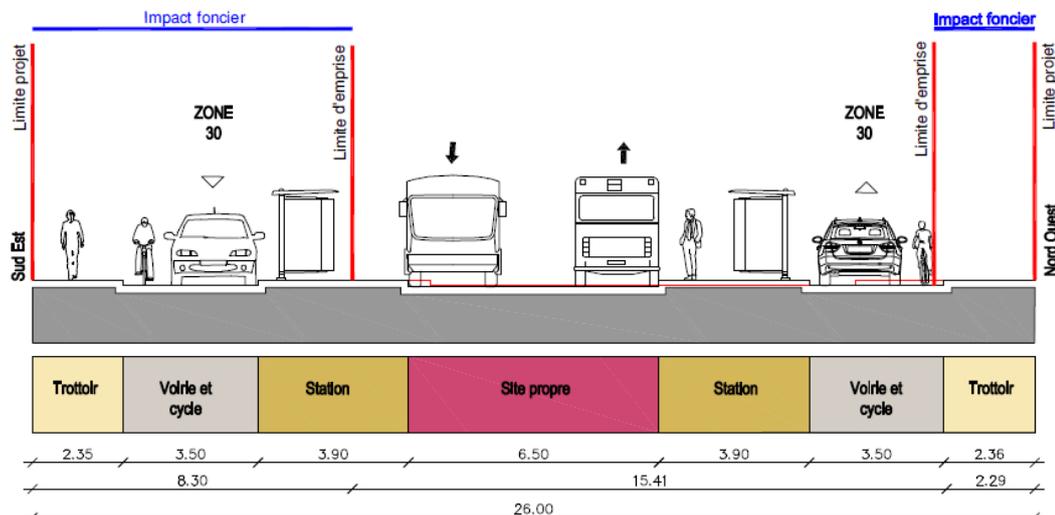


Figure 38 : Coupe au droit de la station « Marais »¹⁴

Boulevard Delambre (RD 41)

Le boulevard étroit, se situe dans un secteur en mutation qui accueillera un futur centre commercial au droit du boulevard et de la rue Michel Carré.

On y prévoit donc une augmentation du trafic routier. C'est pourquoi il est proposé :

- Une voie bus bidirectionnelle latérale en rive Est (côté centre commercial).
- 2 voies de circulation en direction de la rue Jean Jaurès à Bezons.
- 1 voie de circulation véhicules particuliers vers la rue Michel Carré.
- Un aménagement cyclable de part et d'autre de la chaussée.
- Des alignements d'arbres.
- Des places de stationnement en rive Ouest.

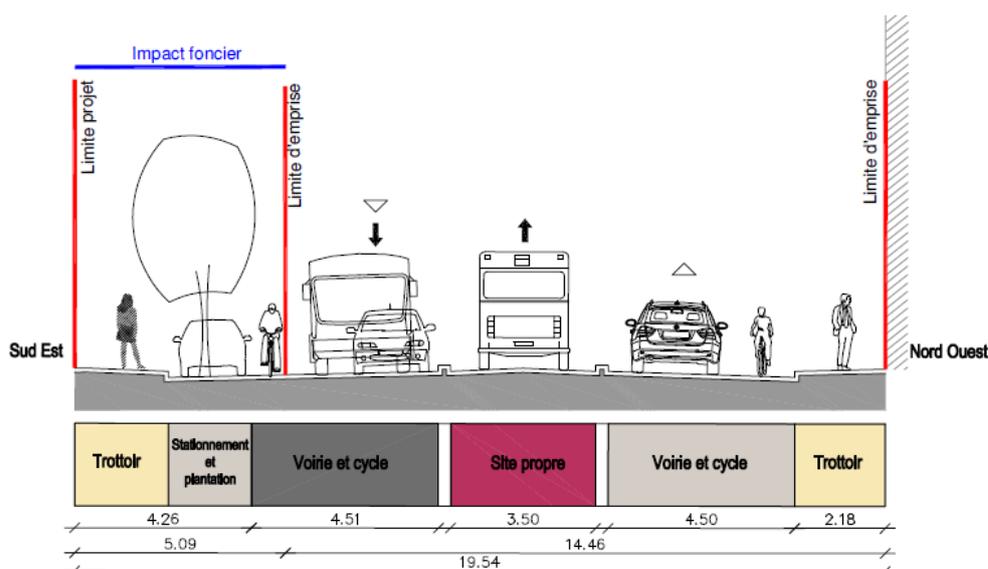
Rue Danielle Casanova et Rue Jean Jaurès

Elles desservent secteur en pleine mutation qui accueille la ZAC des Bords de Seine. La rive Sud est occupée par un parc d'activités. Elles constituent un itinéraire de contournement de la RD 311 avec la rue Jean Jaurès. On y observe un trafic de poids lourds important.

Sur la rue Danielle Casanova étroite, il est proposé :

- Une voie en site propre monodirectionnelle axiale en direction de la gare d'Argenteuil
- Une voie véhicules particuliers en direction de la gare d'Argenteuil
- Une voie mixte bus véhicules particuliers en direction du Pont de Bezons
- Une bande cyclable de part de part et d'autre sur les deux rives.

¹⁴ Pièce B, Notice explicative p.38



Coupe type en section courante sur la rue Danielle Casanova¹⁵

Rue Jean Jaurès : les rues ne sont pas assez larges pour restituer toutes les fonctions. Il est proposé un élargissement en rive Sud, moins contraignant du point de vue de l'impact foncier. Les aménagements comprendront :

- Entre la rue Louis Champion et la rue Victor Hugo
 - Une voie monodirectionnelle en site propre axiale dans la continuité de la rue.
 - Danielle Casanova avec un changement de sens, en direction du Pont de Bezons.
 - Une voie véhicules particuliers en direction du Pont de Bezons.
 - Une voie banalisée en direction de la gare d'Argenteuil.
 - Une bande cyclable de part de part et d'autre sur les deux rives.
- Entre la rue Victor Hugo et Aimé Césaire
 - Une voie bidirectionnelle en site propre axiale.
 - Deux voies véhicules particuliers.
 - Une bande cyclable de part de part et d'autre sur les deux rives.
- Entre la rue Aimé Césaire et les rue de Pontoise
 - Une voie monodirectionnelle en site propre latérale en direction du pont de Bezons.
 - Une voie banalisée en direction de la gare d'Argenteuil.
 - Une bande cyclable en direction de la gare d'Argenteuil.

Sur la rive Sud des stationnements seront restitués autant que possible.

Afin de limiter le trafic de transit des mesures sont proposées :

- Double sens entre le bd Delambre et la rue Villa Gauthier qui rejoint les quais et la RD 311.
- Un double sens réservé aux riverains entre rue Villa Gauthier et la rue Aimé Césaire et un sens unique en direction de la gare d'Argenteuil pour les autres véhicules.
- Un sens unique en direction d'Argenteuil entre rue Aimé Césaire et le pont de Bezons.

¹⁵ Pièce b Notice Explicative p. 46

Les rues Jean Jaurès et Danielle Casanova seront en zone 30 pour assurer la sécurité des usagers.

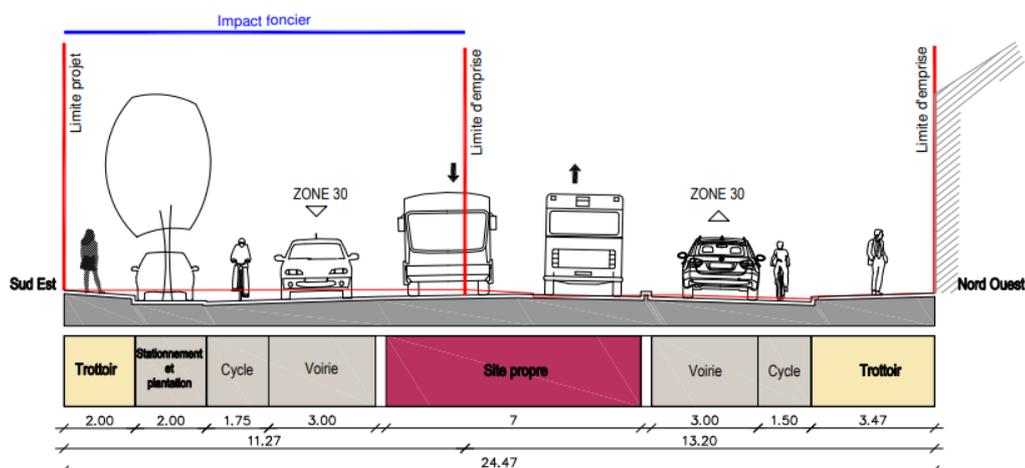


Figure 47 : Coupe type en section courante sur rue Jean Jaurès entre la rue Victor Hugo et la rue Honoré Maury¹⁶

2.2.3. Secteur 3: tracé du Pont de Bezons au carrefour Robert Schuman

Les voies dédiées emprunteront la RD 392 à partir du Pont de Bezons où se trouve le terminus de la ligne de tramway T2.

Le pont de Bezons constitue un nœud routier en direction de l'A86 située sur la rive droite de la Seine et vers la Défense. Il draine le flux en provenance de Houilles et des Yvelines via la RD 308 et d'Argenteuil et du Val d'Oise via la RD 311.

Son engorgement aux heures de pointes engendre des remontées de files le long de la RD 392 jusqu'à la station Grâce de Dieu, voire au-delà et bloque les bus dans la circulation. Le secteur du Val Notre-Dame plus au Nord fait lui aussi l'objet de points de ralentissements.

La RD92 dessert actuellement :

- Le centre-ville de Bezons et les ZAC Cœur de ville et Bords de Seine en plein développement (hôtel de ville, commissariat).
- Place des Droits de l'homme (théâtre Paul Eluard, Intermarché).
- Le secteur Val Notre-Dame et le quartier des Indes à Sartrouville.
- La zone d'activités de Sartrouville, Les Suraux.
- La zone d'activités d'Argenteuil du Val d'Argent au Nord.
- Le parc d'activités de Cormeilles-en-Parisis, les Bois Rochefort.
- Equipements médicaux : clinique de Bezons, polyclinique du Plateau.

Le gabarit de la RD 392 est beaucoup plus confortable. Les constructions neuves qui la bordent sont déjà alignées en retrait, à la faveur des emplacements réservés existants destinés à l'élargissement de la voie.

Le tronçon sur la RD392 situé entre le pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant (station Grâce de Dieu) dispose déjà d'aménagements de voies bus en site propre. Il est proposé un site propre axial bidirectionnel jusqu'au bd du Parisis à Cormeilles-en-Parisis, à l'exception du passage de la RD392 sous le pont de chemin de fer. Il est proposé :

- Une voie bidirectionnelle axiale en site propre.
- Une voie pour les véhicules particuliers dans chaque sens.
- Une bande cyclable dans chaque sens.
- Un alignement d'arbres sur chaque rive.

¹⁶ Pièce b Notice Explicative p. 46

- La restitution de stationnement devant les polarités commerciales quand c'est possible.

Le franchissement du rond-point Schuman se fera dans la circulation banalisée, car il est important de maintenir deux voies de circulation sur ce large rond-point. Les bus emprunteront le bd du Parisis dans la circulation générale en direction de Cormeilles-en-Parisis, à l'inverse un couloir d'approche du carrefour sera créé pour les bus qui s'engageront dans le carrefour.

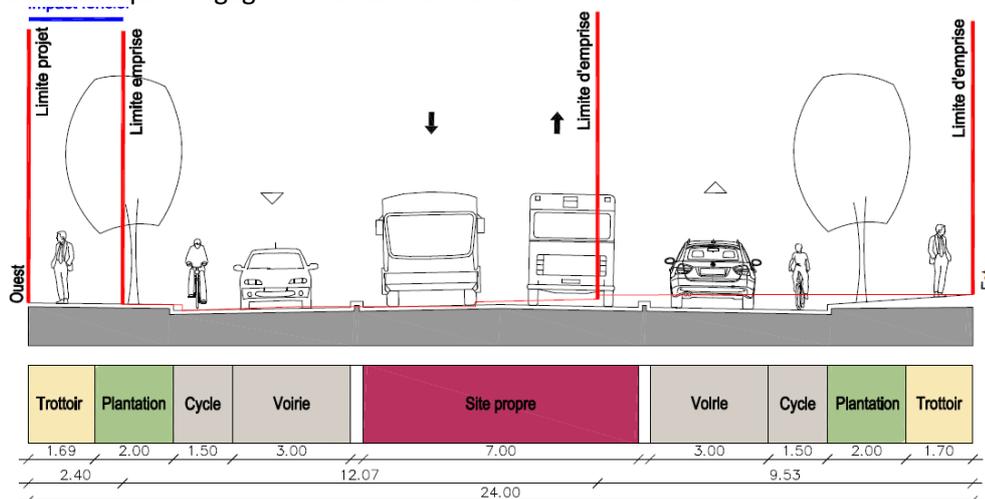


Figure 54 : Coupe type en section courante sur la RD392¹⁷

Afin de maintenir une bonne régularité du bus, un certain nombre de carrefours routiers secondaires, 16 au total, seront fermés sur la RD 92. Cependant une distance de 450 mètre maximum sera maintenue entre les carrefours maintenus ouverts. Des demi-tours seront également autorisés à certains carrefours.

2.2.4. Mesures d'accompagnement : branches de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis

Les mesures d'accompagnements porteront sur un tracé en étoile à deux branches desservant deux secteurs : Sartrouville jusqu'à la gare RER de la ligne A et L, d'une part, et la gare de Cormeilles-en-Parisis de l'autre et la ligne J. Ces branches s'inscrivent sur les trajets actuels du 272 et de la ligne 3.

Sur la commune de Sartrouville les voies suivantes, empruntées par la ligne 272, feront l'objet de ces mesures :

- Rue du Berry
- Rue Paul Bert
- Avenue Georges Clemenceau
- Avenue du Général De Gaulle ;
- Rue de la Batterie (direction Argenteuil) ;
- Boulevard de Bezons (direction Argenteuil)
- Rue Jean Mermoz
- Rue du Champs de Mars ; Rue Voltaire
- Avenue Maurice Berteaux (RD308)
- Avenue Jean Jaurès (RD121)

Ce linéaire traverse un vaste territoire de 15 ha en cours de mutation soutenu par un Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPRU Le Plateau) qui comprend la Cité des Indes¹⁸. Le tracé débouche sur la rue Jean Jaurès qui irrigue le centre-ville où se trouvent de nombreux commerces et la gare. Le centre-ville fait lui aussi l'objet du soutien d'un dispositif Cœur de Ville.

¹⁷ Pièce B Notice Explicative, p. 52

¹⁸ NPRU prévoit la transformation profonde de plus de 450 quartiers prioritaires de la politique de la ville en intervenant fortement sur l'habitat et les équipements publics, pour favoriser la mixité dans ces territoires

Sur la commune de Cormeilles-en-Parisis les voies suivantes, empruntées par la ligne 3, feront l'objet de ces mesures :

- Bd du Parisis
- Bd des Bois-Rochefort
- Av. Louis Hayet
- Rue de Saint Germain

La commune présente un développement important avec la nouvelle ZAC du Bois-Rochefort qui accueille des activités, une zone commerciale et des logements. Le carrefour des écrivains recevra le nouveau lycée et le collège Hayet. Le centre-ville se concentre autour de la gare et présente de nombreux commerces de proximité. L'opération « gare » apportera 250 logements supplémentaires et un nouveau commissariat.

2.2.5. Mesures d'accompagnement

Les principales mesures consisteront à faciliter :

- L'accessibilité et l'accostage des bus aux stations majeures.
- La réinsertion dans le trafic.
- Le franchissement des carrefours en donnant la priorité aux bus.

Pour ce faire le mobilier des stations sera unifié, les quais mis aux normes handicapé. Un système radio courte portée sera utilisé pour permettre de vider les remontées de files à l'approche du bus en lui donnant la priorité.

A Sartrouville les modifications apportées porteront plus spécifiquement sur :

- La modification des stations majeures (déterminées en fonction de leur fréquentation, et de leur positionnement) soit 8 au total sur 15 stations. (Allongement des quais, mise aux normes des quais).
- Changement du mobilier à la gare de Sartrouville.
- Priorité aux feux sur 13 carrefours considérés comme majeurs.

A Cormeilles-en-Parisis les modifications apportées porteront plus spécifiquement :

- Au niveau des stations :
 - Mise aux normes des quais arrêt « Les écrivains », « Place des Arts ».
 - Déplacement des quais aux arrêts « Les Coudrées » et « les Ecrivains » (station qui desservira le nouveau lycée).
 - Mise en cohérence du mobilier urbain.
 - Suppression de l'arrêt « Fauvette » pour optimiser le temps de parcours.
- Au niveau des carrefours :
 - Priorité aux feux sur :
 - L'avenue Louis Hayet à l'intersection avec la rue Louis Lumière.
 - Dans le secteur de la gare rue du Général Sarrail, à l'intersection avec la rue de Saint Germain et la rue Edouard Vicario.
 - Une modification des priorités en faveur du bus :
 - Un STOP rue des Champs Guillaume à l'intersection avec la rue de Saint Germain.
 - Un cédez-le-passage sur la rue de Saint Germain Nord pour faciliter le tourne à gauche du bus vers la gare.

2.3. Coût du projet

Le coût du projet porté par la Région, l'Etat et le département du Val d'Oise coûtera : 125,0 M€ HT (conditions économiques de juillet 2020) dont :

- 120, 2 M€ pour l'aménagement des voies dédiées.
- 4,8 M€ pour les mesures d'accompagnement.

2.4. Etude d'impact

L'étude d'impact présente les différentes incidences du projet sur son environnement immédiat. Le contenu était conforme aux dispositions réglementaires (article L122-5 du code de l'environnement).

2.4.1. Milieu naturel

Le projet étant situé sans un contexte fortement urbanisé, il en ressort que les enjeux sur l'environnement sont globalement modérés. Il n'y a pas de zones de protection particulière à l'exception de l'espace naturel sensible des buttes du Parisis à l'extrémité Nord de la zone d'étude. Une continuité écologique est répertoriée, mais tout comme les Buttes du Parisis, se trouve éloigné du projet. Le document d'incidence Natura 2000 ne fait pas apparaître d'incidence sur un site Natura 2000.

On répertorie 24 espèces d'oiseaux nicheurs dans l'aire d'étude, dont 11 patrimoniales sur des friches à proximité du projet et 6 espèces de chauve-souris, toutes protégées. Les friches qui abritent des cortèges d'oiseaux des cortèges des milieux ouverts/semi ouverts et des milieux arborés sont situées :

- Friche Victor Hugo, rue Jaurès, à Bezons.
- Friche Fogex, rue Barbusse, à Argenteuil.
- Deux friches rue Michel Carré, à Argenteuil.
- Friche arrêt de bus 11 novembre, à Argenteuil.

2.4.1.1. Impact du projet sur le milieu naturel

L'impact pendant la phase chantier peut engendrer la destruction d'habitat pour des espèces protégées ou à fort enjeu de l'avifaune. Après les travaux, environ 5000 m² d'habitat seront détruits définitivement. Cet impact permanent concerne l'habitat d'espèces protégées pour lesquelles un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées devra être déposé¹⁹

Concernant les chiroptères (Chauves-souris), c'est 2 042 m² d'habitats d'espèces de chasse seront détruits de manière définitive.

Un certain nombre de mesures d'évitement et de compensation sont proposées par le maître d'ouvrage, telles que la pose de nichoirs sur les arbres, prises en compte durant les travaux des phases de reproduction des espèces. Les arbres à cavités seront inspectés et conservés autant que possible. Les alignements d'arbres essentiels pour le déplacement des oiseaux, seront reconstitués. Un suivi de ces mesures sera mis en place.

Des sites de compensation écologiques pour les impacts résiduels du projet Bus entre Seine sera recherché par le maître d'ouvrage. Il a présenté quelques sites potentiels.

2.4.1.2. Impact sur les alignements d'arbres

Les alignements d'arbres répertoriés présentent un enjeu jugé fort en termes de lutte contre la formation d'îlots de chaleur.

S'il est positif sur la globalité du projet, l'impact sur les alignements existants est très variable selon les différentes parties du tracé. Voici le schéma synthétique qui fait le bilan sur chacun des axes²⁰ :

¹⁹ Article L411-1 du code de l'environnement

²⁰ Pièce G5, Etude d'impact, p. 149

déterminer la présence de HAP²³, de composés volatiles et d'amiante sur l'emprise du projet. C'est un point d'attention qui devra être approfondi.

2.4.3. Risques naturels et technologiques

L'ensemble du périmètre est soumis à des risques naturels liés à :

- La présence de cavités.
- La présence gypse.
- L'aléa retrait-gonflement de l'argile.

Ces risques sont classés de faible à moyen avec un risque fort de dissolution du gypse sur les buttes du Parisis.

Les risques technologiques sont présents et engendrent notamment un risque pour le transport de matières dangereuses.

2.4.4. Qualité de l'air et bruit

La qualité de l'air est un enjeu fort en raison des dépassements observés pour le NO2 et les PM10 PM2.5 et la présence de grands axes routiers.

Le bruit est également un point de vigilance en raison de la proximité de points noirs liés au trafic routier.

Enfin les enjeux climatiques sont forts en raison de la forte urbanisation qui va accentuer les îlots de chaleur.

2.4.5. Impacts sur la santé

L'étude d'impact mentionne l'impact du projet sur la qualité de l'air. Il s'avère légèrement positif sur le tracé, notamment bd Léon Feix, et légèrement négatif sur la rue Michel Carré. Sur la RD 311 l'impact est beaucoup plus prononcé avec une augmentation comprise entre 0.1 % et 0.4 %. L'augmentation des polluants dans l'air est essentiellement due à l'augmentation de la population sur le secteur. Il est à noter que l'impact est globalement neutre, puisque l'IPP qui mesure l'impact d'un projet sur les populations est légèrement négatif -0.004 % en 2030 et -0.005% à l'horizon 2050.

L'impact du projet sur le bruit est lui plus important. En effet, les travaux induisent la destruction de bâtiments qui servaient de masque acoustique, tandis que certains bâtiments se trouveront plus proches de la chaussée. Au total on dénombre 25 habitations individuelles et 17 immeubles collectifs touchés par un dépassement des seuils acoustiques. Cependant des mesures seront prises pour isoler les bâtiments par le maître d'ouvrage à chaque fois que la réglementation l'exigera.

L'impact de la pollution des sols, présente à certains endroits n'aura pas d'impact à long terme mais devra être prise en compte durant le chantier afin de limiter les risques générés par les travaux et l'évacuation des terres impactées.

2.4.6. Circulation routière

L'état initial fait ressortir de nombreuses difficultés de trafic :

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

- RD 311 sur les berges à Argenteuil : congestion vers le pont de Bezons
- Sur les ponts :
 - Pont de Colombes aux heures de pointe du matin : remontées de files sur les rues adjacentes rue Michel Carré, rue Ambroise Thomas, rue Henri Barbusse à Argenteuil.
 - Pont de Bezons : saturation du pont en direction des Hauts-de-Seine remontées de files sur la RD392.
- Sur les axes de la ville d'Argenteuil :

²³ Hydrocarbure aromatiques polycycliques

- Circulation chargée sur la RD48 en direction de la RD311.
- Des congestions sur les rues Belin et Jeanne d'Arc en direction de l'avenue Gabriel Péri (pont d'Argenteuil).
- Sur la RD 392 :
 - congestion du trafic vers le Nord à Grâce de Dieu et de la place du grand Cerf.
 - Une circulation chargée sur la RD392 avec des files d'attente aux carrefours, ceci dans le sens Nord-Sud.
 - Des ralentissements sur les voiries s'injectant sur la RD392 (Jaurès, Clémenceau, Rouget de L'Isle...).
 - Des ralentissements sur la RD308 vers la place du Grand Cerf.
 - Une circulation chargée à l'approche du giratoire Schuman, ceci sur l'ensemble des branches.

En heure de pointe du soir :

- Saturation de la RD 311 vers l'A15 (pont d'Argenteuil).
- Sur les ponts les flux sont inversés.
- La RD 48 (av. du gal de Gaulle) est saturée.
- Sur la RD 392 : l'axe est saturé sur une grande partie, notamment à l'approche des carrefours et du giratoire Schuman jusqu'à Corneilles en Paris.

A Sartrouville la congestion du pont de Maisons-Laffitte en direction de Sartrouville le matin produit les mêmes effets avec :

- des difficultés jusqu'au carrefour avec la rue Mermoz sur le bd Maurice Berteaux.
- Des files d'attente sur les carrefours débouchant sur la RD308 (Mermoz, Voltaire, RD121, Convention).
- Des difficultés sur la rue Mermoz à l'approche du carrefour avec la rue Voltaire.

Le soir on constate les difficultés avec un flux inverse sur le pont de Maisons-Laffitte.

Trois carrefours présentent des difficultés de circulation difficile et sont régulièrement saturés :

- Carrefour du 11 novembre.
- Pont de Bezons.
- Giratoire Schuman (dans une moindre mesure).

L'ensemble du secteur présente donc des difficultés de trafic qui impactent le réseau de bus. On constate qu'en dehors des pôles de transports lourds situés aux extrémités de l'aire d'étude, les déplacements internes en transports en commun ne peuvent s'effectuer qu'en bus. Or il existe très peu de dispositifs de site propres pour ces lignes. Celles qui existent sont extrêmement ponctuelles et parfois non conformes.

A l'horizon 2030, on observe un accroissement du trafic lié aux opérations de densification du secteur²⁴, et dans une moindre mesure une augmentation des polluants émis dans l'air qui sera modérée par les progrès technologiques effectués sur les motorisations. Au final la concentration des polluants demeure stable.

2.4.6.1. Impact sur le trafic

Le projet apporte des modifications sur la voirie existante :

- La mise en zone 30 de certains secteurs :

²⁴ Augmentation sur la zone d'étude d'environ 22,5 % par rapport à l'état actuel.

- La suppression ponctuelle d'une voie de circulation :
 - Sur la RD48 pour permettre la mise en place de couloirs bus en approche des carrefours
 - Sur la RD392 au niveau du commissariat de Bezons et au Sud du carrefour Val Notre-Dame.
- La mise à sens unique (sauf riverains) de la rue Jean Jaurès en direction du Pont de Bezons entre la rue Villa Gauthier et la rue Aimé Césaire ;
- La suppression d'un sens de circulation sur la rue Jean Jaurès en direction du Pont de Bezons entre la rue Aimé Césaire et la rue de Pontoise ;
- L'ajout d'une voie de circulation sur le boulevard Delambre en direction du nord en lien avec la construction du centre commercial O' Marché Frais à Argenteuil ;
- L'ajout d'un sens de circulation sur la rue Michel Carré en direction de Bezons entre la Place du 11 Novembre et l'avenue du Marais.
- Fermetures de certains carrefours.

Malgré cette réduction de la capacité viaire, le trafic diminue sur le tracé du projet Bus entre Seine dans les simulations de trafic à l'horizon 2028 et 2030. On observe un report du trafic sur les axes suivants : la RD311, le boulevard Héloïse et surtout la RD41 (rue Antonin Georges Belin, bd du Gal Leclerc). Il est à noter que ces axes possèdent des réserves de capacité.

La fermeture de certains carrefours sur la RD 392 engendre un report diffus dans les rues adjacentes.

2.4.6.2. Impact sur le stationnement

L'impact sur le stationnement est très important. Le tableau extrait de l'étude d'impact²⁵ synthétise le bilan des places restituées qui très pénalisant pour la ville d'Argenteuil dont le centre-ville est particulièrement impacté. En effet le bd Léon Feix ne garde qu'une seule place et l'ensemble des places de stationnement sont supprimées sur les bd Jeanne d'Arc et Gallieni. Sur la D48 1 seule place est restituée.

Commune	Nombre de places de stationnement actuel	Nombre de places de stationnement projeté	Impact
Argenteuil	341	85	-256
Bezons	129	128	-1
Sartrouville	0	14	+14
Cormeilles-en-Parisis	0	0	0
Total	470	227	-243

Tableau 28 : Bilan de l'impact stationnement par commune

En effet, le projet a privilégié les fonctions permettant l'amélioration du trafic et la mise en place de bandes cyclables.

Une partie de la RD392 est également concernée par la diminution de l'offre de stationnement, moins marquée cependant, puisque le bilan total est positif.

²⁵Pièce G5 : Etude d'impact – Evaluation des impacts du projet et mesures associées, p. 137

2.5. Analyse socioéconomique

L'analyse socioéconomique permet d'évaluer l'utilité sociale du projet. La modélisation de l'usage des aménagements dédiés permet de montrer :

- 70% des voyageurs de la ligne 272 emprunteront uniquement le parcours en site propre et 39% pour les voyageurs de la ligne 3.
- 1800 personnes utiliseront les voies dédiées sur d'autres lignes
- Au total 5800 voyageurs emprunteront les voies dédiées à l'heure de pointe du matin.

Les tronçons les plus chargés sont ceux situés sur la RD392 sur la commune de Bezons et à Argenteuil en centre-ville, à l'approche de la gare. La provenance des voyageurs indique une bonne irrigation du tracé sur les différentes parties traversées.

Les gains de temps ont été approfondis. Les principaux bénéficiaires de gains de temps supérieurs à neuf minutes (jusqu'à 12 minutes) sont :

- Les habitants situés à l'Est du carrefour du 11 novembre.
- Les habitants de Corneilles-en-Parisis.

Cependant, le report modal de la voiture vers le Bus entre Seine est faible, bien que l'analyse estime que la première année d'exploitation fait économiser 300 000 véhicules par km la première année d'exploitation. L'impact sur la charge dimensionnante sur le T2 est considéré comme minime, de l'ordre de 2% à l'horizon 2028.

Au final, le taux de rentabilité interne (TRI) calculé sur la base de ces éléments est positif. Il prend en compte les bénéfices de ces éléments monétarisés, la diminution des effets négatifs externes tels que la pollution etc. et les coûts en termes d'investissement et d'exploitation, apportés par le projet. Deux méthodes de calcul sont utilisées : la méthode Francilienne et la méthode instruction ministérielle. Elles ont calculé un TRI respectivement de 10.2 % et 4.9 %. Comme le TRI dépasse le taux d'actualisation du capital investi, on considère le TRI comme positif.

2.6. Impact foncier du périmètre du projet

L'impact sur les propriétés privées est très fort. Les villes d'Argenteuil et de Bezons représentent la majorité des parcelles impactées. Les parcelles impactées représentent au total 35 060 m².

	Argenteuil	Bezons	Corneilles-en-Parisis	Sartrouville	total
Nombre de parcelles	104	85	1	1	191
Superficie (m ²)	17172	17580	202	106	35 060
Bâties	40	24	0	0	64

2.7. Attendus du projet

2.7.1. Limiter l'impact foncier

Le projet a été conçu pour limiter les acquisitions foncières tout en préservant l'efficacité des aménagements. C'est pourquoi des sites propres monodirectionnels sont proposés sur certains tronçons.

2.7.2. Desservir les pôles de transports structurants

L'enjeu du projet est de rabattre efficacement les habitants vers les grands pôles de transports structurants constitués par les gares suivantes :

- Terminus du T2 Pont de Bezons qui permet de rejoindre La Défense en 13 minutes et la Porte de Versailles en 40 minutes.
- Gare de Sartrouville desservie par le RER A et la ligne L en direction de gare Saint-Lazare et le RER A en direction de La Défense, Le Chatelet et la partie Est de la région.
- Gare d'Argenteuil et de Corneilles-en-Parisis qui sont desservies par la ligne J en direction de gare Saint-Lazare en 20 minutes.

La fréquence des bus sera augmentée en fonction de la fréquentation.

2.7.3. Fluidifier les parcours

L'objectif est d'éviter la formation de « trains de bus ». En effet, les bus bloqués dans le trafic finissent par se succéder et assèchent la capacité de transports des voyageurs qui se massent dans le premier bus, tandis que les temps d'attente s'allongent en aval.

Les aménagements permettront de régulariser le trafic par divers leviers :

- Eviter le stationnement illicite qui suscite beaucoup de ralentissements et de contournements en protégeant les voies bus par un séparateur.
- Franchir les carrefours plus facilement par un parcours dédié permettant de s'affranchir des remontées de files de véhicules.

2.7.4. Améliorer la vitesse commerciale

Le gain de temps estimé pour chacun des tronçons sont les suivants :

- De la gare d'Argenteuil au pont de Bezons : durée 22 minutes avec une réduction de 10 minutes par rapport au temps de trajet actuel.
- De la gare de Corneilles-en-Parisis au pont de Bezons 23 minutes avec une réduction de 6 minutes par rapport au temps de trajet actuel.
- De la gare de Sartrouville au pont de Bezons durée 32 minutes avec une réduction de 5 minutes par rapport au temps de trajet actuel.

A l'horizon 2030 si l'on tient compte de l'évolution du trafic qui sera dégradé, le gain sera plus important par rapport à une situation au fil de l'eau :

- 15 minutes de la gare d'Argenteuil au pont de Bezons
- 11 minutes de la gare de Corneilles-en-Parisis au pont de Bezons
- 10 minutes de la gare de Sartrouville au pont de Bezons

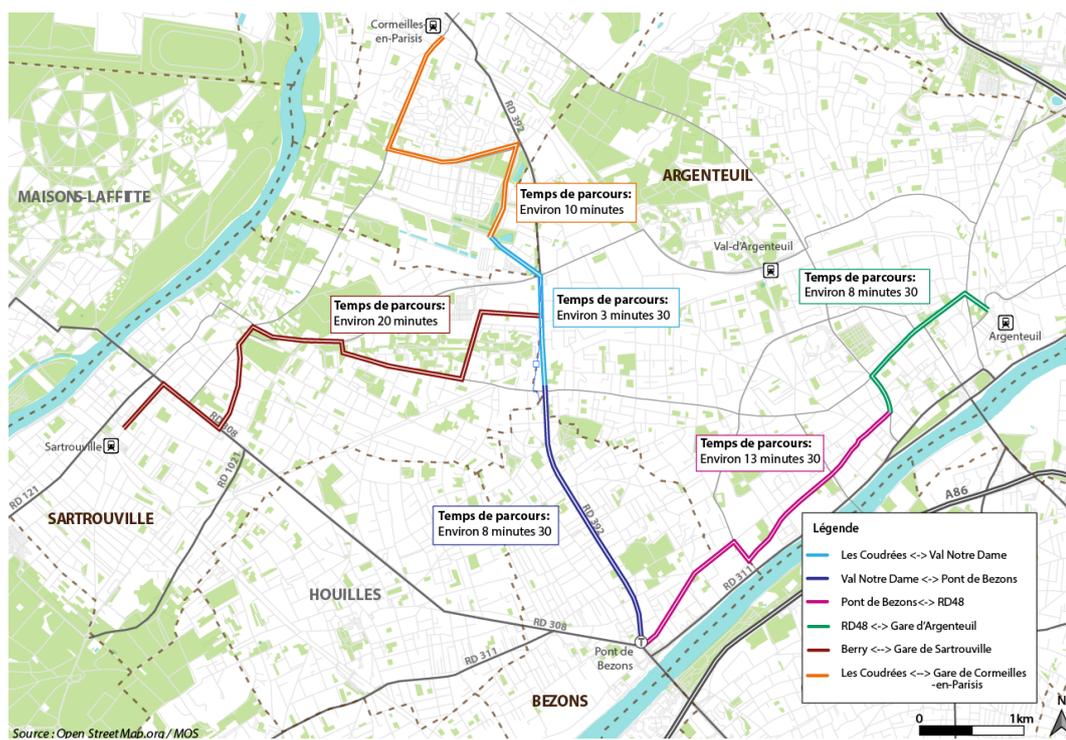


Figure 86 : Synthèse des temps de parcours estimés par secteur pour la situation projetée²⁹

2.7.5. Maillage du secteur

Les trajets domicile-travail sont majoritairement orientés vers Paris ou La Défense. Ils sont effectués en quasi-totalité en transports en commun, alors que les trajets orientés vers les autres départements le sont en véhicule particulier.

Le tracé en étoile permet de relier des lignes J et L ainsi que le RER A utilisée pour rejoindre Paris et les grands pôles d'emplois tels que Boulogne-Issy ou Cergy-Pontoise. A terme, les aménagements pourront contribuer au maillage du territoire en permettant une correspondance avec le T11 à Argenteuil, Val-Notre-Dame et Sartrouville quand ce dernier sera mis en service.

Les lignes de bus 3 et 272 auront leur tracé légèrement modifié pour profiter des aménagements. D'autres lignes de bus existantes seront remaniées pour desservir les arrêts abandonnés sur la ligne 3.

L'enjeu est d'améliorer le rabattement vers ces pôles structurants sans alourdir la charge du T2 dont la fréquence actuelle ne peut être augmentée. En effet, c'est le pôle qui génère le plus de descentes du bus parmi les trois grands pôles desservis par le 272. A ce titre la prolongation d'Eole³⁰ et l'arrivée de la ligne 15 à la gare de Houilles pourrait avoir un effet de délestage de la ligne A du RER. La prolongation du T1³¹ qui relie Saint Denis à Colombes pourrait également contribuer au maillage du territoire en proposant une correspondance avec le T2.

En parallèle, les aménagements serviront de support à un maillage plus fin. L'ensemble du réseau de bus du secteur sera réorganisé pour permettre de profiter des voies dédiées et rendre plus performantes les correspondances entre les différentes lignes.

2.7.6. Accompagner les secteurs en forte densification

Le SDRIF a identifié des secteurs à fort potentiel de densification le long de la RD 392 et le long des berges de la Seine entre Argenteuil et le pont de Bezons. Bezons ont déjà entamé ce processus en permettant la construction d'un nouveau front urbain le long de la RD 392 et l'aménagement d'un nouveau cœur de ville autour de la mairie au lieu-dit la Grâce de Dieu, desservi par le projet. La cité des Indes à Sartrouville fait l'objet d'une réhabilitation de grande ampleur avec la construction de logements mixtes habitat social et

²⁹ Pièce B, Notice explicative p.84

³⁰ La ligne desservira de nouveaux arrêts Porte Maillot, La Défense et Nanterre depuis Saint Lazare à l'horizon 2022 et 2024.

³¹ Prolongation prévue à l'horizon 2024.

accession. La commune d'Argenteuil a entamé une large requalification du secteur des berges de la Seine, dont la rue Michel Carré constituera l'artère structurante. Elle permettra d'irriguer le cœur de l'opération « Les Portes de l'Ouest-Berges de Seine » qui accueillera 2000 logements.

L'IAURIF prévoit une augmentation de population significative à l'horizon 2025 dans les secteurs irrigués par le projet Bus entre Seine :

- Centre-Ville d'Argenteuil.
- Secteur du Plateau à Sartrouville (incluant la cité des Indes).
- Secteur du Pont de Bezons et le long de la RD392.
- Centre-ville de Sartrouville.
- ZAC des Bois Rochefort à Cormeilles-en-Parisis.

En effet, Bezons accueillera 7 400 de plus pour 29 000 habitants, Argenteuil 8300 pour 110 500 habitants et Cormeilles-en-Parisis 4500 pour 23 900 habitants³² dans les projections réalisées.

Au-delà, à l'horizon 2035, les opérations d'aménagement en cours arriveront à terme et permettront un apport supplémentaire d'habitants :

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

L'emploi est également amené à se densifier dans le secteur d'étude. La plus forte progression attendue se trouve dans le secteur de Bezons à proximité de la RD392 et du centre-ville (+21%) ainsi que le projet Porte Saint Germain-Berges de Seine avec 1100 emplois estimés et la gare d'Argenteuil avec 1500 emplois attendus. On peut ajouter le secteur des Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis (900 emplois estimés).

L'enjeu est donc de relier le domicile à l'emploi en accompagnant les fortes mutations du secteur.

2.7.7. Accompagner le développement de l'usage du Vélo

Les aménagements dédiés au vélo sont peu développés et discontinus sur l'ensemble du territoire concerné par le projet. Cependant certains documents ont été élaborés ou sont en cours d'élaboration pour améliorer la situation :

- Les communes de Bezons et de Sartrouville appartiennent à la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (CASGBS) qui a élaboré un plan vélo³³. L'ambition de créer 80 km de voies cyclables y est affichée, notamment sur le parcours du projet³⁴.
- Le plan vélo de la ville d'Argenteuil en cours d'élaboration (lancement validé en Conseil Municipal du 30 septembre 2019).
- La CAVP (Communauté d'agglomérations du Val Paris) s'est engagée dans l'élaboration d'un plan vélo.

Le projet Bus entre Seine accompagnera la mutation du territoire vers un maillage cyclable structurant, dont l'enjeu est d'assurer à la fois la mixité des fonctions (stationnement, végétalisation, circulation) et la sécurité des cyclistes.

³² Données INSEE 2016

³³ Plan vélo pour 2019-2026, élaboré par les 19 communes et adopté par le conseil communautaire le 9 mai 2019.

³⁴ Cf. Pièce G4 Etude d'impact, Etat initial de l'environnement, p. 191

2.7.8. Requalifier des espaces urbains en mutation

Le secteur a connu plusieurs mutations urbaines liées aux évolutions économiques qui ont fortement dégradé les espaces publics. Ainsi, le projet Bus entre Seine insère le projet dans une rénovation globale de l'espace public, de façade à façade avec la création d'alignement d'arbres sur la RD392, la rue Michel Carré et la rue Jean Jaurès, des trottoirs plus confortables et des espaces végétalisés. Un mobilier unifié contribuera à la lisibilité de l'espace et à l'identification des voies dédiées.

2.8. Mise en compatibilité des Documents d'urbanisme

Le maître d'ouvrage a présenté un document d'évaluation environnementale pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet Bus entre Seine. En effet des adaptations du PLU d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville sont nécessaires à la réalisation du projet.

Les règlements écrits des communes de Bezons, Argenteuil et de Sartrouville ne permettent pas les stockages et dépôts et/ou les affouillements/exhaussements nécessaires à la réalisation du projet, notamment la réalisation des travaux et l'installation des bases de vie. Il est donc proposé d'ajouter des mentions rendant possible ces opérations.

Certains emplacements réservés doivent être créés tandis que d'autres doivent être modifiés pour :

- S'adapter à l'emprise du projet.
- Etre réservé au projet.
- Etre totalement compatible avec les PLU.

Le tableau présenté ci-dessous reprend la totalité des surfaces des Emplacements réservés concernés³⁵.

	Argenteuil	Bezons	Cormeilles-en-Parisis	Sartrouville	Total
ER créées	22 354	27 153	1 392	3 160	54 059
ER réduits/modifiés	12 630	18 629	-	-	31 259

2.8.1. Examen conjoint

La réunion d'examen conjoint par l'Etat, les personnes publiques associées et les communes pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis s'est tenue le 22 juin 2021, à la préfecture du Val d'Oise, conformément aux articles M 132.7 et L132-9 du code de l'urbanisme. Elles ont examiné les modifications nécessaires à la mise en compatibilité des PLU des communes dans le projet et dressé le procès-verbal joint au dossier de l'enquête publique.

2.8.2. Modifications proposées à Argenteuil

Le règlement écrit de la commune d'Argenteuil ne permet pas les stockages et dépôts et/ou les affouillements/exhaussements nécessaires à la réalisation du projet, notamment la réalisation des travaux et l'installation des bases de vie. Il est donc proposé d'ajouter des mentions rendant possible ces opérations dans les règlements des zones UA, UC, UE et UGP1 :

- Mentions « ou à la réalisation d'infrastructure de transport. » ou « à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation d'infrastructure de transport » dans le règlement des zonages concernés par le projet.

³⁵ Evaluation environnementale des Mises en compatibilité des Documents d'Urbanisme, résumé non technique p. 37

Certains emplacements réservés doivent être créés tandis que d'autres doivent être modifiés. Les emplacements réservés modifiés sont les suivants : ER 3, ER 5, ER 6, ER 14, ER 17, ER 57, ER59, ER68, ER 69, ER 74, ER 81, ER 86. L'emplacement N°17 sera supprimé et l'emplacement réservé n°87 sera créé pour le projet. Les emplacements seront modifiés pour

La mise à jour de la liste des emplacements réservés figurant dans le rapport de présentation en prenant en compte la modification des emplacements réservés devra être effectuée.

2.8.3. Modifications proposées à Bezons

La mise en compatibilité du PLU de Bezons porte sur :

- La suppression de la mention « La réalisation du tramway Trans Val de Seine fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 22 décembre 2004. L'emplacement réservé au PLU est à maintenir » p.108 dans le diagnostic territorial.
- La modification de la liste et du plan des emplacements réservés afin d'y ajouter un emplacement réservé (n°21) de 27 153 m² au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) et de supprimer ou réduire la surface de certains des ER existants
- ER supprimés ou réduits : ER2a, ER 3a, ER 12, ER 19, ER5b, 5c, 5d, 5e, 5f, 5g, 5h, 5i, 5j, 5k, 5l, 5m, 5n, 5o, 5p, 5q .
- la modification du règlement des zones recoupées (UA, UC, UF, UG et UP) avec l'ajout des mentions « *et [de déchets] hors ceux nécessaires à la réalisation d'infrastructure de transport. Sont également interdites* » ou « *ou à ceux nécessaires à la réalisation d'infrastructure de transport* ».

2.8.4. Modifications proposées à Corneilles-en-Parisis

La commune de Corneilles en-en-Parisis bénéficie de mesures d'accompagnements qui visent à unifier le mobilier urbain, mettre en place des aménagements PMR sur les stations et l'installation de priorité aux feux. La mise en compatibilité du PLU de Corneilles-en-Parisis porte donc sur la création d'un emplacement réservé (n°Bz) de 1 392 m² au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) au plan de zonage et son ajout à la liste des emplacements réservés annexée au PLU afin d'y implanter une priorité aux feux.

2.8.5. Modifications proposées à Sartrouville

La commune de Sartrouville en-en-Parisis bénéficie de mesures d'accompagnements qui visent à unifier le mobilier urbain, construire des aménagements PMR sur les stations et l'installation de priorité aux feux. La mise en compatibilité du PLU de Sartrouville porte donc sur la création d'un emplacement réservé (n°33) de 3 160 m² profit de Ile de France Mobilités (IDFM) au plan de zonage et son ajout à la liste des emplacements réservés figurant dans le rapport de présentation à la page 137 et en annexe du PLU.

Le règlement écrit des zones recoupées sera modifié en ajoutant les phrases suivantes « *à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation d'infrastructure de transport* » ou « *à l'exception des stockages nécessaires à la réalisation d'infrastructure de transport* » ou « *ou autres que les stockages nécessaires à la réalisation d'infrastructures de transport sont interdites. Les opérations d'affouillements et exhaussements de sol autres que celles nécessaires à la réalisation d'infrastructure de transport sont interdites.* ».

2.8.6. Incidence des modifications des documents d'urbanisme sur l'environnement

L'état initial de l'environnement reprend les mêmes données que celles présentées dans l'étude d'impact. On constate que la création et modifications des emplacements réservés est compatible avec l'environnement :

- Les travaux prendront en compte les règles à respecter dans les zones concernées par le PPRI et les PPRN, notamment les dépôts autorisés par les modifications des règlements.
- Les servitudes ont été prises en compte et les réseaux seront déviés
- En l'absence de covisibilité avec des éléments protégés, il n'y a pas d'incidence sur le patrimoine.

- La modification et suppression des emplacements réservés portent principalement sur les emplacements réservés ayant vocation à accueillir des TSCP ou un élargissement de voirie.
- Les incidences sur l'avifaune et leurs compensations seront traitées dans le cadre du projet.

2.9. Avis de l'autorité environnementale

La MRAe a été saisie en tant qu'Autorité environnementale pour donner son avis sur l'étude d'impact. Elle a rendu son avis le 3 juin 2021³⁶. Elle a émis un certain nombre de recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a répondu.

Le dossier d'enquête publique

Recommandation de la MRAe

« Raccourcir le résumé technique destiné à l'information des citoyens »

« Présenter lors de l'enquête publique un plan général du secteur indiquant le nom des rues concernées par les aménagements ou citées dans le dossier. »

« Joindre au dossier les études spécifiques qui ont été menées ; notamment celles sur la pollution des sols. »

Le maître d'ouvrage a suivi les recommandations, il a présente dans le dossier d'enquête publique :

- Un plan général des travaux avec le nom des rues sous l'annexe 4 plan d'insertion (études préliminaires).
- Un résumé non technique plus court.
- Un Diagnostic environnemental de la qualité des sols réalisé par GéauPole présentant l'ensemble des relevés des sondages présenté en annexe 5.

Les enjeux de déplacement

La MRAe estime que l'étude d'impact éclaire l'impact du projet sur les conditions de déplacement à l'horizon 2030 et qu' « une attention particulière a été apportée à l'aménagement des carrefours, afin de sécuriser la traversée des cycles (G5, p 131 à 136).

Le Bruit

L'Ae reprend les mesures et insiste sur les impacts du chantier au niveau du bruit, car une partie des travaux seront réalisés la nuit. Elle rappelle que les entreprises devront présenter un dossier « bruit de chantier » qui donnera les mesures envisagées pour atténuer les bruits de chantier, ainsi que les mesures de contrôle à mettre en place.

Pollution de l'air

Elle prend note des analyses qui permettent de conclure à l'absence d'impact notable sur la qualité de l'air.

Eau risques naturels et gestion des eaux pluviales

Le projet s'inscrit en dehors du périmètre du PPRI qui couvre les quatre communes concernées par le projet, à l'exception d'une petite partie représentant 3770 m² en bordure de la Seine, sur les communes de Bezons et Argenteuil. Si l'Ae semble regretter qu'il n'y ait pas eu plus de sondage, elle reconnaît que les travaux n'engendreront pas d'obstacles à l'écoulement des eaux, les travaux demeurant au niveau du sol naturel.

L'Ae souligne que la présence de gypse pourrait représenter un obstacle pour l'infiltration des eaux, car le projet générera un ruissellement supérieur au débit de fuite autorisé par le règlement d'assainissement du

³⁶ Avis n° MRA 2021 1687

SIAAP³⁷ qui gère le réseau d'assainissement du secteur. En effet, les sols gypseux se révèlent en général peu propices à l'infiltration des eaux. Les choix de gestion des eaux pluviales devront être exposés et être développés dans le cadre de la procédure au titre de la Loi sur l'eau dont dépend le projet.

Biodiversité

La MRAe souligne qu'il subsistera des impacts résiduels significatifs pour les cortèges³⁸ des oiseaux en milieu ouvert et semi-ouverts et arborés.

Recommandation de la MRAe

Elle recommande de présenter « dans les étapes ultérieures du projet, les mesures qui seront mises en place en compensation des impacts résiduels sur les espèces d'oiseaux protégés. »

Le maître d'ouvrage a présenté un tableau des zones concernées par les impacts résiduels :

Commune	Dénomination du lieu	Habitat	Niveau d'enjeu	Surface impactée (m ²)
Bezons	Friche Victor Hugo rue Jaurès	Parcs (milieu arboré)	Faible	1686
Argenteuil	Friche Fogex rue Barbusse	Friche mésophile (Milieu ouvert à semi-ouvert)	Moyen	1795
Argenteuil	Friche rue Michel Carré	Boisement rudéral (milieu arboré)	Assez fort	1304
Argenteuil	Friche rue Michel Carré	Boisement rudéral (milieu arboré)	Assez fort	284
Argenteuil	Friche arrêt de bus 11 novembre	Fruticée rudérale (Milieu ouvert à semi-ouvert)	Moyen	127*

* La surface impactée dans cette friche était estimée à 247 m² dans l'étude d'impact, mais cette surface ne prenait pas en compte le fait qu'une partie de la friche avait déjà été aménagée par le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine lorsque le bureau d'études a réalisé les inventaires. Après vérification, la surface impactée par le projet Bus Entre Seine a été réévaluée à 127 m².

Tableau 1 : Localisation des impacts résiduels du projet Bus Entre Seine

Le maître d'ouvrage a souligné que le projet de Bus entre Seine, n'impacterait que faiblement les friches répertoriées. Cependant, ces friches étant amenées à disparaître avec la mise en œuvre de l'opération Porte Saint-Germain / Berges de Seine, portée par Argenteuil et l'EPT Boucle Nord de Seine, il a décidé de prendre en compte l'ensemble des surfaces.

Il a missionné un opérateur pour la recherche de compensations sur la base de différents critères :

- Proximité avec le projet.
- Surface supérieure à l'impact résiduel à évaluer en fonction de l'importance de la restauration écologique.
- Plus-value écologique.
- Longévité de la compensation dans le temps.

Actuellement quatre sites ont été retenus et sont en cours d'étude. Le maître d'ouvrage a déjà présenté un tableau reprenant les potentialités de ces différentes opportunités foncières.

³⁷ Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne

³⁸ En écologie, on utilise le terme « cortège » pour désigner un ensemble d'espèces ayant des caractéristiques écologiques ou biologiques communes. On parlera par exemple du « cortège d'espèces » de telle zone géographique ou de tel habitat, c'est-à-dire de l'ensemble des espèces vivant ordinairement dans cette zone ou ce milieu.

Site	Commune	Potentiel	Proximité	Surface disponible à date	Type de restauration
1. Berges de Seine – ancienne décharge	Argenteuil (95)	+++	3,5 km	6 800 m ²	+++ Renaturation à partir d'un sol nu
2. Clos Garnier	Cormeilles-en-Parisis (95)	++	4 km	4 500 m ²	++ Amélioration écologique d'un site végétalisé à usage anthropique
3. Boisement rue de la Frette	Sartrouville (78)	+++	5 km	20 860 m ² *	+ Amélioration écologique d'un site végétalisé en friche
4. Projet de Parc	Bezons (95)	++	3 km	30 267 m ² *	+ Amélioration écologique d'un site végétalisé en friche

Pollution des sols

L'Ae regrette que les résultats d'analyses de l'étude des sols ne soient pas fournis avec l'étude d'impact alors qu'elle montre la présence dans les remblais de pollutions.

Elle estime que : « à ce stade du projet, les solutions qui seront effectivement mises en œuvre pour la gestion des sols pollués ne semble pas encore déterminée. » Elle préconise de privilégier le emploi des matériaux pour limiter la consommation importante des ressources.

Elle s'inquiète de la présence d'amiante relevée dans les enrobés. Elle recommande d'effectuer un maillage serré des carottages pour affiner la connaissance de ces zones. Concernant les dispositions à prendre concernant l'évacuation de ces déchets, elle rappelle les mesures de protections dont doivent bénéficier le personnel qui interviendra sur ces secteurs.

Recommandation de la MRAe

L'Ae recommande de : « joindre les études de pollution des sols ou une synthèse présentant les principaux résultats »

« Préciser les études complémentaires envisagées pour définir les solutions de gestion des sols pollués à mettre en œuvre, au regard de limiter la consommation des ressources et leur transport. »

Le maître d'ouvrage a donné les informations correspondantes à l'état d'avancement des études dans son mémoire en réponse. Il a présenté l'étude des sols réalisée par le cabinet d'étude GéauPole, annexée au mémoire en réponse.

Il a également précisé la localisation des trois sites où a été relevée la présence d'amiante. Il a indiqué les démarches complémentaires qui seront effectuées pour compléter ce premier diagnostic :

- Une campagne d'investigation au maillage plus resserré au droit des secteurs à enjeux.
- Le plan de gestion des pollutions définissant les éventuelles opérations de traitement des sites/gestion des terres permettant de restituer la compatibilité entre l'état des milieux et leur usage futur (conformité sanitaires).

La quantité de terres à traiter a été analysée pour évaluer la quantité de déchets à traiter en déchets dangereux, lesquels représentent environ 2% du total et dont le coût a été évalué. Cette étude permet de penser qu'un certain nombre de déchets peuvent être potentiellement revalorisés. Pour confirmer ces possibilités le maître d'ouvrage se rapprochera des collectivités et devra affiner par des études complémentaires les réelles possibilités.

2.10. Avis des personnes associées

Dans le cadre des articles L 122-1 et R 122-7 du code de l'environnement, les collectivités territoriales intéressées au projet ont été sollicitées pour donner leur avis sur l'évaluation environnementale. Seuls, la ville d'Argenteuil et le Conseil Départemental du Val d'Oise ont émis un avis.

2.10.1. La Ville d'Argenteuil (avis en date du 6 juillet 2021)

La Ville d'Argenteuil a exprimé son soutien pour le projet qu'elle juge bénéfique pour la commune et qu'elle espère voir arriver à son terme en 2027. Cependant elle a émis des réserves concernant certains secteurs du projet :

- Boulevard Jeanne d'Arc : elle souhaite le maintien des alignements d'arbres sur le boulevard Jeanne d' Arc. Elle estime que : « La valorisation du cadre de vie d'Argenteuil passe par la préservation et l'intégration du végétal dans l'aménagement des axes de circulation. »
- Rue Michel Carré : Elle souhaite déporter l'emprise du projet légèrement en rive Nord de la rue Michel Carré sur les parcelles BW145 à BV264, pour éviter l'impact du projet sur le parc d'activité où sont installées des entreprises « dynamiques, sources d'emploi et d'attractivité, essentielles au territoire argenteuillais pour lesquelles la réduction de leur emprise serait préjudiciable. »
La Ville conclut : « Il est ainsi essentiel que ces parcelles complémentaires soient intégrées au projet et inscrites dans le futur emplacement réservé, qui sera créé pour le projet Bus entre Seine. »
Elle a ainsi identifié de nouvelles parcelles dans le cadre de l'opération Porte Saint Germain qui pourrait être intégrées au projet, et pour l'acquisition desquelles elle pourrait accompagner IDF Mobilités.

2.10.2. Département du Val d'Oise

Le conseil départemental du Val d'Oise a également exprimé son soutien à un aménagement qu'il juge performant et peu impactant sur un environnement fortement urbanisé. Il est cependant vigilant sur certains points :

- L'intermodalité.
- Les modes actifs.
- La suppression de certains carrefours.

Par ailleurs il souhaite attirer l'attention sur les points suivants :

- La suppression des arbres sur le secteur Jeanne d'Arc-D48.
- La suppression des places de stationnement à Argenteuil.
- Les impacts fonciers sur le GARAC et l'opération Porte Saint Germain.

2.11. Rencontres avec les communes associées au projet

J'ai rencontré les communes qui souhaitaient partager leur avis sur le projet dans le cadre de l'enquête publique, soit les communes d'Argenteuil, Bezons et Cormeilles en Parisis.

2.11.1. Rencontre avec la commune d'Argenteuil

La commune attend le projet avec enthousiasme car il permettra un rabattement efficace des riverains sur la ligne 272 en direction des deux pôles majeurs constitués par le terminus du T2 au Pont de Bezons et la gare SNCF à Argenteuil. Par ailleurs, il desservira un territoire en pleine mutation qui fait l'objet d'un

renouvellement urbain, La Porte Saint Germain-Berges de Seine (parc d'activités). Cette opération prévoit plus de 2000 logements, des équipements et des activités. De nouvelles traversées vers la Seine permettront d'irriguer le quartier et de rejoindre les berges.

Sur la rue Michel Carré, la place du 11 Novembre va constituer une nouvelle centralité accueillant du logement. Ce point noir dans la circulation du matin bénéficiera de l'aménagement prévu en facilitant la traversée de cet axe qui supporte un fort trafic de transit en provenance de Sannois vers Paris. Diverses opérations permettront la résorption de l'habitat indigne très présent sur le secteur concerné également par des rénovations de l'habitat social.

Le report de la ligne sur la rue Michel Carré permettra de mieux desservir les entreprises présentes sur la rive Sud. Cette partie a déjà été requalifiée et la Municipalité souligne son souhait de déporter les aménagements prévus sur la rive Nord. En effet cette dernière présente un tissu urbain dégradé occupé par des entreprises génératrices de nuisances. La circulation y est fortement perturbée par les trafics liés aux activités de casse implantés en rive Nord de la rue Michel Carré.

L'enjeu de la Municipalité est de préserver la rive Sud. IDFMobilités a déjà souligné que cela induirait une courbe du trajet au niveau du carrefour du 11 novembre et ralentirait les trajets. A l'inverse la rive Sud comporte des locaux neufs dont les sous-sols pourraient être impactés, notamment la société Eln.

Le GARAC a des projets de développement importants qui pourraient également être contrariés par le projet. Ce pôle éducatif spécialisé dans l'automobile souhaite dispenser de nouvelles formations et construire un internat. Les remarques de la Ville ont été prises en compte dans le projet présenté à l'enquête publique

L'autre enjeu important pour la Ville concerne les alignements d'arbres menacés par le projet.

Le territoire date du 19ème siècle et présente des gabarits inadaptés aux exigences contemporaines, et par conséquent très contraints. Ces secteurs situés en centre-ville participent à l'identité urbaine. Plusieurs secteurs sont à forts enjeux :

- Secteur Léon Feix où 62 arbres sont supprimés. La Municipalité propose de fusionner les stations Léon Feix et Hôtel de Ville pour préserver des arbres à mi-chemin entre la Mairie et le carrefour.
- Secteur Jeanne d'Arc – Gallieni où 54 arbres sont supprimés. La rue Jeanne d'Arc est bordée de maisons de maître. Elle appartient à un quartier à fort enjeu patrimonial auquel participe les alignements d'arbres. La Municipalité souhaite que la rue Jeanne d'Arc soit traitée en banalisé pour les préserver.

2.11.2. Rencontre avec la Ville de Bezons

La Ville de Bezons souhaitait faire part des problématiques rencontrées par la ville sur le tracé des aménagements dédiés sur la RD 392.

Le constat que font les habitants et la Ville montre que le trafic de transit est très important et impacte à la fois la circulation locale et les cyclistes. Le projet risque de pousser les usagers à effectuer des boucles dans les quartiers pavillonnaires.

La Ville est très concernée par la sécurité des circulations actives :

- Piétonnes : le retour sur les aménagements à Grâce de Dieu devant la mairie et sur le terminus du T2 montre qu'ils génèrent un sentiment d'insécurité et sont sous-dimensionnés par rapport aux flux. En particulier :
 - Les refuges piétons pour la traversée de la RD 392 au terminus du T2.
 - L'absence de passage piétons et de repères qui désorientent les piétons sur les espaces publics autour de la station Grâce de Dieu, où sont déjà présents des voies dédiées pour les bus.

La Ville souhaiterait la mise en place de dispositifs sonores pour les malentendants, des passages piétons, de feux synchronisés avec les descentes de bus.

- Cyclables : le projet ne respecte pas les recommandations du CEREMA en termes de sécurité cycliste, notamment :
 - Sur le gabarit des bandes cyclables.
 - La séparation des cyclistes du flux des voitures.
 - Sur les carrefours, très dangereux qui devraient accueillir des carrefours de type Hollandais » jugés plus sûrs.

Concernant les aménagements des voies dédiées, la Ville souligne qu'elle est confrontée en permanence au vandalisme des équipements, et par conséquent, n'est pas convaincue que le système Véligo puisse résister à ces problématiques. Le terminus du Pont de Bezons accueille des trafics qui donnent un sentiment d'insécurité aux usagers. Par ailleurs l'insécurité routière est très présente sur la commune tout comme les incivilités avec du stationnement sauvage qui pénalisent les vélos, entre autres. Elle pense que c'est une problématique à laquelle on doit réfléchir.

Enfin, la Ville s'inquiète de la maintenance des équipements car elle rencontre des difficultés sur la maintenance des aménagements liés au T2. Elle est souvent obligée de se substituer au gestionnaire et ne trouve pas forcément les consommables à remplacer en raison du matériel très spécifique choisi au départ. Par ailleurs la Ville se demande si les aires de stockage des bus seront assez dimensionnées pour accueillir l'augmentation de fréquence des bus.

La problématique de la rue Aimé Césaire a été abordée. (Cf. chapitre analyse des observations).

La Ville a évoqué l'aménagement des Berges qui aura certainement un impact sur la RD311 déjà concernée par le projet Héloïse. La ville souhaite prolonger le parc jusqu'aux berges et utiliser l'ancien chemin de halage comme connexion.

2.11.3. Rencontre avec la Ville de Cormeilles-en-Parisis

La Ville est très heureuse d'accueillir les mesures d'accompagnement sur son territoire. Elle estime que les capacités viaires sont réduites et ne pourraient accueillir des voies dédiées. La prolongation du Tramway serait également compromise avec la présence du pont de chemin de fer au-dessus de la RD 392. En revanche, les aménagements dédiés profiteront aux actifs qui souhaitent se rendre à La Défense depuis Cormeilles. La ligne 3 desservira des pôles majeurs que la Ville souhaite voir se développer :

A l'arrêt les Ecrivains, des équipements importants vont voir le jour :

- Un lycée en 2022 qui accueillera des filières de l'enseignement supérieur (BTS). Il rayonnera au-delà du territoire de la ville. Il est donc important qu'il soit desservi par une ligne qui rabat les étudiants vers une ligne de transport lourd, comme la gare de Cormeilles.
- Deux collèges.
- Un complexe sportif.

La ZAC des Bois-Rochefort accueillera :

- Une grande surface Grand Frais.
- Un pôle de loisirs : du karting, un mur d'escalade, Caliéo, le premier spa en Ile-de-France.
- Une maison médicale

La Ville a plaidé pour la prolongation de la ligne 3 jusqu'à la gare de Cormeilles-en-Parisis et créer un réseau structurant sur la commune avec la ligne 30-05. Cette dernière en correspondance avec la ligne 3, permet de desservir Sartrouville et le RER A ainsi que le lycée privé Jean-Paul II.

Après les Ecrivains, une nouvelle route sera créée pour rejoindre le projet de Marina qui accueillera 1200 logements, 110 anneaux et des commerces. Une liaison bus est à l'étude.

La Ville réfléchit au développement de pistes cyclables et encourage l'intermodalité. La Région financera 50 stationnements vélo au niveau du lycée, des Véligo³⁹ sont mis en place au niveau de la gare routière.

³⁹ Garage vélo sécurisé

3. Organisation de l'enquête

3.1. Réunions préparatoires à l'enquête

J'ai rencontré le maître d'ouvrage au cours de plusieurs réunions préparatoires, à sa demande dans le but de me présenter le projet et les outils de communication.

En effet l'importance du périmètre des aménagements nécessitait une large information sur le territoire et des relais de communication supplémentaires. Le maître d'ouvrage a souhaité ajouter deux permanences sur les communes de Bezons et Argenteuil aux 6 permanences arrêtées avec la Préfecture du Val d'Oise.

La première réunion s'est déroulée dans les locaux d'Ile-de-France Mobilités, le 14 septembre 2021 suivi d'une visite sur site le 5 octobre 2021. Un point d'échange sur les aspects organisationnels de l'enquête publique s'est tenu le 17 octobre 2021 dans les locaux d'Ile-de-France Mobilités. Un point mi-parcours s'est également tenu le 22 novembre 2021.

3.2. Information effective du public

3.2.1. Arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête

L'arrêté inter-préfectoral d'ouverture n°2021-16556 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021 pris le 11 octobre 2021 par le préfet du Val-d'Oise et le préfet des Yvelines, fixait le siège de l'enquête à Argenteuil.

3.2.2. Affichage

L'avis au public, format A2, présentant la taille de caractère réglementaire sur fond jaune portant sur l'arrêté, faisant connaître l'ouverture et les conditions de l'enquête, ainsi que le nom et les coordonnées du responsable du projet, a été affiché du 22 octobre 2021 au 15 décembre 2021 inclus en 42 points d'affichage dans un rayon de 500 m autour du linéaire du projet:

- A la mairie d'Argenteuil
- Sur site, à Argenteuil sur les points 1 à 34
- Sur site à Bezons sur les points 35 à 42

Ces points ont été contrôlés par huissier le 3 décembre 2021.

L'avis a été affiché du 22 octobre 2021 au 13 décembre 2021 sur les autres points (44) dans un rayon de 500 m autour du linéaire du projet :

- A la mairie de Bezons
- A la mairie de Cormeilles-en-Parisis
- A la mairie de Sartrouville
- Sur site, à Argenteuil sur les points 68, 69, 70, 71, 83 et 85
- Sur site, à Bezons sur les points 43 à 57, 67, 72 à 78, 84 et 86
- Sur site à Cormeilles-en-Parisis sur les points 64, 65, 81
- Sur site à Sartrouville sur les points Point 58 à 63, 66, 79, 80, 82

Ces points ont été contrôlés par huissier le 29 novembre 2021. En tout 86 points d'affichage ont été déployés sur le site et dans son rayon (Cf. Annexes). L'avis a également été affiché dans la préfecture du Val d'Oise et publié sur le site de cette dernière sous la rubrique : politiques publiques \ Aménagement du territoire et construction \ Urbanisme-planification-logement \ Les déclarations d'utilité publique \ DUP.

3.2.3. Publications légales

L'avis au public a été publié 15 jours avant l'ouverture, et dans les 8 premiers jours de l'enquête dans les journaux suivant :

- La Gazette du Val d'Oise les 20 octobre et le 10 novembre 2021.
- Le Parisien les 20 octobre et le 10 novembre 2021.
- Le courrier des Yvelines les 20 octobre et le 10 novembre 2021.
- Le Parisien les 20 octobre et le 10 novembre 2021.

3.2.4. Autres publications

Une information sous forme d'articles de presse a également été publiée dans différents supports :

- Presse spécialisée :
 - La Semaine de l'Ile-de-France, 9 novembre.
 - Le Moniteur, 19 novembre.
 - Le Parisien Essonne, 10 novembre.
 - Première Heure Ile-de-France, 9 novembre.
- Presse municipale
 - Bulletin municipal d'Argenteuil, Ma Ville, novembre 2021.
 - Bulletin municipal de Cormeilles-en-Parisis, Cormeilles Mag, novembre 2021.
 - Bulletin municipal de Sartrouville, Sartrouville Mag, décembre 2021.

Les villes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville ont également diffusé une information sur leurs sites internet.

3.2.5. Dossier de l'enquête

3.2.5.1. Composition du dossier

Sur le lieu de l'enquête, outre le registre d'enquête, le dossier à la disposition du public comprenait 12 éléments :

1. Pièce A. Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives.
2. Pièce B : Notice explicative.
3. Pièce C : Plan de situation.
4. Pièce D : Plan général des travaux.
5. Pièce E : Principales caractéristiques des ouvrages les plus importants.
6. Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses.
7. Pièce G : Une étude d'impact incluant :
 - a. Un résumé non technique.
 - b. Description du projet et solutions de substitution envisagées.
 - c. Un état initial de l'environnement.
 - d. Evaluation des impacts du projet et mesures associées.
 - e. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.
 - f. Document d'incidences Natura 2000.
 - g. Effets cumulés.
 - h. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
 - i. Analyses complémentaires liées aux infrastructures de transport.
8. Pièce H : Evaluation socioéconomique.

9. Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des quatre villes concernées par le projet.
10. Pièce J : Avis émis sur le projet et réponse du maître d'ouvrage.
11. L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.
12. L'avis affiché sur les panneaux administratifs.

3.2.5.2. Appréciation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête était complet et documenté. Cependant, il est à noter qu'il était volumineux et difficilement maniable pour la consultation papier.

3.2.5.3. Consultation du dossier

Le dossier pouvait être consulté :

- Sur les lieux de l'enquête dans les quatre communes concernées par le projet.
- Sur un poste informatique à la disposition du public au sein des mairies des communes.
- Sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise <https://www.val-doise.gouv.fr> depuis le lien suivant <https://www.bus-entre-seine.fr/>
- Sur le site <https://www.tcsp-projet-busentreseine.enquetepublique.net>

3.2.6. Dépôt des observations

Le public pouvait déposer ses observations sur plusieurs relais :

- Un registre d'enquête coté et parafé par mes soins, consultable sur les lieux de l'enquête désignés ci-dessus.
- Un registre dématérialisé sur le site <https://tcsp-projet-busentreseine.enquetepublique.net>
- A l'adresse mail suivante : tcsp-projet-busentreseine@enquetepublique.net
- Par courrier postal à l'attention du commissaire enquêteur à l'adresse de la mairie d'Argenteuil, 12-14 bd Léon Feix.

4. Déroulement de l'enquête

4.1. Lieu, durée de l'enquête et permanences

L'enquête s'est déroulée du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021 inclus, dans les communes d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Dossier était consultable dans le service Urbanisme des communes aux horaires d'ouverture des mairies :

- Argenteuil :
 - Lundi, mardi, mercredi, vendredi de 8h30 à 17h30, jeudi de 11h00 à 17h30, samedi de 8h30 à 12h00.
- Bezons :
 - Lundi, jeudi, lundi et jeudi : de 13h30 à 18h, mardi et mercredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00, vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.
- Cormeilles-en-Parisis
 - Lundi, de 13h30 à 18h30, du mardi au vendredi, de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30, le samedi matin de 8h30 à 12h.
- Sartrouville
 - Lundi, mercredi et jeudi : de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h15.
 - Mardi : de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 20h00.
 - Vendredi : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

J'ai assuré huit permanences dans les différentes communes :

- A Argenteuil :
 - Le samedi 6 novembre de 9h00 à 12h00,
 - le mercredi 17 novembre de 11h00 à 13h30
 - le samedi 11 décembre de 9h00 à 12h00.
- A Bezons :
 - mercredi 10 novembre 13h30 à 16h00,
 - le mercredi 24 novembre de 9h00 à 12h00
 - le vendredi 3 décembre de 13h30 à 16h00.
- A Cormeilles-en-Parisis : le samedi 27 novembre de 9h00 à 12h00.
- A Sartrouville : le mardi 16 novembre de 18h00 à 20h00.

4.1.1. Climat de l'enquête

Le public a été accueilli dans de bonnes conditions et les équipes des communes ont apporté les précisions nécessaires à la compréhension du projet.

4.1.2. Issue de l'enquête

A la fin de l'enquête, j'ai remis le procès-verbal de synthèse au maître d'ouvrage lors d'une réunion qui s'est tenue le 17 décembre 2022. Le maître d'ouvrage m'a remis son mémoire en réponse le 18 janvier 2022, dans ses locaux afin d'échanger et de clarifier les points sur lesquels il y avait une forte attente.

Suite à cette réunion, il m'a semblé utile de rencontrer une seconde fois la Ville d'Argenteuil particulièrement concernée par les impacts négatifs du projet, le 21 février 2022.

A la suite de cette rencontre, le maire d'Argenteuil a rédigé un courrier dans lequel elle expose ses propositions en regard des éléments fournis par le maître d'ouvrage dans sa réponse au procès-verbal de synthèse.

Dans ce courrier, elle fait part de ses propositions et des éléments nouveaux qui peuvent permettre de diminuer les impacts du projet sur son tissu urbain.

4.1.3. Réunion publique

Pendant l'enquête publique, la Ville de Bezons a émis le souhait d'organiser une réunion publique sur son territoire. Une réunion publique n'était pas prévue car le maître d'ouvrage n'avait pas identifié de demande.

En l'absence de participation importante, il ne m'a pas semblé utile de prolonger cette enquête pour organiser une réunion publique à Bezons, alors que dans un souci d'équité il aurait fallu, dans cette éventualité, en organiser une à Argenteuil également.

4.2. Participation du public

L'enquête a suscité un intérêt moyen en regard de l'importance du territoire couvert par le projet, mais non négligeable. On compte 127 observations écrites et 44 visiteurs lors des permanences.

Il est à souligner que la communication effectuée en amont, avec la distribution d'un dossier d'information illustré sur l'enquête publique dans les boîtes aux lettres, peut avoir rassuré les riverains. Ces derniers n'ont par conséquent pas forcément ressenti le besoin de participer.

Le site internet dédié à l'enquête a reçu une bonne fréquentation. La page d'accueil du site comportait également une présentation synthétique de l'enquête. On constate que la page d'accueil a été consultée 2030 fois, la page « les observations » 1390 fois, le dossier, 993 fois, et « déposer une observation » 543 fois.

On peut donc estimer qu'une part non négligeable des habitants concernés par le projet s'y est intéressée. Le dossier d'enquête électronique était lui aussi dense et n'a pas été consulté à chaque visite du site. Les différents documents du dossier n'ont pas été consultés à la même fréquence chacun. Malgré cela les contributeurs ont vite identifié les points problématiques engendrés par le projet.

Plusieurs thèmes se dégagent de l'ensemble des observations et remarques faites durant les permanences :

- Le choix du mode de transport : le tramway semble plus judicieux.
- Le tracé impacte trop fortement certains points du tracé.
- L'impact sur la circulation et le stationnement.
- L'impact sur l'environnement et plus particulièrement sur les alignements d'arbres.
- L'insuffisance des aménagements en faveur du cycle pour assurer la sécurité des cyclistes.
- La sécurité des installations.

J'ai regroupé ces préoccupations en 4 grands thèmes et 2 autres thèmes plus spécifiques :

- Thème 1 : Tracé et choix de transport.
- Thème 2 : Environnement.
- Thème 3 : Circulation stationnement.
- Thème 4 : Cycles.
- Thème 5 : Sécurité et maintenance des équipements.
- Thème 6 : Mesures d'accompagnement.

La majorité des habitants ont formulé des doutes et une certaine déception envers un projet qui apparaît comme un compromis entre efficacité des transports et adaptation à un tissu urbain contraint. Cependant, les habitants ont tout de même exprimé une satisfaction de voir la ligne 272, très empruntée, améliorée et la ligne 3 monter en puissance.

Les villes d'Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis ont exprimé leur souhait de voir ce projet aboutir car il permettra une meilleure desserte des points suivants :

- Le quartier des Bois-Rochefort avec ses équipements scolaires et de loisirs.
- Le secteur Michel Carré et les futurs aménagements de la Porte Saint Germain qui restructureront complètement le quartier.
- Desserte du GARAC, cité scolaire de rayonnement Régional.
- La RD92 qui fait l'objet d'une requalification urbaine totale de façade à façade.

4.3. Participation du public

4.3.1. Permanences

En tout 44 personnes se sont présentées aux permanences :

Ville	Date	Participants	Qualité	Associations
Argenteuil	06-nov	5		
Argenteuil	17-nov	10	dont 1 association	1
Argenteuil	11-déc.	13	dont 1 association, 1 élu	
Bezons	10-nov	4	1 déjà venue à Argenteuil	
Bezons	3-déc.	6		
Cormeilles	27-nov.	4	dont 1 association	1
Sartrouville	16-nov.	2	dont 1 association	1
Total		44		2

C'est à Argenteuil que la participation a été la plus forte avec 28 personnes reçues au total, suivie de Bezons. Ce sont les deux villes les plus concernées par le projet.

La plupart des visiteurs connaissaient déjà le projet ou en avait entendu parler. Ils avaient reçu le dossier d'information ou avaient vu les affiches annonçant l'enquête publique. Cependant les problématiques abordées dans chaque ville ont été sensiblement différentes.

Les thèmes abordés recoupent ceux reçus par écrit. Cependant des précisions ont été apportées par les visiteurs sur les problématiques de stationnement, de sécurité et de fonctionnement de la ville.

Concernant l'impact foncier du projet, quatre personnes dont la propriété était incluse dans le périmètre de la DUP se sont présentées. Elles souhaitent connaître le déroulement de la procédure et le calendrier de l'acquisition de leur propriété.

4.3.2. Observations écrites

En tout 127 observations écrites ont été déposées, tous supports confondus.⁴⁰ La répartition des supports est présentée dans le tableau ci-dessous :

Nombre d'Observations			
Registre papier			28 22%
Registre papier Argenteuil	18	64%	
Registre papier Bezons	5	18%	
Registre papier Cormeilles-en-Parisis	4	14%	
Registre papier Sartrouville	1	4%	
Registre électronique⁴¹			99 78%
Nombre total d'observations			127

Les participants ont préféré massivement s'exprimer sur le registre électronique mis à leur disposition, beaucoup plus compatible avec les emplois du temps de chacun. Très peu d'observations ont été déposées en dehors des permanences sur les registres papier.

On retrouve une partie des participants actifs dans les différents canaux de l'enquête publique (permanences, registre papier ou électronique). Certains, écrivent plusieurs observations. En tout, j'ai comptabilisé 111 personnes ayant apporté une contribution écrite⁴².

La majorité des participants habitent dans le secteur d'étude composé des quatre communes, Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Le nombre de personnes de provenance indéterminé représentent 27% de l'ensemble, ce qui peut brouiller les chiffres. Cependant, au vu des préoccupations émises dans ce groupe, il semblerait que ce groupe soit majoritairement composé d'habitants d'Argenteuil, Bezons ou Cormeilles. Un petit nombre provient de communes limitrophes, hors secteur représentant en tout 4 % des observations.

On retrouve donc une participation majoritaire de la part des habitants d'Argenteuil sur l'ensemble des supports.

Origine des contributeurs	NB	%
Argenteuil	48	43%
Indéterminé	30	27%
Bezons	16	14%
Cormeilles-en-Parisis	7	6%
Sartrouville	6	5%
Carrières-sous-Poissy	1	1%
Chatou	1	1%
Houilles	1	1%
Maisons-Laffitte	1	1%
Total général	111	

⁴⁰ On en compte 130, mais certains doublons ont été créés sur le registre électronique, en raison des pièces jointes ajoutées par les contributeurs. Les observations ont donc été renumérotées pour refléter la réalité de la participation.

⁴¹ J'ai enlevé certains doublons créés par les pièces jointes.

⁴² Avec une marge d'erreur due à l'anonymat de certaines contributions.

Parmi les personnes on compte des personnes morales dont voici le détail :

Composition des participants		
Citoyens	99	
Associations	8	5 associations de défense de l'environnement et 2 associations de cyclistes
Elus	3	Bezons, Argenteuil et Cormeilles-en-Parisis
Institution	1	Département des Yvelines
Total	111	

La participation des associations est relativement importante. Les associations environnementales ont toutes apporté une contribution sur les aménagements cyclables, ce qui augmente le poids de ce thème dans l'ensemble des thématiques qui ont émergé.

Sur les quatre thématiques principales apparues pendant l'enquête, on observe qu'elles préoccupent inégalement les citoyens en fonction de leur origine territoriale. Le tableau ci-dessous reprend leur répartition par origine et le pourcentage d'observations sur chaque thème.

Ville	Thème 1 Tracé et choix de transport	Thème 2 Environnement	Thème 3 Circulation stationnement	Thème 4 Cycles
Argenteuil	44%	78%	57%	22%
Bezons	19%	12%	11%	30%
Cormeilles	13%		14%	0%
Sartrouville	17%	7%	11%	0%
Indéterminés	5%	12%	8%	37%
Hors secteur		2%	0%	7%
Total	59%	32%	29%	21%

5. Analyse des Observations recueillies

Thème 0 : Organisation de l'enquête

Des critiques ont été émises sur plusieurs points :

- Pas de réunion publique organisée.
- Dossier très lourd et complexe, « *Dossier monstrueux, difficile à consulter en totalité* » (observation 36).
- Accès au dossier d'enquête publique numérique compliqué et peu lisible.
- Pas assez de publicité.
- Accès au site internet dédié de l'enquête inopérant un jour.

Je remarque cependant que les affiches jaunes posées dans un rayon de 500 mètres ont bien été identifiées. Les riverains impactés par le périmètre de DUP se sont présentés à la suite de leur mise en place. Un dossier d'information a bien été distribué ainsi que des affiches illustrées, en plus des obligations légales de publicités.

Le dossier était conséquent, mais reflétait les obligations légales d'information du public.

L'accès au site pour le téléchargement du dossier pouvait effectivement prêter à confusion noyé dans la communication autour du projet.

Questions du commissaire enquêteur

1. Un contributeur a signalé un dysfonctionnement du site de téléchargement du dossier, y-a-t-il d'autres dysfonctionnements ?
2. Quels ont été les moyens mis en place pour y remédier, et la durée de ce dysfonctionnement ?

Réponse du maître d'ouvrage

Île-de-France mobilités a bien observé ce commentaire et a examiné ce problème. De notre côté le téléchargement du dossier était disponible. Notre prestataire de communication légale PUBLILEGAL a effectué plusieurs tests et aucun n'a abouti à une anomalie.

De façon préventive à toute anomalie sur la plateforme de réception des avis d'enquête publique, nous avons déposé l'intégralité du dossier d'enquête publique sur le site projet. Le dossier d'enquête publique était donc disponible au téléchargement et à la consultation à deux endroits différents, la plateforme de réception des avis d'enquête et sur le site projet.

Avis du commissaire enquêteur

En dehors de cet incident, les moyens de communication mis à disposition de l'enquête ont globalement bien fonctionné. Cependant, il est important de rendre visible les liens vers le dossier d'enquête et le registre dématérialisé.

Thème 1 : Tracé et choix du mode de transport

Observations n°4,5,6,7,8,9,10,12,13,14,15,16,17,18,20,21,22,23,26,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,44,45,46,50,51,56,57,60,65,66,69,70,74,75,76,77,79,81,82,86,87,88,89,95,98,100,105,106,107,108,109,110,111,112,116,117,118,122,125,126,128,129,130

A. Pertinence du projet

La majorité des contributeurs regrettent que le tramway T2 n'ait pas été prolongé. Ce projet de longue date fait place à un projet considéré comme étant au rabais. Cette préoccupation montre que l'accès au T2 et à La Défense, Paris et le bassin d'emploi d'Issy-les-Moulineaux est bien un besoin.

Un contributeur résume ainsi ce choix : « *Bien sûr le présent projet n'est qu'un projet de site propre de bus, qui n'attirera qu'un modeste transfert venant de la voiture, avec une hausse de fréquentation sans doute 4 fois moindre que ce que le tramway obtiendrait (...)* » Observation 110

La majorité des habitants estiment que le Bus entre Seine répondra partiellement à leurs besoins en raison de :

- La rupture de charge induite par la correspondance avec le T2.
- La capacité de charge du bus inférieure à celle d'un tramway.
- Une fréquence moins importante qu'un tramway.
- Un temps de transport plus long qu'un tramway.
- Un manque de coordination entre les différents transports au niveau des correspondances (bus, tramway).
- Le confort et la régularité d'un bus moins importante que celle d'un tramway.

Les habitants ressentent la mutation du territoire, notamment à Bezons où elle est bien visible le long de la RD 392, futur tracé du Bus entre Seine où observent d'un apport grandissant de nouvelles populations. Pour absorber les besoins de ces arrivants, le Bus entre Seine leur semble offrir une capacité limitée. Un contributeur en fait le constat amer : « *La ville d'Argenteuil est complètement asphyxiée tous les matins et soirs aux heures de pointe du lundi au vendredi par la circulation automobile. Sa population a beaucoup augmenté et les transports ne suivent pas.* » (Observation n°6).

Le projet prévoit une augmentation de 1% du trafic voyageurs. Sur la ligne 272, cette augmentation pourrait être bien supérieure, car la ligne apparaît comme déjà très chargée aux heures de pointe dans les commentaires des habitants.

Les travaux et les frais engagés semblent disproportionnés par rapport aux bénéfices du projet. C'est particulièrement vrai pour les habitants du centre-ville d'Argenteuil qui déplorent l'impact des travaux sur les alignements d'arbres. Ils estiment que le gain de temps proposé par le projet Bus entre Seine sera insuffisant à faire revenir des automobilistes vers les transports en commun.

Par ailleurs, les contributeurs se plaignent de l'abandon de leur territoire dans les grands projets de transports structurants à l'échelle du Grand Paris. En effet, ils soulignent :

- Le projet du T11 sans cesse reporté.
- L'absence de lignes de métro du Grand Paris.
- Le contournement d'EOLE par Houilles.

Ce manque d'investissement leur paraît incompréhensible pour un territoire qui compte la troisième ville de l'agglomération Parisienne en termes de population et dont le territoire se densifie rapidement.

Questions du commissaire enquêteur

1. Le contributeur fait la remarque suivante : « Le prolongement du tramway T2 du Pont de Bezons à Sartrouville, avec une correspondance avec la Tangentielle Nord (T11 express) était d'ailleurs l'objectif du Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF) de 2008. »⁴³
 - a. Pourquoi avoir abandonné le projet de prolongation du T2 ?
 - b. Quel est l'historique du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant le non-prolongement du Tram T2 et l'historique du projet : Le projet Bus Entre Seine s'inscrit dans le cadre des documents de planification stratégique en vigueur, à savoir le Schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF) approuvé en 2013 et le Plan de Déplacements urbains Ile de France 2010-2020 adopté par la Région Ile de France en 2014, qui ne prévoient pas le principe de prolongement du Tram T2 mais d'une liaison de type T Zen Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Enghien-Epinay-sur-Seine visant à répondre au défi n°2 « rendre les transports collectifs plus attractifs ». Le projet est l'aboutissement d'un processus de concertation, après plusieurs années d'études, de dialogue et de concertation avec les partenaires. L'historique du projet est présenté en pièce B du Dossier d'Enquête Publique (Notice explicative – partie 1 historique). Pour rappel, l'étude sectorielle, menée en 2012-2013 par Ile-de-France Mobilités, a permis de confirmer l'opportunité et la faisabilité d'aménagements TCSP desservant la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes à Sartrouville et la gare de Cormeilles-en-Parisis. Le mode T Zen n'a pas été retenu, aucune liaison ne présentant un trafic suffisamment élevé sur un axe aménageable en site propre continu de bout en bout.

Le prolongement du tramway T2, en direction de Cormeilles-en-Parisis ou d'Argenteuil, est un autre projet, ne relevant pas du périmètre du « Bus Entre Seine ».

D'Argenteuil à Sartrouville RER ou Cormeilles-en-Parisis, les enjeux de déplacement du territoire ne sont pas concentrés autour d'un axe unique. C'est pour desservir au mieux les zones denses en activités et populations que le projet Bus Entre Seine prévoit des aménagements bénéficiant à de nombreuses lignes de bus, et desservant finement le territoire sur un large périmètre (lignes 3, 6, 25, 262, 272, etc.). 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 notamment), ce que ne permet pas un tramway. Le projet Bus Entre Seine répond à l'ensemble de ces besoins en améliorant le fonctionnement de plusieurs lignes de bus existantes. Il se trouve également plus adapté aux rues empruntées.

En outre, le projet Bus Entre Seine donnera lieu à sa mise en service à une restructuration du réseau de bus, à laquelle les élus des territoires concernés seront associés. Elle aura pour objectif de faire bénéficier les lignes de bus structurantes des aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine, en répondant également aux nouveaux besoins de desserte liés notamment aux projets urbains. A ce stade des études, de premières orientations ont été établies. Ainsi, dans la continuité du pont de Bezons, aux périodes de pointe, l'offre de bus envisagée permet de totaliser 38 passages par heure correspondant à une capacité d'emport de 3000 voyageurs, avec un niveau de service se rapprochant du tramway : stations confortables, régularité, voies dédiées et priorité aux carrefours à feux notamment. 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.

Par ailleurs, le prolongement du Tram T2, qui ne constituerait qu'une réponse partielle à la demande de desserte fine du territoire, serait un autre projet qui impliquerait des acquisitions foncières fortes sur un secteur aux voiries étroites et un redimensionnement global de la ligne dans un contexte d'exploitation de la ligne déjà très contraint. Le projet Bus Entre Seine prévoit de pérenniser le pôle de correspondance existant, qui propose de bonnes conditions d'intermodalité tram/bus (correspondances quais à quais), pour que les lignes qui y passent bénéficient au plus grand nombre de voyageurs de manière plus performante.

⁴³ Observation n°6

Avis du commissaire enquêteur

Le bus entre Seine répond au besoin d'une desserte globale d'un territoire peu maillé par des transports en commun structurants organisés en radiales par rapport à Paris. Le Bus entre Seine permettra une desserte tangentielle du territoire qui en est pour l'instant absente, tout en rayonnant avec plusieurs branches vers les pôles de transports structurants d'Argenteuil, Cormeilles, et Sartrouville. Le Bus entre Seine ne concerne pas la gare de Houilles. Ce pôle est pourtant largement cité par les habitants qui attendent l'arrivée du réseau d'Eole à la gare de Houilles. Dans l'étude d'impact, le pôle est pris en compte pour le délestage du T2.

Toutefois, le Bus entre Seine ne résout pas la problématique de rupture de charges entre le bus et les autres modes de transports, tout particulièrement le tramway, même s'il faut reconnaître que la correspondance quai à quai, déjà en place au terminus du T2 est fonctionnelle.

La prolongation du tramway est un souhait qui ressort des habitants. Il n'est porté dans aucun des documents de planification en vigueur, si ce n'est les documents communaux. Il est cependant indéniable que cette discussion autour du prolongement du tramway s'est engagée au niveau local et fait obstacle à la reconnaissance des bénéfices que les habitants peuvent attendre du projet Bus entre Seine. On n'empêchera pas une certaine déception de s'installer.

Question du commissaire enquêteur

2. Pouvez-vous donner de détail sur le financement des travaux. Quel est le budget total d'IDF Mobilités pour les travaux ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet Bus Entre Seine est estimé à 125 M€ (cf. pièce F – Estimation financière - Dossier Enquête). S'agissant d'une opération d'infrastructure majeure pour le territoire francilien, le financement des étapes ultérieures, dont les travaux, sera assuré dans le cadre du Contrat de plan Etat Région (CPER). Le CPER est un document par lequel l'État et la Région Ile-de-France s'engagent sur la programmation et le financement de projets importants d'aménagement du territoire, sur une période de six ans. Il permet notamment la mise en œuvre du SDRIF en matière d'infrastructures de transports. Les collectivités territoriales, ou « bloc local », sont également susceptibles d'être associées au financement des opérations. Le CPER est établi sur une base pluriannuelle permettant de cibler les investissements à mobiliser sur l'ensemble du territoire régional sur la période. L'enchaînement des CPER permet d'assurer la continuité des investissements sur le territoire. Pour la période 2015-2022, le CPER prévoyait une enveloppe dédiée affectée aux projets de « T Zen, BHNS et autres TCSP », pour un montant de 420 M€ avec la répartition suivante : Etat (21%), Région (49 %) et bloc local (30%). Le financement des études d'avant-projet est assuré dans ce cadre par l'Etat, la Région et le Département du Val d'Oise. Le financement des étapes ultérieures sera assuré dans le cadre du prochain CPER qui couvrira la période 2023-2027. Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, finance le nouveau matériel roulant, le cas échéant, ainsi que l'exploitation des lignes de bus. Elle assurera par ailleurs la maîtrise d'ouvrage de l'opération jusqu'à sa réalisation.

Avis du commissaire enquêteur

Il aurait été intéressant de comparer l'enveloppe globale affectée aux transports en Ile-de-France et le budget du Bus entre Seine, pour évaluer la justesse du sentiment des contributeurs qui estiment que leur territoire est sous-doté en projet de transports en commun. Le financement éclaté entre trois entités, l'Etat, la Région et le bloc local rend difficile la comparaison, dans la mesure où chaque collectivité dispose de son budget et qu'il existe de nombreuses disparités au sein de la Région. Cependant, il est à noter que le budget consacré au Bus entre Seine (125M€ environ) n'est pas modeste en comparaison de la somme allouée par le Contrat Plan Etat Région 2015-2022 aux projets T Zen, BHNS et autres TCSP, qui était de 420M€.

Question du commissaire enquêteur

3. Quelle est la différence de coût entre un tramway et une ligne de bus à haut niveau de service comme le Bus entre Seine ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le mode tramway est nettement plus cher que le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), au regard des retours d'expérience de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) en service et en projet. Le Cerema recommande que l'analyse des coûts prenne en compte investissements, exploitation et durées de vie des sous-systèmes. Concernant le volet investissement des infrastructures, le mode tramway coûte environ +10 M€/km minimum par rapport au mode BHNS (partie « Transports » ; non compris les opérations de voirie hors site TC, les équipements urbains et opérations induites). Ces coûts varient en fonction du niveau de service et du contexte (ouvrages d'art, dépôt, présence d'aménagements existants ou mis en œuvre hors projet ...). Par ailleurs, le Bus Entre Seine est un projet d'infrastructure de type « collecteur bus », visant à l'amélioration du niveau de service de plusieurs lignes de bus existantes. Les investissements du linéaire des voies dédiées aux bus sont ainsi mutualisés pour les lignes de bus qui bénéficieront de tels aménagements. Concernant le volet exploitation, le mode tramway est également plus onéreux avec un coût moyen de 3,5 à 5 €/km parcouru pour une ligne BHNS et de 5 € à 7 € / km pour une ligne de tramway.

Avis du commissaire enquêteur

La différence de coût entre un projet d'aménagement BHNS et un tramway peut être multipliée par 8 au minimum sans couvrir avec autant de souplesse le territoire. En effet la mutualisation de ces aménagements permet de desservir un espace plus important. On pourrait imaginer que dans le futur, ce projet entre en connexion avec d'autres projets d'aménagements qui rendraient le réseau de bus encore plus performant et attractif. Un financement plus facile est un gage de concrétisation des projets. Actuellement, il serait irréaliste de renoncer à ce projet au profit d'un tramway que l'on ne pourrait pas financer, et qui interviendrait dans un temps beaucoup plus long que le projet actuel.

Question du commissaire enquêteur

4. Y-a-t-il une différence de vitesse entre un tramway et un bus de type BHNS ?

Réponse du maître d'ouvrage

Tramway et BHNS peuvent apporter le même service en ce qui concerne les fréquences, l'amplitude horaire, la vitesse et la régularité, comme en témoigne le retour d'expériences de TCSP en service et en projet (fiche synthétique Cerema sur le sujet à destination des collectivités). La vitesse est dépendante de leurs conditions de circulation.

Ainsi le BHNS Bus Entre Seine assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et continu sur les voies dédiées, s'approchant du niveau de service des tramways français (mais emport différent).

Avis du commissaire enquêteur

Dans la mesure où la charge dimensionnante qui conditionne l'emport⁴⁴ est suffisante, le BHNS présente autant de facteur de performance qu'un tramway en termes de vitesse et de régularité.

Question du commissaire enquêteur

5. Pouvez-vous répondre à cette observation sur le dimensionnement du Bus entre Seine et sur les types de bus qui seront mis en service : « A priori les études montrent que si le trafic est inférieur à

⁴⁴ Capacité d'emport, charge qu'un moyen de transport peut transporter, en l'occurrence nombre de voyageurs.

22.500 voyages par jour, le choix peut porter sur le Bus à Haut Niveau de Service avec des bus articulés de 18 m ou 24 m de long et le tram de 24 m. A l'opposé, au-delà de 45.000 voyages par jour, le choix du tramway s'impose (avec des longueurs de rame de 32 ou 42 m). Or, Les bus qui desservent la ville ne sont pas à haut niveau de service (BHNS) et le seuil des 45.000 voyages / jour doit être largement dépassé vu l'affluence depuis 7h00 jusqu'à 9h30 et dans la même plage le soir à partir de 17h» ? Observation n°6

- a. Pourrait-on avoir le nombre de voyageurs attendus par tronçons ?
- b. Le type de bus qui circuleront sur les lignes 272 et 3 ?
- c. Quelles sont les difficultés relevées sur le parcours des bus actuels ?

Réponse du maître d'ouvrage

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 population et emplois à l'horizon 2030, sur la base des derniers cadrages de prévision à la commune établis par l'Institut Paris Région sur l'ensemble de la région Île de France (horizon 2025 et 2035) et des projets urbains identifiés par les collectivités. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs. 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, en considérant les restructurations d'offre bus et l'amélioration des temps de parcours associées à la mise en service du projet (cf. pièce H du Dossier d'enquête d'utilité publique). Elles ont été réalisées à deux horizons : 2028 (première année pleine d'exploitation) et 2030 en tenant compte des projets de transports collectifs dont la réalisation est envisagée après mise en service du Bus Entre Seine (prolongement du T11 aux gares de Sartrouville et Noisy-le-Sec, prolongement du T1 de Nanterre mairie à Nanterre Rueil-Malmaison, bouclage de la ligne 15 du Grand Paris Express). Les prévisions de fréquentation concluent à une fréquentation totale du projet s'élevant à 62 000 voyageurs/jour, dont 55 000 empruntant les voies dédiées, l'année de mise en service prévisionnelle. Les niveaux de fréquentation des lignes à l'horizon 2030 avec notamment la mise en service du prolongement du Tram 11 à la gare de Sartrouville restent importants et justifient la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine, tout en mettant la lumière sur la complémentarité des deux projets pour assurer un maillage performant du territoire par le réseau de transports en commun. Le tronçon dimensionnant se situe sur la RD392 à l'approche du Pont de Bezons, comme c'est actuellement le cas pour la ligne 272. Le nombre de voyageurs empruntant ce tronçon à l'heure de pointe du matin est estimé à 2 200. Le second tronçon dimensionnant des voies dédiées se situe à l'approche de la gare d'Argenteuil (boulevard Léon Feix) où 8 lignes de bus totaliseront une charge de 1 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Ci-dessous sont représentés le nombre de voyageurs attendus par tronçon, très variable le long du tracé :

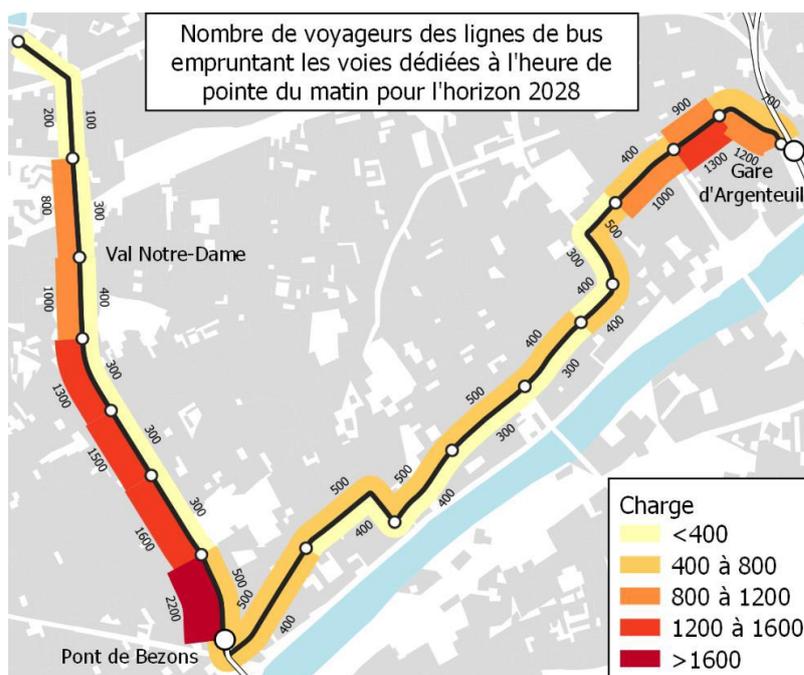


Figure 1 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

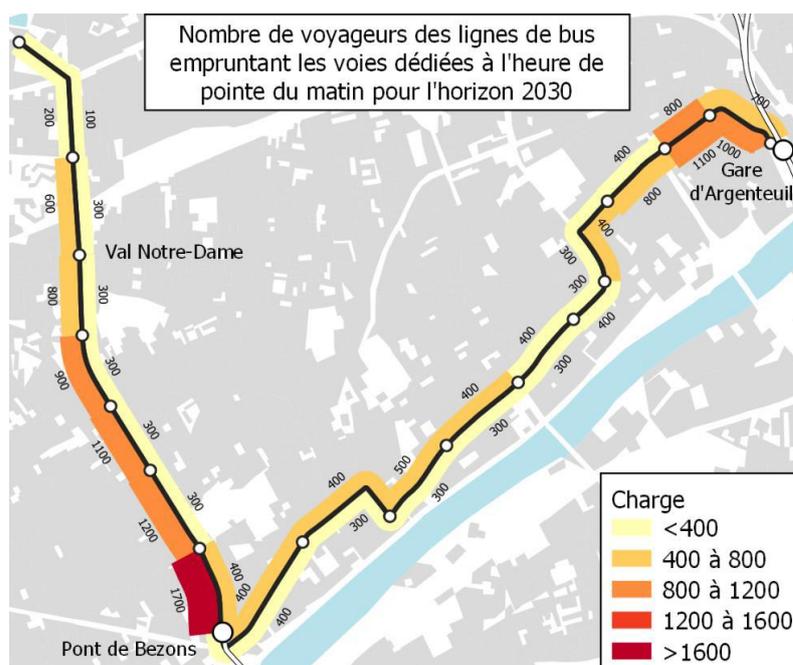


Figure 2 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

Le nombre de voyageurs par jour n'est pas un indicateur permettant de juger du bon dimensionnement d'une infrastructure de transport. En effet, cet indicateur dépend fortement de la longueur de la ligne, de la portée moyenne des trajets effectués par les utilisateurs du projet et du profil horaire d'utilisation de la ligne. De plus, Bus Entre Seine est un projet de collecteur de lignes de bus. La fréquentation journalière d'un tel projet ne peut donc être comparée aux ordres de grandeur applicables aux projets de BHNS avec généralement une unique ligne dédiée. En effet, par sa nature, Bus Entre Seine a une fréquentation journalière supérieure car son périmètre ne se limite pas à une unique ligne de bus.

Pour information, la fréquentation journalière de la ligne 272 est estimée à 36 500 voyageurs à l'horizon 2028 et celle de la ligne 3 à 5 300 voyageurs. Le dimensionnement d'un service de transports collectifs se fonde sur l'analyse du nombre de voyageurs sur le tronçon le plus chargé à l'heure où il est le plus utilisé. Dans le cas de Bus Entre Seine, l'heure dimensionnante est l'heure de pointe du matin et le tronçon le plus

chargé à cette heure est situé entre les arrêts Grâce de Dieu et Pont de Bezons. Les lignes 3 et 272 partageant une partie de leur itinéraire avant leurs tronçons dimensionnants, le choix des voyageurs vers l'une ou l'autre des deux lignes le long de ce tronçon commun dépendra principalement de critères tels que le premier bus arrivé, le taux de remplissage, etc., critères qui ne sont pas modélisables à ce stade des études. Le dimensionnement de ces deux services a donc été vérifié conjointement. Les cartes suivantes présentent les charges cumulées des lignes 3 et 272 sur les voies dédiées :

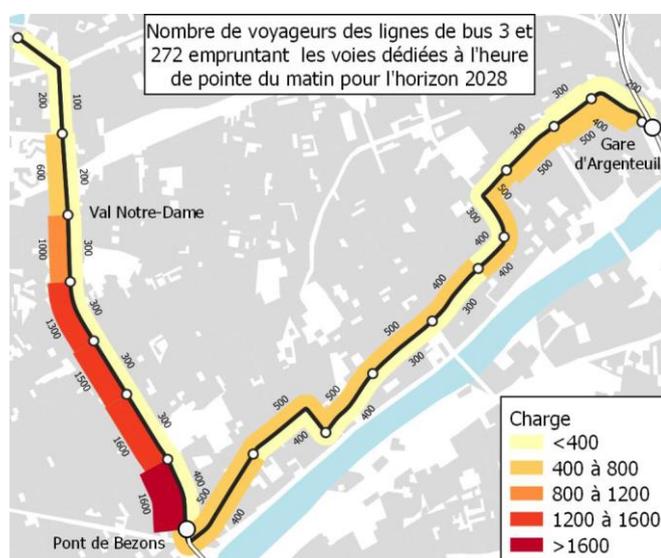


Figure 3 : Nombre de voyageurs des lignes de bus 3 et 272 empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

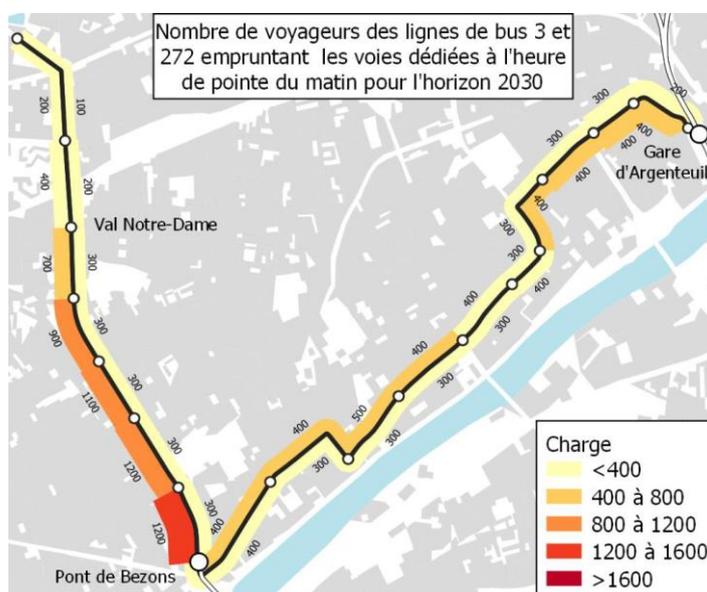


Figure 4 : Nombre de voyageurs des lignes de bus 3 et 272 empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

Les charges dimensionnantes des lignes 3 et 272 sont, en cumulé, de 1600 et 1200 voyageurs par heure respectivement aux horizons 2028 et 2030. Dans les deux cas, elles sont inférieures aux capacités offertes par ces deux lignes (un peu moins de 1900 voyageurs au total). L'offre est donc bien dimensionnée.

Concernant les types de bus mis en service, le maître d'ouvrage rappelle que le projet Bus Entre Seine n'inclut pas de changement des bus, mais s'inscrit pleinement dans la politique de renouvellement du matériel roulant des lignes de bus du secteur, prenant en compte l'accélération de la transition énergétique

d'Île-de-France Mobilités en termes de matériels roulants ainsi que les évolutions de l'offre de transport. Les nouveaux bus seront désormais dotés de motorisation électrique ou gaz naturel, respectant l'environnement et roulant plus silencieusement. Hypothèses de travail en études préliminaires : - Ligne 272 envisagée en motorisation BioGNV, avec des bus d'une capacité identique à l'existant à savoir du matériel articulé (18m, 140 voyageurs), - La ligne 3, envisagée en motorisation électrique, avec une flotte de bus midibus (11m, 80 voyageurs).

Concernant les difficultés relevées sur le parcours des bus actuels Le point de départ du projet Bus Entre Seine 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 à proximité des franchissements de la Seine (pont de Bezons, pont de Colombes et pont d'Argenteuil), vers lesquels convergent de nombreux véhicules aux heures de pointe, alors que peu d'aménagements existent pour faciliter leur circulation (localisation des infrastructures existantes recensée en p168-169 de la pièce G4-Etat initial). Durant les études préliminaires, le maître d'ouvrage s'est appuyé sur une Assistance à Maitrise d'Ouvrage (AMO) performance bus, exploitation et maintenance, afin d'enrichir le projet sur ces thématiques et challenger les études d'insertion avec un regard d'exploitant. Une analyse détaillée du réseau de bus existant a été réalisée en 2019 afin d'identifier les problématiques de performances bus, exploitation et maintenance sur le réseau actuel puis de proposer des solutions adaptées à la fois dans le cadre de l'aménagement des voies bus et la définition de mesures d'accompagnement des bus dans la circulation générale. Les lignes de bus 3 et 272 ont fait l'objet d'un diagnostic particulier visant à adapter le projet de TCSP aux besoins spécifiques de ces deux lignes et à améliorer ainsi leur performance : meilleure vitesse commerciale et ou régularité renforcée. (Synthèse de ces études présentée en pièce G4-Etat initial – partie 5.3.2).

Avis du commissaire enquêteur

La charge dimensionnante paraît adaptée. Le maître d'ouvrage souligne qu'elle est même inférieure à la capacité offerte sur les deux lignes 3 et 272. Cependant, la régularité des bus conditionne l'adéquation entre cette charge et le nombre de voyageurs qui montent au même arrêt. Si un train de bus se forme, le nombre de voyageurs peut être beaucoup élevé. C'est pourquoi les aménagements doivent permettre cette régularité pour correspondre à une amélioration du confort des voyageurs et rendre les lignes de bus attractives. Les études et l'assistance AMO ont permis d'assurer la robustesse de la solution proposée à l'enquête. Ainsi, la charge par véhicule devrait baisser par rapport à la situation actuelle, et pourra par conséquent absorber une augmentation de fréquentation.

Le remplacement à terme du matériel roulant par des véhicules moins émissifs (GNV⁴⁵ et électrique) contribuera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants.

Question du commissaire enquêteur

6. Comment pensez-vous alléger la charge des bus déjà élevée ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant la problématique de la charge des bus : Le maître d'ouvrage s'appuie sur un diagnostic détaillé du fonctionnement actuel des lignes de bus 3 et 272 réalisé en 2019, afin de proposer un projet en deux volets d'aménagements complémentaires visant à améliorer la régularité des lignes de bus du secteur et ainsi à limiter les surcharges de véhicules ; ceci dans un contexte où la demande va augmenter et les conditions de circulation générale se dégrader. Le croisement de données d'enquête Origines-Destinations bus (2016-2017) avec le niveau d'offre existant montre qu'en théorie celui-ci répond à la demande actuelle pour les lignes 3 et 272 (cf. cartes des taux d'occupation moyenne des lignes 3 et 272 – pièce G4 – Etat initial – p176-178). Les problèmes d'irrégularité des lignes et la formation de train de bus peuvent donc générer

⁴⁵ Gaz Naturel pour véhicules

aujourd'hui des surcharges ponctuelles sur certains véhicules (cf. ligne 272) dégradant les conditions de voyages, principalement à l'heure de pointe du matin et sur les secteurs les plus chargés (ceux depuis le quartier des Indes vers la gare de Sartrouville et ceux depuis la RD392 vers le Pont de Bezons).

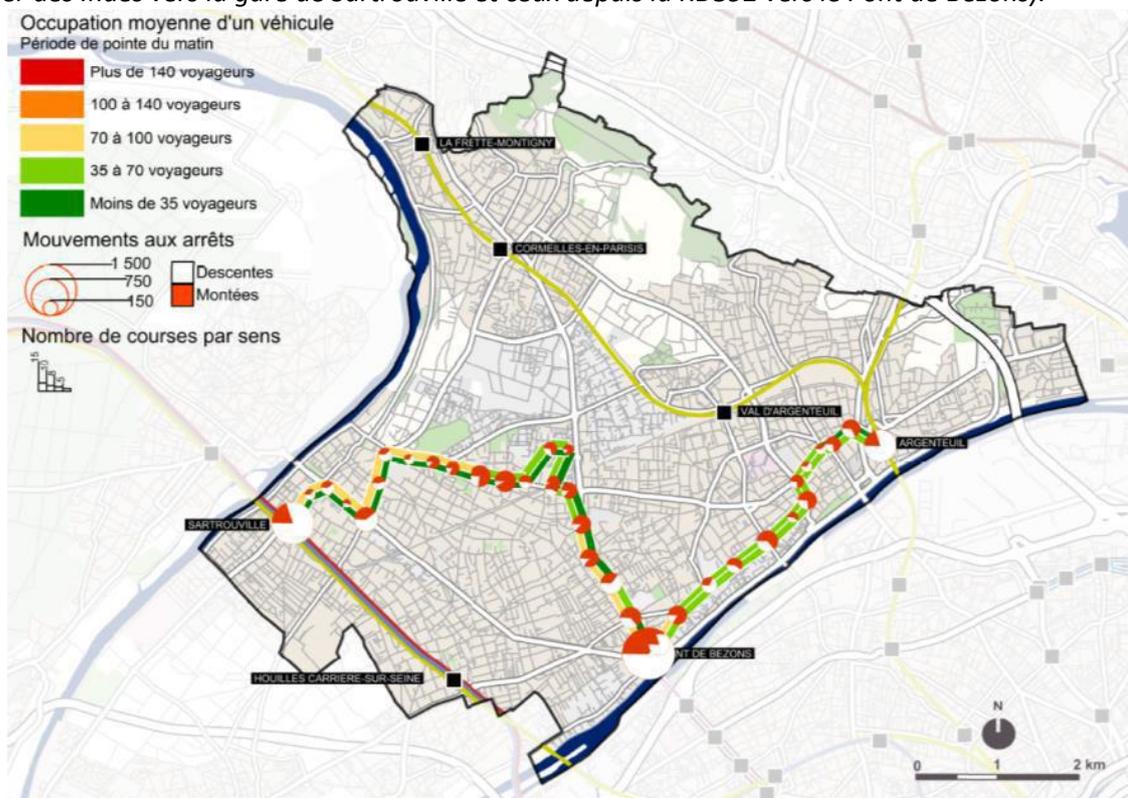


Figure 5 : Occupation moyenne de la ligne 272 à l'heure de pointe du matin (Pièce G4 – p176)

Les prévisions de fréquentation voyageurs réalisées à l'horizon de mise en service du projet montrent que l'offre future de transport serait compatible avec la demande future, y compris sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe (pièce H-DEUP). Le projet Bus Entre Seine comporte deux volets d'aménagements complémentaires visant à améliorer la performance des bus du secteur et notamment la régularité de la ligne et le confort des voyageurs à bord :

- des voies bus dédiées, sur environ 40-45% du linéaire des lignes 272 et 3, au niveau des points sensibles actuels de circulation et des secteurs de charge importante des lignes de bus. La part de sites propres projetés s'approche de celle du réseau de lignes Nemo à Amiens, ou de lignes de bus améliorées (Lianes, Chronobus), déjà en exploitation et qui ont fait preuve de leur régularité ;
- les mesures d'accompagnement de la performance des lignes visant à une robustesse et régularité de la ligne de terminus à terminus pour les lignes 3 et 272. La mise en place d'aménagements dédiés aux bus bénéficiant à plusieurs autres lignes de bus, des gains en régularité seront donc observés à terme pour l'ensemble des lignes du secteur d'étude en interface avec le projet, ce qui conduira à augmenter la capacité des lignes de bus en exploitation. Les études détaillées du projet veilleront à confirmer ces résultats. Le maître d'ouvrage apportera une attention particulière aux secteurs les plus chargés Pont-de-Bezons – Val Notre Dame et Boulevard Feix, afin d'identifier d'éventuels renforts ponctuels de lignes ou adaptations d'itinéraires par une analyse plus fine de la fréquentation par ligne avec les origines/destinations, et de vérifier la robustesse du site propre sur les sections avec une fréquence cumulée moyenne inférieure à 3 minutes par sens par heure (soit un nombre de bus supérieur à 20 bus/h/sens).

Avis du commissaire enquêteur

Les aménagements n'étant pas dédiés à une seule ligne, ils apporteront une complémentarité entre les différentes lignes. Elle permettra une augmentation de la fréquence sur certains tronçons communs, par exemple entre la ligne 3 et 272 sur la RD 392.

Une fréquence inférieure à 3 minutes autorisera une desserte particulièrement performante si elle s'affranchit des difficultés de circulation grâce aux voies dédiées. Le maître d'ouvrage a précisé la part des aménagements dédiés, soit 40 à 45 % du linéaire, positionnés sur les points sensibles en termes de circulation. La comparaison avec d'autres projets permet de prévoir une nette amélioration de la régularité. Elle devrait absorber les déséquilibres de charges engendrés par les trains de bus formés par les ralentissements dans la circulation. Il est à noter que le maître d'ouvrage procédera à des adaptations du réseau si le besoin s'en faisait ressentir.

Question du commissaire enquêteur

7. Le tramway est-il réversible en terme de :
 - a. Largeur des voies ?
 - b. Résistance de la chaussée ?
 - c. Emprise au sol pour les installations techniques ?
 - d. Pour un tramway électrique ? Ou autre énergie ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant la réversibilité du projet vers le tramway :

Si les aménagements Bus Entre Seine ont été conçus de manière à garantir la meilleure évolutivité possible vers du tramway en direction de Cormeilles (insertion axiale bidirectionnelle, largeur de plateforme similaire à celle d'un tramway), plusieurs problématiques resteraient néanmoins à traiter du fait des contraintes d'insertion associées au mode tramway :

- Aménagement de stations tramway plus longues que celles du Bus Entre Seine (65m pour les stations actuelles du T2 au lieu de 35m pour les stations Bus Entre Seine située sur la RD372), nécessitant un élargissement des emprises projets, et par conséquent des acquisitions foncières plus importantes ; les quais doivent être implantés dans un alignement droit ou une courbe de rayon important afin de limiter les lacunes entre la rame et le quai ;

- Courbes : afin de préserver la vitesse commerciale, de limiter les usures de rail (ainsi que les crissements), une valeur minimale de rayon de 30 mètres est retenue pour un tramway, avec pour impacts potentiels des acquisitions foncières plus importantes ;

- Profil en long (déclivité maximale de 7% pour un tramway) ;

- Structure de la plateforme et résistance de la chaussée afin de résister à une charge matérielle plus importante ;

- Dévoisement de réseaux : dans le cadre d'un projet de tramway, l'ensemble des réseaux sous la plateforme doivent être déviés ;

- Franchissement de l'ouvrage d'art SNCF sur la RD392 (voie unique) ;

- L'alimentation électrique : des postes de redressement sont à implanter tous les 1 500 à 2000 m, installations techniques nécessitant des emprises au sol complémentaires.

Par ailleurs le maître d'ouvrage identifie d'autres problématiques inhérentes à la bascule vers un projet tramway :

- s'agissant d'un nouveau projet, de nouvelles études seraient indispensables, impliquant un allongement du calendrier prévisionnel et un report de la mise en service ;

- la mise en œuvre de procédures réglementaires complémentaires à engager (ex : volet sécurité lié aux transports guidés) pouvant aussi impacter le calendrier de l'opération ;

- une acceptabilité des riverains plus compliquée du fait de travaux d'infrastructure plus longs et plus impactants ;
- des financements complémentaires à mettre en place du fait de coûts d'investissement plus élevés.

Avis du commissaire enquêteur

On peut affirmer sans préjuger de l'avenir, que le projet ne sera réversible qu'au prix de travaux extrêmement importants et coûteux. De plus, la présence d'une ligne de tramway, au regard des emprises déjà contraintes pour le Bus entre Seine sur la RD 392 ne permettrait pas de garder un réseau de bus BHNS sur ce tronçon. Or ce réseau irrigue de manière fine un territoire desservi par des transports en commun lourds éloignés. Il me semble inutile de tabler sur une réversibilité des aménagements pour les années à venir.

B. Optimisation du projet

La ligne Bus entre Seine apparaît donc comme un pis-aller dont il faudra se contenter. Dans la logique du projet, certains ont fait des propositions :

- Prolongation des voies dédiées jusqu'à Sartrouville et Corneilles.
- Bus Tzen pour la ligne 3.
- Augmentation des fréquences de la ligne 3.
- Circulation de la ligne 3 le dimanche.
- Adapter les horaires du réseau de bus pour plus de correspondances avec le bus entre Seine et le tramway T2.
- Optimiser la future correspondance avec le T11 en permettant au bus 3 et au bus 272 d'y rabattre efficacement les voyageurs. Un contributeur suggère : « *Le bus 272 devrait passer par la station Berry/Sureaux afin d'avoir une correspondance avec le 3 plus rapide que celle de la station « Val Notre-Dame », évite un temps de trajet pour les gens venant de Corneilles.* » Observation n°4.

La mise en relation du projet, ou mieux du T2 prolongé, avec la future ligne tangentielle du T11 est très attendue.

L'aménagement de la rue Michel Carré est bien perçu. Certains souhaiteraient que la rive Nord soit exploitée par le projet à l'instar de la ville d'Argenteuil qui y voit une opportunité de requalification urbaine. Les habitants craignent que le maintien des activités de casse situées sur cette rive ne compromette l'efficacité du projet. En effet ces activités génèrent de nombreux stationnements sauvages qui pourraient gêner le parcours des bus.

Questions du commissaire enquêteur

1. Est-il envisageable de déporter les aménagements sur la rive Nord de la rue Michel Carré ?

Réponse du maître d'ouvrage

Actuellement, la rue Michel Carré présente un profil étroit et en partie en sens unique (depuis environ 250 m à l'ouest de la place du 11 novembre et jusqu'entre la rue Henri Barbusse). Le secteur est marqué par des remontées de file dues à la congestion du Pont de Colombes, en particulier à l'heure de pointe du matin. Le projet Bus Entre Seine prévoit d'aménager un site propre bidirectionnel pour faciliter la circulation des bus. Celui-ci sera majoritairement positionné en axial (au milieu de la voirie), de manière à préserver les conditions d'accès aux entrées riveraines. Afin de restituer les fonctionnalités urbaines existantes avec l'insertion du site propre bus, un élargissement de l'emprise existante est prévu en lien avec le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, permettant la création d'un véritable axe urbain et paysager dans ce quartier en transformation.

Les emprises disponibles ont été partagées et validées avec la Ville d'Argenteuil dès le Dossier d'Orientation des Caractéristiques Principales, avec pour guide de ne pas avoir d'impact foncier en rive nord sur la section entre la rue du Marais et la place du 11 novembre et d'élargir l'emprise en rive sud incluant en partie des emplacements réservés (ER) : aménagement retenu à l'issu des études préliminaires et présenté à l'enquête publique représenté ci-dessous.



S'agissant du décalage des aménagements Bus Entre Seine sur la rive Nord de la rue Michel Carré, le maître d'ouvrage a diligenté une étude spécifique permettant d'analyser l'opportunité et la faisabilité de la variante proposée par la Ville d'Argenteuil en septembre 2020 en vue de réajuster le tracé du Bus Entre Seine et de rester dans les emplacements réservés situés en rive sud. Cette configuration prévoit la conservation des aménagements, avec des impacts fonciers en rive sud limités aux emplacements réservés mais en impactant des parcelles (15) et des bâtis (7) en rive nord.



Ces premières études concluent sur la faisabilité de cette insertion alternative, avec un impact limité sur les performances d'exploitation du Bus Entre Seine, quand bien même l'accentuation des courbes du tracé pourrait dégrader la vitesse des bus et le confort des usagers. Elle implique toutefois des impacts fonciers importants en rive nord, venant alourdir le bilan financier de l'opération. Les emprises de la rue Michel Carré telles que prévues dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique objet de l'enquête sont compatibles avec les deux tracés. Le maître d'ouvrage s'engage à approfondir le choix du tracé dans les études ultérieures en lien avec les partenaires du projet et sur la base des conclusions de l'enquête publique.

Avis du commissaire enquêteur

La proposition émise par la Ville d'Argenteuil part du constat que la rive Nord présente un tissu urbain fortement dégradé avec des activités nuisibles au bon fonctionnement de la circulation, telles que des casses automobiles. La Ville s'est de plus engagée à participer à la requalification de cette rive en accompagnement du projet. Il serait dommage de passer à côté d'une opportunité d'élargissement qui épargne la rive Sud, rénovée récemment.

Il pourrait également être intéressant d'étudier la possibilité de proposer des aménagements cyclables séparés sur cette portion, en augmentant légèrement l'impact foncier. Si l'impact foncier peut en être plus coûteux, il n'en demeure pas moins, que des terrains libérables seront de plus en plus rares, et que l'on pourrait regretter un manque d'anticipation pour la mise en place de circulations douces sécurisées. Les

années récentes ont prouvé le succès des aménagements cyclables quand ces derniers procurent aux usagers un sentiment de sécurité. L'engouement pour les pistes cyclables « post-Covid » l'ont confirmé.

Question du commissaire enquêteur

2. Quelle sont les prévisions de fréquence et de jours de circulation pour la ligne 3

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet Bus Entre Seine donnera lieu à sa mise en service à une restructuration du réseau de bus, à laquelle les élus des territoires concernés sont associés, avec pour objectif de faire bénéficier les lignes de bus structurantes des aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine. Le schéma de restructuration du réseau fera l'objet d'échanges continus avec les collectivités et partenaires concernés. A ce stade des études, de premières orientations ont été validées avec les collectivités. Le maître d'ouvrage veillera à la confirmation de ces hypothèses dans les étapes ultérieures. Concernant la ligne 3, son rôle de ligne de desserte locale et de rabattement vers les pôles serait amené à se renforcer en lien avec le développement urbain, d'où une proposition de modification de son itinéraire plus direct entre le boulevard du Paris et le pont de Bezons. Les jours de circulation de la ligne actuelle (du lundi au samedi) seraient ainsi maintenus, l'amplitude horaire étendue de 30 minutes le soir (de 5h15 à 0h00), et la fréquence moyenne de passage serait renforcée sur l'ensemble de la journée, en passant de 15 mn à 10 mn en heure de pointe (cf. pièce G5 - Etude d'impact – p 126).

Tableau 22 : Offre prévue pour la ligne 3 (journée type)

Plage horaire	Intervalle de passage
5h15 - 6h30	15 minutes
6h30 - 9h30	10 minutes
9h30 - 17h00	20 minutes
17h00 - 19h30	10 minutes
19h30 - 21h30	15 minutes
21h30 - 0h00	20 minutes

Avis du commissaire enquêteur

C'est un point qui est revenu assez fréquemment chez les habitants. La fréquence sera augmentée par rapport aux horaires actuels qui paraissent insuffisants. La ligne pourra attirer plus de passagers en provenance de Cormeilles-en-Parisis avec une fréquence améliorée et un temps de parcours réduit. En effet, ce sont les habitants de Cormeilles-en-Parisis qui bénéficieront le plus des améliorations apportées par les voies dédiées en termes de temps de parcours.

Elle répondra à la venue de nouveaux habitants dans les opérations prévues : ZAC des bois-Rochefort, Cité des Indes mais aussi sur la densification de la RD392. De plus elle desservira des locomotives commerciales telles que Castorama, Grand Frais. Elle desservira de nombreux établissements scolaires également. Il serait souhaitable que les horaires se coordonnent avec les établissements.

Question du commissaire enquêteur

3. Pourquoi ne pas avoir adopté un projet plus ambitieux sur l'ensemble du parcours (jusqu'à Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet Bus Entre Seine est un projet multiple dans sa forme, afin de s'adapter au mieux aux contraintes du territoire et de l'environnement urbain traversé. Dès les études préalables, le

prolongement des aménagements de voies dédiées bus n'a pas été retenu entre la RD392 et les gares de Cormeilles-en-Parisis 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). Le projet soumis à la concertation préalable proposait ainsi la mise en place de mesures d'accompagnement sur les branches de Sartrouville et Cormeilles en Parisis, permettant une adaptation souple au territoire avec une meilleure efficacité.

Les études préliminaires ont permis d'approfondir la réflexion et de définir le programme des mesures d'accompagnement en lien étroit avec les collectivités et partenaires du projet. Elles ont consisté en un diagnostic de la performance des lignes actuelles puis l'analyse de propositions diverses visant à faciliter la circulation des bus dans la circulation générale, telles que la mise en place de priorité bus aux carrefours, de couloirs bus d'approche si faisables, des modifications du plan de circulation ou de l'organisation du stationnement, la mise en accessibilité des points d'arrêts. Ces mesures d'accompagnement ont bénéficié d'un regard exploitant afin de confirmer leur intérêt. Elles sont complémentaires aux aménagements voies dédiées, en vue de garantir une performance de ligne de terminus à terminus pour les lignes structurantes 3 et 272 à la mise en service du Bus Entre Seine, notamment une meilleure régularité. Le maître d'ouvrage poursuivra la réflexion dans le cadre des études détaillées afin de valider les dispositions à mettre en œuvre, en maintenant le lien étroit avec les partenaires du projet (collectivités et gestionnaires de voirie, exploitants).

Avis du commissaire enquêteur

Si on peut comprendre les attentes des habitants, il faut effectivement retenir que les temps de parcours améliorés sur les voies dédiés repercuteront de manière favorable sur l'ensemble des lignes. Les mesures d'accompagnement auront un impact positif en facilitant les montées par exemple qui permettent de gagner du temps. La priorité aux feux est également un facteur qui est tout à fait efficace pour améliorer les temps de parcours et maintenir de la régularité.

Question du commissaire enquêteur

4. Pouvez-vous donner un plan plus de la future correspondance avec le T11 ? Quelles sont les possibilités d'optimisation de cette correspondance très attendue par les habitants ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les projets « Bus Entre Seine » et « prolongement du Tram T11 » sont deux projets d'infrastructure complémentaires présentant un grand intérêt pour le territoire, le premier constituant une liaison rapide de type ferroviaire avec peu de stations, le second assurant quant à lui une desserte plus fine du territoire. Ces deux projets ont toutefois des temporalités différentes, avec un horizon projet ultérieur pour le projet de prolongement du Tram T11 dont la reprise des études d'avant-projet est en cours. Le réseau de bus aura vocation à être réorganisé en rabattement à l'horizon de mise en service du prolongement du T11. En particulier, certaines lignes de bus bénéficiant du projet Bus Entre Seine, notamment la ligne 272, pourront être en correspondance directe avec la nouvelle station Val Notre Dame T11, desservant une zone très urbanisée, mais actuellement assez mal desservie par les transports collectifs. Cette dernière, localisée le long des emprises de la grande ceinture nord, restera éloignée de la RD392 et de la station Val Notre Dame « Bus Entre Seine ». Les aménagements ponctuels « Bus Entre Seine » prévus à Sartrouville resteront compatibles avec une évolution de l'itinéraire des lignes, pour assurer un maillage optimal du réseau de transports en commun sur ce territoire et une correspondance Bus /Tram efficace. Les plans de la correspondance avec la future station T11 seront donc élaborés dans le cadre des études d'intermodalité du projet de Tram T11 prolongé, en concertation avec les collectivités locales et partenaires du projet de prolongement. Le maître d'Ouvrage veillera dans les prochaines étapes à mettre en œuvre une bonne articulation du projet Bus Entre Seine avec le projet de prolongement du Tram T11.

Avis du commissaire enquêteur

L'intermodalité avec le futur T11, même lointaine fait partie des bénéfices attendus du projet à part entière. C'est donc un point sur lequel il est particulièrement important d'être vigilant, comme tout ce qui implique des ruptures de charges dans les trajets.

Question du commissaire enquêteur

5. La problématique des correspondances revient souvent : existe-t-il des outils pour améliorer les correspondances entre les différentes lignes de transport quel que soit leur mode ?

Réponse du maître d'ouvrage

De façon générale, la qualité des correspondances entre lignes de transport participe à l'efficacité d'un réseau de transport collectif maillé à l'échelle du territoire. Les bonnes pratiques d'aménagements consistent à rechercher les cheminements les plus courts, confortables, lisibles et sécurisés, au niveau des points de correspondance des lignes (stations ou pôles d'échange pour les points de correspondance majeurs du réseau de lignes) afin d'assurer la correspondance la plus efficace possible :

- des quais mutualisés et suffisamment bien dimensionnés au regard des flux,
- proximité des points d'arrêts distincts avec des trottoirs d'approche confortables et des traversées sécurisées, - des gares routières / pôles de correspondances fonctionnels en cas de multiplicité des échanges et importance des flux concernés, intégrant des zones de régulation des lignes et des aménagements quais à quais tram / bus (cf. Pont de Bezons),
- une signalétique, un jalonnement et une information voyageurs en station facilitant la lisibilité des correspondances. Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage mais aussi autorité organisatrice des mobilités, est très attaché à la facilitation des correspondances sur le réseau francilien.

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre ces principes tout au long de la conception du projet Bus Entre Seine. Ils ont d'ores et déjà guidé la définition des stations du tracé « voies dédiées » et du programme de mise en accessibilité des stations sur la section des mesures d'accompagnement. Une attention particulière sera portée au fonctionnement des pôles d'échanges, nœuds d'échanges importants au cœur du projet dans le cadre des études détaillées.

Avis du commissaire enquêteur

Les habitants ont surtout souligné le fait que les horaires de passage ne correspondaient pas, ou que les chauffeurs n'attendaient pas les voyageurs. Le maître d'ouvrage ne peut pas préjuger de la gestion du réseau qui sera faite, mais il est important de rappeler que les aménagements ne peuvent être efficaces sans une gestion appropriée visant à réduire les temps de correspondance.

Question du commissaire enquêteur

6. Que pensez-vous de la proposition de déplacer la correspondance avec la ligne 3 à l'arrêt Sureauux ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les correspondances quais à quais entre la ligne 272 et la ligne 3 ne seront pas possibles à l'arrêt Berry/Sureauux du Bus Entre Seine au regard de l'itinéraire de la ligne 272, les stations « Berry » et « Berry / Sureauux » étant toutefois assez rapprochées, distantes d'environ 100m (cf. carte ci-dessous – pièce G5 – Etude d'impact – p124). Les correspondances entre ces deux lignes seront facilitées au niveau de la station Val Notre Dame, à la mise en service du Bus Entre Seine. Les premières orientations validées concernant la restructuration bus à l'horizon de mise en service de l'infrastructure Bus Entre seine prévoient une simplification du tracé actuel de la ligne 3, avec un itinéraire plus direct sur la RD392. Les lignes 3 et 272

disposeront alors d'un même tracé sur la RD392 entre le Pont de Bezons et l'intersection avec la rue du Berry, avec des correspondances quais à quais à la station Val Notre Dame.



Par ailleurs, positionner la station « Berry-Sureaux » au plus près de la rue du Berry sur le tronç commun, pour permettre une correspondance optimisée Cormeilles (ligne 3) – Sartrouville (ligne 272), a été étudié durant les études préliminaires. Ce positionnement impliquait au moins un impact supplémentaire sur 3 parcelles et un impact bâti (maison individuelle). Après échanges avec les communes concernées, ce positionnement avait été écarté au regard des contraintes foncières. Pour la liaison Cormeilles - Sartrouville, il sera également possible de réaliser une correspondance quai à quai au niveau de la station « Berry / Sureaux » entre les lignes 3 et 1, cette dernière desservant notamment la gare RER de Sartrouville.

Avis du commissaire enquêteur

Les aménagements permettront une plus grande complémentarité entre les lignes de l'ensemble du réseau local, donc pas seulement entre les lignes 3 et 272. Les lignes 3 et 272 seront en correspondance sur l'ensemble des arrêts entre Val Notre-Dame et Pont de Bezons et la ligne 30-05 en direction de Sartrouville sera en correspondance avec la ligne 3 à la station les Ecrivains.

C. Accessibilité

L'accessibilité aux stations est un point évoqué par la Ville de Bezons. Elle déplore l'absence de lisibilité des passages piétons franchissant les voies dédiées pour les piétons entre autre. Elle juge les aménagements dangereux par manque de repères. Les pistes cyclables actuelles sont illisibles sur la place à Grâce de Dieu et dangereuses sur les trottoirs.

Ce diagnostic est confirmé par les habitants : « la place aux piétons est dérisoire surtout au niveau du cœur de ville de Bezons où certaines zones semblent dangereuses, non marquées, je pense au carrefour de la place de la mairie avec différentes voies à traverser pour les piétons dont les voies dédiées au bus avec des sens de circulation incompréhensibles et mal signalées. » Observation 108.

Certains habitants évoquent l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. « *Concernant l'aménagement des abords des stations et dans le but d'offrir confort et sécurité aux usagers il nous paraît une irréprochable occasion pour parfaire les abords piétonniers pour y accéder ainsi que pour circuler au-delà, c'est-à-dire reconstruire les trottoirs menant à ces stations.* » Observation 98.

La largeur trottoirs est une préoccupation pour l'association CADEB⁴⁶ : « *Le paragraphe 2, 7, 3,2 page 96 ne précise pas les largeurs des trottoirs. Nous proposons de réaffirmer une largeur minimale sans obstacles.* » Observation 107.

Questions du commissaire enquêteur

1. Pouvez-vous répondre à l'association CADEB ?
2. Pouvez-vous être plus précis sur les dispositifs qui seront mis en place pour favoriser :
 - a. L'accessibilité pour l'ensemble des voyageurs et PMR (largeur des refuges, passages, signalétique, hauteur des trottoirs, quais, rampes) ?
 - b. La sécurité des voyageurs et des piétons (traversée des voies, indication des sens de circulation, descente des bus, coordination des feux etc.) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Selon l'arrêté du 15 janvier 2007 de la norme NFP 98 350, les cheminements piétons doivent présenter une largeur de 1,40 m minimum libre de tout obstacle sur une hauteur de 2,30 m minimum. Cette largeur peut être réduite à 1,20 m lorsqu'il n'y a aucun mur de part et d'autre du cheminement. Cependant, dans le cadre du projet Bus Entre Seine, afin de faciliter l'implantation des émergences (mobilier, candélabre, ...) et d'offrir un meilleur confort aux usagers, une largeur de trottoir de 2,50 m a été recherchée, permettant l'installation des émergences dans une bande technique le long du fil d'eau, un cheminement libre d'obstacle y compris lors de la collecte des ordures ménagères, et de s'adapter aux variations des pieds de façades.

Les largeurs de trottoirs utilisées dans le cadre du projet Bus Entre Seine sont renseignées dans le tableau ci-dessous :

	<i>Dimension minimum</i>	<i>Dimension préconisée</i> ⁴⁷
<i>Trottoir</i>	<i>1,40 m sans obstacle 2,00 m avec obstacles</i>	<i>2,50</i>

Le projet Bus Entre Seine a été conçu de manière à proposer des aménagements piétons sécurisés, confortables, et lisibles. L'intégralité des aménagements réalisés sera accessible aux PMR. En effet, les réaménagements urbains qui accompagnent l'arrivée du projet sur les voies dédiées et au niveau des stations (pour les secteurs concernés par les mesures d'accompagnement), faciliteront les cheminements pour les piétons d'une façon générale, et pour les personnes à mobilité réduite en particulier (espaces publics élargis, trottoirs les plus larges possible, etc.).

Concernant les traversées piétonnes, celles-ci seront marquées réglementairement au sol et accessibles à partir des trottoirs par des bateaux présentant une différence de hauteur maximale de 2 cm entre le trottoir et la chaussée, conformément à la réglementation. La matérialisation de la traversée est complétée par un dispositif d'éveil et de vigilance destiné aux personnes malvoyantes. Sur le tracé, des îlots refuges, idéalement en baïonnette, ont été insérés au niveau des carrefours lorsque :

- le phasage retenu pour les carrefours l'imposait (traversée en deux temps) ;*
- la largeur de la chaussée à traverser était supérieure à 12m. Les dimensions retenues pour les refuges et traversées piétonnes sont les suivantes :*

⁴⁶ Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye

⁴⁷ NDR : Dimensions préconisées pour le projet

	Dimension minimum	Dimension préconisée
Largeur du passage piéton en section courante	3,0 m	4,0 m
Largeur du passage piéton en station		5,0 m
Îlot refuge (la largeur varie en fonction du flux piéton et de la présence ou non d'une piste cyclable)		2,0 m

Le projet intègre l'ensemble des contraintes à respecter afin d'assurer l'accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite dans des conditions optimales de sécurité et de confort. Ainsi, des rampes d'accès à pente douce seront aménagées au niveau des passages pour piétons et aux extrémités des quais.

	Dimension minimum	Dimension préconisée	Dimension maximum
Dévers (pente transversale)	1%	1 à 2%	2%
Pente longitudinale		4% avec palier de repos de 1,40 m tous les 20 m maximum	Entre 4 et 5%, palier tous les 10 m Entre 5 et 8% sur 2 m maxi Entre 8 et 12% sur 50 cm maxi
Palier de repos	1,40 m x 1,40 m minimum (horizontal et sans obstacle)		

Une hauteur de quai de 18 cm est retenue pour optimiser l'accostage et l'accessibilité PMR, soit 4cm plus haut que les trottoirs proposés. De plus, les stations des voies dédiées sont implantées en alignement droit pour garantir l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du quai en préservant une lacune horizontale minimale.

Concernant la sécurité des voyageurs en station, le dimensionnement de la largeur des quais a fait l'objet d'une attention particulière, car au-delà de réduire le temps d'échanges voyageurs, il permet d'assurer des cheminements sécuritaires et confortables au niveau des stations. Ainsi, les prévisions de fréquentation ont été prises en compte dans le dimensionnement des largeurs de quais afin de garantir :

- des espaces de stationnement suffisants pour les personnes attendant le bus : au moins 70 cm en fond de quai ;
- des largeurs de circulation adaptées pour les montées / descentes au bus : au moins 1,40 m, entre le nez de quai et l'espace de stationnement. Par ailleurs, pour garantir un cheminement sécurisé aux stations axiales du projet, deux traversées piétonnes sont mises en œuvre de part et d'autre des quais permettant ainsi d'assurer des cheminements les plus courts et directs possibles (des garde-corps sont mis en œuvre pour inciter les usagers à emprunter ces traversées sécurisées). Dans le cadre de stations insérées en section banalisée, les traversées piétonnes sont éloignées d'au minima 10 m de la station pour garantir la covisibilité entre les piétons et les véhicules. Sur le projet, les traversées de carrefour seront protégées par des signaux R12 piétons, que ce soit pour traverser le site propre ou les voiries des véhicules particuliers, dans un souci d'homogénéité et de sécurité. Des traversées de carrefour en une phase de vert ont été privilégiées. Le cas échéant, des refuges piétons ont été insérés

Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage a privilégié des espaces confortables, tant au niveau des trottoirs (au-delà des normes) et des quais. La présence des garde-corps permettra de guider les flux vers les passages piétons. La hauteur de quai sera légèrement surélevée pour faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ces éléments sont particulièrement importants sur les stations situées en position axiale sur la chaussée.

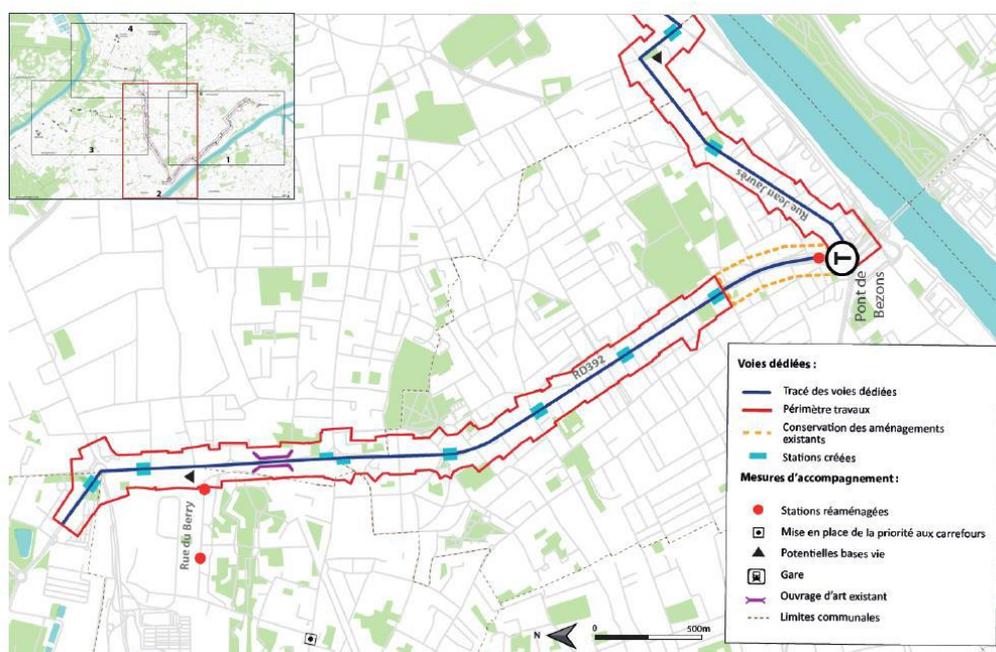
Toutefois, la largeur des îlots refuges pour les piétons ne doit pas être inférieure à 2 m, car c'est un élément de sécurité important en cas de flux important.

Question du commissaire enquêteur

3. Les aménagements déjà réalisés à la station Grâce de Dieu seront-ils améliorés en concertation avec la Ville ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le périmètre du projet Bus Entre Seine n'inclut pas de reprise des aménagements bus existants récents, comme concerté avec les Villes dès le démarrage des études préliminaires. Les prochaines étapes du projet permettront d'apporter les améliorations techniques au projet présenté à l'enquête publique en lien avec le territoire. Sous réserve de rester dans les emprises du Plan Général des Travaux (pièce D du dossier d'enquête), Île de France Mobilités s'engage à étudier les améliorations des aménagements existants réalisés à la station Grâce de Dieu en cohérence avec les futurs aménagements du linéaire des voies dédiées, en lien notamment avec la Ville de Bezons et le Conseil Départemental du 95 (propriétaire/ gestionnaire de voirie RD392).



Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire est satisfait de la réponse du maître d'ouvrage car ce tronçon participe à la continuité de l'aménagement qui doit présenter le même niveau de service et de sécurité sur l'ensemble de son linéaire.

D. Variantes et propositions

Les contributeurs ont proposé des variantes au projet. La première, on l'a vu, consiste à prolonger le tramway T2 jusqu'à Argenteuil ou Corneilles-en-Parisis, voire jusqu'à Houilles.

La plus réaliste, bien que très éloignée de l'objectif de couvrir un secteur en étoile est une prolongation réduite à quelques stations : « faire qu'une portion du pont de Bezons à Corneilles en tramway afin d'optimiser le budget. » Observation 38. « Nous pensons que le projet Bus est mieux que rien mais la prolongation du T2 que quelques kilomètres de plus serait bénéfique à la ville. » Observation 82.

L'autre variante proposée cherche à éviter l'axe Jeanne d'Arc Gallieni et Feix pour maintenir les alignements d'arbres situés sur ces axes. Cet objectif est décliné en plusieurs propositions :

1. Maintenir le tracé sur l'axe Jeanne d'Arc et Gallieni (ou partiellement sur Gallieni) en banalisé, et réunir les stations Feix et Gallieni en une seule station. C'est la solution proposée par la Ville d'Argenteuil.
2. Utiliser la ligne 6 entre la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons en doublement de la ligne 272, ou créer une ligne directe sans arrêt entre ces deux points.
3. Emprunter les voies sur berges et la 2X2 voies (RD311).

4. Emprunter le bd Héloïse et ainsi desservir le marché puis rejoindre la D48. Frédéric Lefebvre (observation 110) a proposé une variante plus aboutie :

« Une variante Sud a été étudiée — la "variante 2" du résumé non technique, pièce G, page 29, figures 43 et 44 mais d'une façon qui me semble absurde : son trajet est un grand détour pour éviter Gallieni et Jeanne d'Arc mais pour rejoindre ensuite le trajet Nord (Léon Feix) via l'avenue Gabriel Péri : à quoi bon ? Léon Feix est déjà surchargé de lignes de bus. On rejoindrait la gare bien plus directement en restant au Sud, soit très simplement par la rue Pierre Guienne (ce qui demande simplement de réaménager l'entrée du parking aérien de la gare, pour permettre à un bus d'y entrer par le Sud), soit par les rues Alfred Labrière et (le bout de) Paul-Vaillant-Couturier, comme la ligne 6 actuelle.

la description de ses contraintes d'insertion est sidérante : les contraintes sont indiquées en "rouge" pour le boulevard Héloïse très large et rarement saturé et en "rouge" encore pour Gabriel Péri sans doute l'avenue la plus large d'Argenteuil, avec aujourd'hui beaucoup de place inutilisée sur les bas-côtés ; la Ville vient d'en lancer une étude de redéfinition. C'est la même couleur que pour Gallieni / Jeanne d'Arc, ancien tracé des murailles de la ville, qui sont des 2x1 voie, avec côté Nord un linéaire de maisons "patrimonial".

3) Quel que soit le devenir du projet immobilier dit "Cap Héloïse" puis "Les promenades d'Argenteuil", l'île Héloïse manque gravement contrairement à la lisière Nord du centre-ville de desserte par les transports en commun. Ceci non seulement pour le "marché", seul cité dans l'étude, que pour les équipements de loisirs (parc des Berges, salle Jean Vilar, stade, gymnase...) et pour les nombreux habitants notamment en habitat collectif (ensembles Salvador Allende, rue de l'Hôtel-Dieu).

J'appelle donc à réétudier cette "variante 2" en privilégiant un tracé plus direct, plus cohérent sur l'ensemble du trajet (longer à distance le bord de Seine), alternative plus directe aux flux de voitures importants sur ce trajet (par la RD311 notamment), et répondant à des besoins de déplacement actuellement mal couverts.

Actuellement, seule la ligne 8 y passe, mais précisément sous forme de grand détour (par Gabriel Péri, Héloïse et De Gaulle, soit 7 stations là où les lignes 9 et 272 n'en ont que 2 alors qu'elle dessert en premier lieu le quartier du Val d'Argent Nord, situé à l'opposé. Le bon sens serait de faire passer par Héloïse la future ligne "entre Seine" avec son site propre, et par Jeanne d'Arc / Gallieni la ligne 8 vers l'hôpital et le Val Nord. »

5. Réserver le tronçon Jeanne d'Arc- Gallieni à la circulation des vélos et des bus :

« Je propose de réserver la voie au trafic bus et à la circulation vélo. Toutes les parcelles Jeanne d'Arc et Gallieni sont par ailleurs desservies par la rue de la Tour Billy et le trafic riverain ne générerait pas le trafic bus. » Observation 110. Proposition également soutenue par les cyclistes.

D'autres variantes jugées plus pertinentes pour les habitants ont été proposées :

6. « le tracé retenu ne touche pas le plus grand nombre d'Argenteuillais. Une variante proposée pourrait être retenue: après le passage devant le GARAC, le bus peut remonter la rue du Lt Colonel Prud'hon, puis au Val sud longer le bd du général Leclerc, jusqu'au bout, puis enfin poursuivre sur la rue du général Delambre pour reprendre son chemin prévu, à la limite de Bezons. L'intérêt est que l'hôpital d'Argenteuil, le val sud et le val Notre Dame sont ici desservis: le lycée Jean Jaurès et cette partie des Champioux. Les boulevards sont larges et permettraient de créer deux vraies voies en site propre qui permettraient de relier vite la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons. La partie du Val Notre Dame qui sera desservie dans le tracé proposé ne concernera que la partie sud, puisque le passage par la rue Michel Carré va encore moins concerner ces habitants, qu'aujourd'hui et le passage du 272 un peu plus au nord avec la rue Henri Barbusse. Par ailleurs, ce bus en site propre ne concerne qu'un quartier pas encore sorti de terre, la Porte Saint Germain. » observation 87
7. « Les voies dédiées bus, peuvent être prolongées sur la D392 jusqu'au rond-point de Chronodrive à Cormeilles en Parisis, avant de rejoindre l'avenue Louis Hayet, plutôt que le boulevard du parisis et le boulevard des bois Rochefort qui viennent d'être refait à neuf avec de la verdure à contrario de la D392. Il me semble que cette continuité à assez de place pour 2 voies dédiées ainsi que 2 pistes cyclables et arbres. En rajoutant l'arrêt "Les Bruyeres" de l'autre côté du centre commercial "Les allées de Cormeilles". » observation 81
8. Mutualisation des arrêts Louis Hayet et l'arrêt Les écrivains pour gagner du temps. observation 81

Question du commissaire enquêteur

1. Y-a-t-il d'autres projets de transports en commun dans le secteur, en dehors du T11 et du T1 ?

Réponse du maître d'ouvrage

Projets de transports collectifs sur le secteur d'étude L'état initial de l'étude d'impact (pièce G4 – partie 5.4 – p 179) présente le réseau de transport collectif à l'horizon du projet. Trois projets de transport en commun sont programmés dans le secteur d'étude, conformément au PDUIF 2010-2020 : le prolongement du Tram T11 à l'ouest, EOLE et l'extension du Tram T1 à l'ouest. Les modélisations de trafic et les prévisions de fréquentation voyageurs du projet Bus Entre Seine tiennent compte de ces projets d'infrastructure structurants, qui vont dynamiser le secteur d'étude et ses alentours et pourront affectés la structure des déplacements sur le territoire. Les études d'avant-projet actualiseront les études de trafic après un nouveau recensement des projets de transports collectifs programmés.

Question du commissaire enquêteur

2. Quelle est la fréquence de la ligne 6, et son taux de fréquentation ?
 - a. Proposition 2 : Utilisation de la ligne 6 en doublement de la ligne 272, ou création d'une ligne directe sans arrêt entre la gare et le Pont de Bezons : Y-a-t-il moyen de la rendre plus complémentaire de la ligne 272 qui assure une desserte plus fine que la ligne 6 ?

Réponse du maître d'ouvrage

La ligne 6 est une des principales lignes de bus du secteur d'étude (cf. Pièce G4 DEUP – Etat initial - p167), reliant la gare d'Argenteuil à la gare de Houilles Carrières-sur-Seine en passant par le Pont de Bezons. Elle bénéficie actuellement d'une fréquence de 15mn en heure de pointe et d'une fréquentation moyenne par jour ouvré (JOB) de 2280 voyageurs (source : comptages 2018 Île-de-France Mobilités). Sur la commune d'Argenteuil, Il s'agit d'une ligne express, qui en plus de proposer une liaison directe et « rapide » pôle à pôle (peu d'arrêts) entre le Pont de Bezons et la gare d'Argenteuil via les quais de Seine, dessert également les entreprises situées le long des Berges de Seine puis le projet urbain Porte de Saint-Germain-Berges de de Seine via la rue Henri Barbusse. Les lignes 6 et 272 sont actuellement deux lignes très complémentaires entre les pôles d'Argenteuil et Pont de Bezons, permettant une desserte fine du territoire et avec un itinéraire commun à l'est du Pont de Bezons

sur la rue Jean Jaurès : ligne 272 de desserte (25 minutes théoriques) et ligne 6 rapide (22 minutes théoriques).

Les premières orientations de restructuration du réseau de bus à l'horizon de mise en service du projet Bus Entre Seine, bâties en lien avec les collectivités et exploitants sont les suivantes :

- secteur Centre-ville d'Argenteuil : conservation de l'itinéraire de la ligne 272 et déviation de la ligne 6 via le bd Léon Feix et l'avenue Gabriel Péri ;
- secteur liaison Centre-ville d'Argenteuil – Pont de Bezons : modification de l'itinéraire de la ligne 272 avec l'implantation du Bus Entre Seine sur Michel Carré au cœur du futur quartier des Berges de Seine et un maintien de l'itinéraire actuel de la ligne 6 sur la RD311 et la rue Henri Barbusse pour desservir les zones d'activité de la RD311, avec un passage de la fréquence de la ligne 6 à 10mn en heure de pointe.

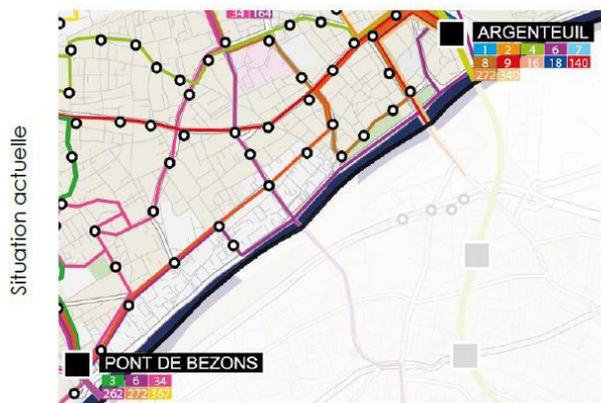


Figure 7 : Extrait de la carte de l'offre bus actuelle



Figure 8 : Extrait de la carte de restructuration bus envisagée

La complémentarité des lignes 6 et 272 à l'horizon de mise en service du Bus Entre Seine et de la ZAC des Bords de Seine, ainsi que la pertinence d'un itinéraire alternatif pour la ligne 6 via la rue Michel Carré, pourront être réinterrogées dans le cadre de la poursuite des réflexions relatives à la restructuration des bus en lien avec le territoire. Le maître d'ouvrage, veillera à la bonne articulation des aménagements Bus Entre Seine avec la restructuration des bus jusqu'à l'achèvement des travaux.

Avis du commissaire enquêteur

Les habitants préoccupés par la mise en place de voies dédiées pour le 272 sur le boulevard Jeanne d'Arc estiment que la ligne 6 pourrait constituer une solution de remplacement. Le commissaire adhère à l'analyse du maître d'ouvrage qui considère les deux lignes comme complémentaires. La mutualisation des aménagements, permettrait de rejoindre la gare de Houilles pour un nombre plus important d'habitants, d'établir des correspondances entre les deux lignes plus performantes et de décharger le T2. Cette option est donc particulièrement intéressante, mais devra entrer en complémentarité du 272 et non doubler la ligne. Il est à noter que les prévisions de trafic à l'horizon 2028 et 2030, ne plaident pas pour l'utilisation de la RD 311 sur laquelle s'effectuera un report de trafic important.

Question du commissaire enquêteur

3. Que répondez-vous à l'ensemble des autres propositions ?

Réponse du maître d'ouvrage

Proposition 1 : Circulation des bus en banalisé sur le boulevard Gallieni / Jeanne d'Arc et fusion des stations Léon Feix - Hôtel de Ville :

L'insertion à retenir sur le boulevard Gallieni / Jeanne d'Arc a fait l'objet de nombreuses itérations au cours des études préliminaires, du schéma de principe et du dossier d'enquête.

Aujourd'hui et à l'horizon projet, on observe des remontées de files aux heures de pointe en amont du carrefour AG. Belin / Jeanne d'Arc qui s'étendent jusqu'à la rue de l'Abbé Fleury, soit au-delà de la rue de la tour Billy. Dans la configuration proposée, les bus se retrouveraient donc dans la congestion, avant de pouvoir rejoindre leur site propre, ce qui pénaliserait l'exploitation des lignes 9 et 272. Le traitement de cette zone est par conséquent déterminant pour le bénéfice apporté par le projet.

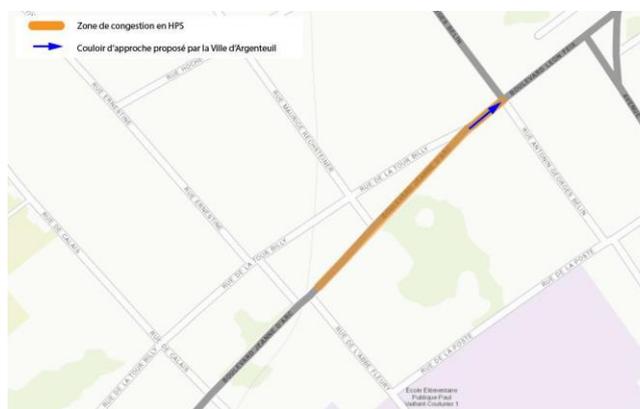


Figure 9 : Proposition d'aménagement envisagée par la ville d'Argenteuil sur l'axe Gallieni / Jeanne d'Arc

Cette proposition permettant de préserver 39 arbres par rapport à la solution retenue dans le cadre du schéma de principe, le maître d'ouvrage Ile-de-France Mobilités s'engage à poursuivre les études afin d'aboutir à une proposition d'aménagement partagée permettant de concilier préservation des arbres et performances bus.

Par ailleurs, l'opportunité de la fusion des stations Hôtel de Ville et Léon Feix a également été étudiée au cours des études préliminaires. Elle correspond au schéma présenté ci-dessous :



Figure 10 : Localisation des stations envisagées par la ville d'Argenteuil Figure 11 : Desserte associée au positionnement des Stations envisagées par la ville d'Argenteuil

Les éléments suivants étaient notamment ressortis de l'évaluation de cette proposition :

- Les échanges voyageurs seraient plus contraints à la station fusionnée « Léon Feix - Hôtel de Ville ». En effet, les deux stations fusionnées sont des arrêts où les prévisions de fréquentation sont très importantes et comptent de nombreuses lignes en passage.
- La fusion des stations « Léon Feix - Hôtel de Ville » permettrait de préserver 12 à 16 arbres en fonction de la configuration de quai retenue.
- L'insertion de la station « Calais » sur la RD48 impliquerait la suppression de l'entrée charretière du parking souterrain de l'immeuble « Les terrasses de Gallieni » (69 logements) - L'insertion de la station « Léon Feix - Hôtel de Ville » impliquerait la suppression de 2 ou 3 entrées charretières sur le boulevard Léon Feix (pouvant être restituées) en fonction de la configuration de quai retenue.

- La desserte des habitants du centre-ville et des équipements d'enseignement (notamment collège Paul Vaillant Couturier et lycée Georges Braque) serait moins bonne du fait des interstations déséquilibrées de cette configuration.

Avis du commissaire enquêteur

La proposition de la Ville d'Argenteuil est liée à la vive émotion engendrée par l'abattage d'un alignement d'arbres entier sur le bd Jeanne d'Arc, bordé de maisons de maître. Les habitants et la Ville ont souligné le caractère patrimonial de ces alignements que chacun souhaite préserver. En effet, les alignements d'arbres vont de pair avec une conception hygiéniste de l'urbanisme qui associe bâti et verdure, développée dans la seconde moitié du XIXème siècle. Le concept de villégiature permettait aux citoyens de profiter d'un environnement aéré et a donné lieu à des prescriptions que l'on retrouve dans les règlements des lotissements de l'époque construits en banlieue, à savoir mur bahut et grille pour laisser voir les jardins et leur verdure. La plantation d'alignement d'arbres et la mise en œuvre de règles de prospect plus confortables des rues par rapport aux bâti traditionnel a été mise en œuvre dans cette logique d'aération du tissu urbain prônée par les urbanistes et les architectes.

Ainsi, même si le profil de ce boulevard peut paraître inadapté aux fonctions que l'on souhaite y implanter, cette typologie témoigne d'une conception de la ville qui demeure appréciée de nos jours et forme un ensemble cohérent caractéristique de la fin du XIXème siècle. Le commissaire enquêteur souhaite donc qu'IDFMobilités s'engage à préserver ces alignements et étudie avec la Ville toutes les solutions qui permettraient de préserver ces alignements.

Proposition 3 : Emprunter les voies sur berges et la 2X2 voies (RD311)

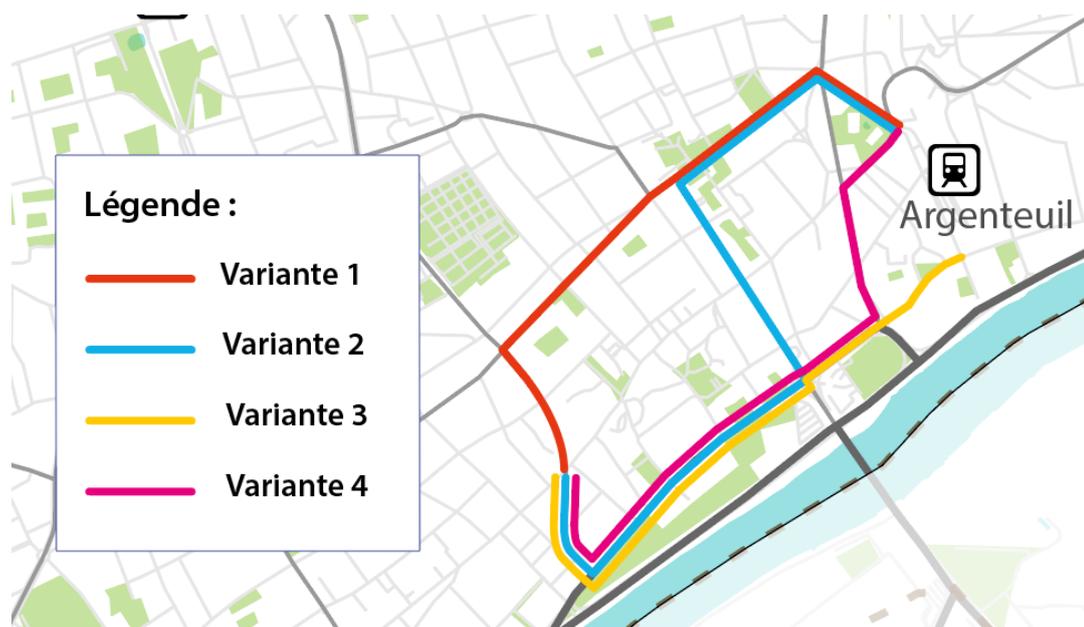
Emprunter la R311 permettrait une liaison plus directe entre la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons. Néanmoins, du point de vue de l'opportunité, le niveau de desserte est faible le long des berges de Seine. Le Bus Entre Seine répond à un enjeu de desserte fine du territoire que cette alternative ne permet pas de traiter. De plus, l'insertion de l'infrastructure bus au niveau du Pont d'Argenteuil est également très contrainte au niveau des carrefours, déjà saturés. Les gains de temps attendus par cette liaison plus directe ne serait alors pas garantis puisque les bus se retrouveraient quasiment systématiquement dans les remontées de files au niveau de l'échangeur. Au regard de ces éléments, la maîtrise d'ouvrage ne prévoit pas de modifier le tracé du projet Bus Entre Seine pour emprunter la RD311.

Avis du commissaire enquêteur

Le service rendu par un linéaire au niveau de la RD 311 serait très faible au regard des populations desservies.

Proposition 4

Si nous comprenons bien les variantes de tracés évoquées dans cet avis, elles consistent à : - Créer un nouvel accès via le parking aérien existant de la gare d'Argenteuil pour rejoindre la gare routière, emprunter la rue Pierre Guienne puis le Boulevard Héloïse pour rejoindre ensuite la RD48 (variante 3 en jaune sur la carte ci-dessous) ; - Emprunter la rue Paul Vaillant Couturier, la rue Alfred Labrière et ensuite le Boulevard Héloïse pour rejoindre ensuite la RD48 (variante 4 en rose sur la carte ci-dessous) Pour rappel, la variante de tracé 1 est celle retenue à l'issue du DOCP et présentée en concertation préalable puis en enquête publique, tandis que la deuxième (en bleu) a été écartée.



Les variantes 2, 3 et 4 partagent un itinéraire commun sur la RD48 et le boulevard Héloïse. Au-delà de préjuger de la faisabilité des tracés en direction de la gare (au-delà du carrefour entre le Boulevard Héloïse et l'avenue Gabriel Péri), il convient d'apprécier la faisabilité technique de cet itinéraire commun. En termes d'emprises disponibles, le boulevard Héloïse oscille entre 12 et 14m de largeur entre la rue de l'Hôtel Dieu et la RD48 (il est plus large dans les autres sections). Au regard de ces dimensions, seule une mixité bus / VP serait envisageable à emprises constantes (Cf. coupe ci-dessous à 13m de large). Des aménagements cyclables qualitatifs ne seraient pas non plus garantis.

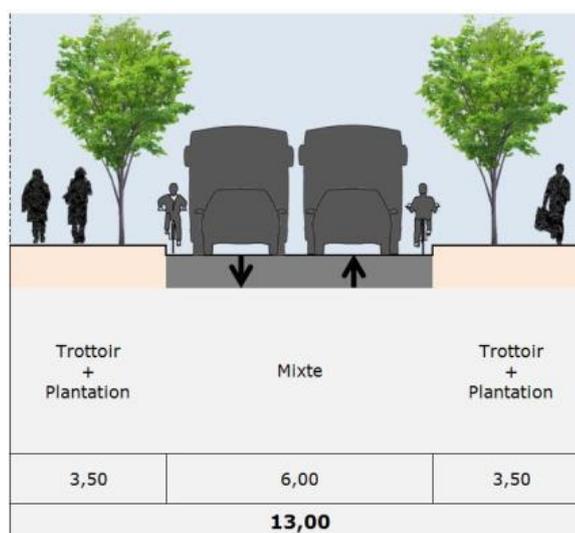


Figure 13 : coupe type d'insertion avec une emprise de 13m

En termes de condition de trafic, le territoire d'étude souffre de son positionnement par rapport à la Seine et l'A86 au-delà. En effet, le faible nombre de franchissements provoque des saturations sur les traversées de Seine, avec une propagation de ces saturations sur les voiries du côté du Val d'Oise telles que par exemple : - La RD308, la RD392 et la RD311 au droit du Pont de Bezons ; - La Rue Michel Carré, la rue Ambroise Thomas et l'avenue Henri Barbusse au droit du pont de Colombes. Le secteur au Nord du Pont d'Argenteuil subit également cette convergence du trafic vers les franchissements permettant de rejoindre les Hauts-de-Seine.

A l'horizon « Fil de l'Eau 2027 », ce phénomène sera accentué et les modélisations de trafic prévoient sur ce secteur des saturations au niveau du Boulevard Héloïse, de la RD122, et de la RD909. On constate ainsi sur la carte ci-dessous les difficultés de trafic attendues à l'heure de pointe du matin sur le boulevard Héloïse avec une saturation de cet axe en direction du Pont d'Argenteuil.

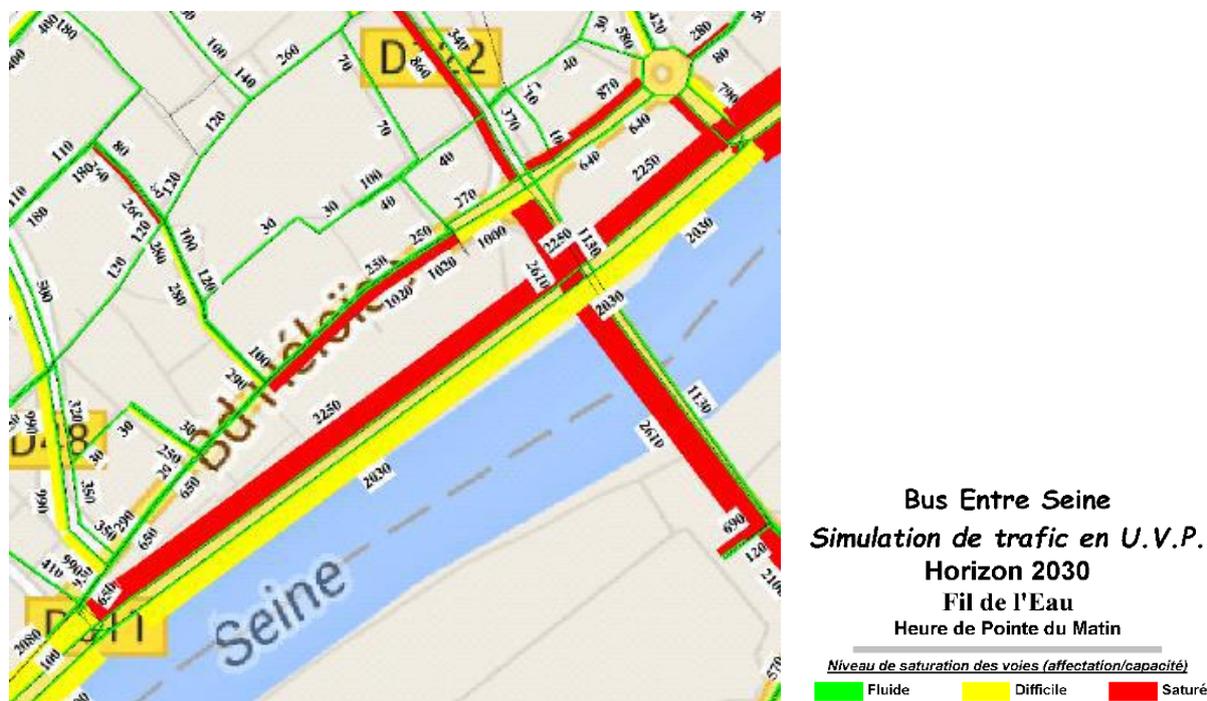
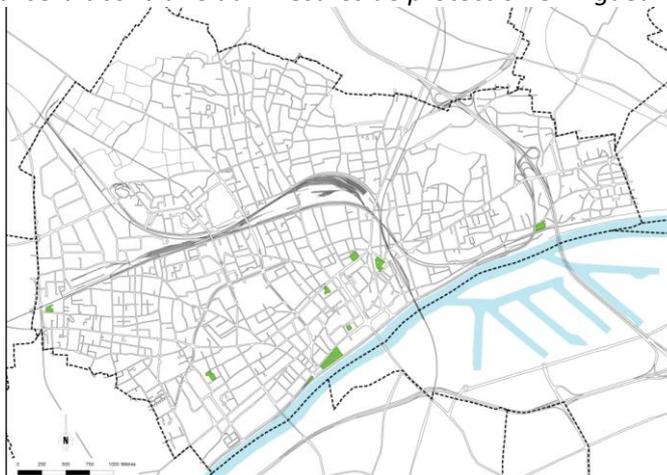


Figure 5 : Carte de la modélisation de trafic de l'horizon fil de l'eau 2027 (sans projet) à l'heure de pointe du matin

Pour garantir des performances d'exploitation satisfaisantes pour les bus, l'insertion d'un site propre (à minima monodirectionnel) serait nécessaire pour s'affranchir de la congestion sur ce l'axe. Au regard des emprises disponibles, l'insertion de cette infrastructure impliquerait nécessairement des impacts fonciers sur l'une des rives. - Entre la RD48 et l'avenue du 8 mai 1945, le boulevard Héloïse est bordé au Nord par des immeubles à l'alignement, variant du R+2 au R+10. Ainsi, sur cette rive, des acquisitions foncières ne serait pas envisageables au regard de la dureté foncière et le coût que représenterait ces impacts. - Sur l'autre rive, le boulevard Héloïse est longé par la Plataneraie, un Espace de Bois Classé (EBC) au PLU d'Argenteuil. Cette mesure de protection, régie au code de l'urbanisme, interdit « les changements d'affectation ou les modes d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ». Il est donc difficilement envisageable d'impacter ces arbres en vue d'une artificialisation plus importante de la voirie, qui serait contraire aux mesures de protection en vigueur pour un EBC.



Ainsi, sur l'itinéraire commun des variantes 2, 3 et 4, les charges de trafic attendues, les emprises disponibles et les contraintes foncières ne permettent pas d'envisager des performances d'exploitation satisfaisantes pour une future ligne à haut niveau de service comme la ligne 272. Par ailleurs, bien que de nombreuses lignes empruntent le boulevard Léon Feix, on constate que de nombreuses validations sont enregistrées par jour à l'arrêt « Hôtel de Ville » sur la ligne 272 (435 montées en moyenne / jour en septembre et octobre 2018). Le passage sur cet axe présente donc un véritable intérêt en termes de desserte et de fréquentation. De plus, modifier l'itinéraire de la ligne 272 pour la faire passer par le Sud d'Argenteuil reviendrait à pénaliser les usagers, actuels et futurs, habitants le centre-ville d'Argenteuil et souhaitant rejoindre le pont de Bezons et le Tram T2. Enfin, concernant la desserte des Berges de Seine d'Argenteuil, une modification de l'itinéraire de la ligne 6 est envisagée dans le cadre de la restructuration du réseau de bus accompagnant la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine. Un itinéraire via notamment l'avenue Gabriel Péri et le boulevard Héloïse est envisagé. Cette modification permettrait ainsi de desservir les polarités du Sud d'Argenteuil (île Héloïse, le marché, les équipements de loisirs, etc.) et ses habitants. Dans le cadre des études détaillées, le maître d'ouvrage tiendra compte de la poursuite des réflexions relatives à la restructuration des bus, en lien avec le territoire, afin de mailler au mieux le territoire et desservir le plus efficacement possible ses habitants et équipements.



Figure 7 : Extrait de la carte de restructuration du réseau de bus envisagée dans le cadre du projet Bus Entre Seine

Avis du commissaire enquêteur

La proposition faite revient à créer un autre projet, qui pourrait effectivement présenter un intérêt pour d'autres parties du territoire. Le tracé envisagé n'est pas à remettre en cause car il représente un réel intérêt pour de nombreux habitants situés à proximité du centre-ville, et pour les habitants plus excentrés souhaitant le rejoindre. Le centre-ville concentre de nombreux équipements utiles aux habitants : centre commercial Côté Seine, Hôtel de Ville, Lycées, équipements culturels etc.

Proposition 5 : Réserver le tronçon Jeanne d'Arc- Gallieni à la circulation des vélos et des bus
La proposition de réserver le tronçon Gallieni / Jeanne d'Arc à la circulation des vélos et des bus permettrait de limiter l'impact de l'insertion d'un site propre sur les arbres de ces boulevards. Toutefois, l'impact des reports de trafic induit par la fermeture de cet axe à la circulation VP ne serait pas neutre sur les conditions de circulation du secteur. En effet, cela impliquerait des reports sur les voiries locales attenantes en sens unique que sont la rue de la Tour Billy en direction de la gare d'Argenteuil et les rues Paul Vaillant Couturier et Henri Barbusse en direction de Bezons. A l'horizon « fil de l'eau 2027 » on recense notamment sur l'axe Gallieni / Jeanne d'Arc : - 640 unités de véhicules particuliers (UVP) à l'HPM et 650 à l'HPS en direction de la gare d'Argenteuil ; - 490 UVP à l'HPM et 410 à l'HPS en direction de Bezons

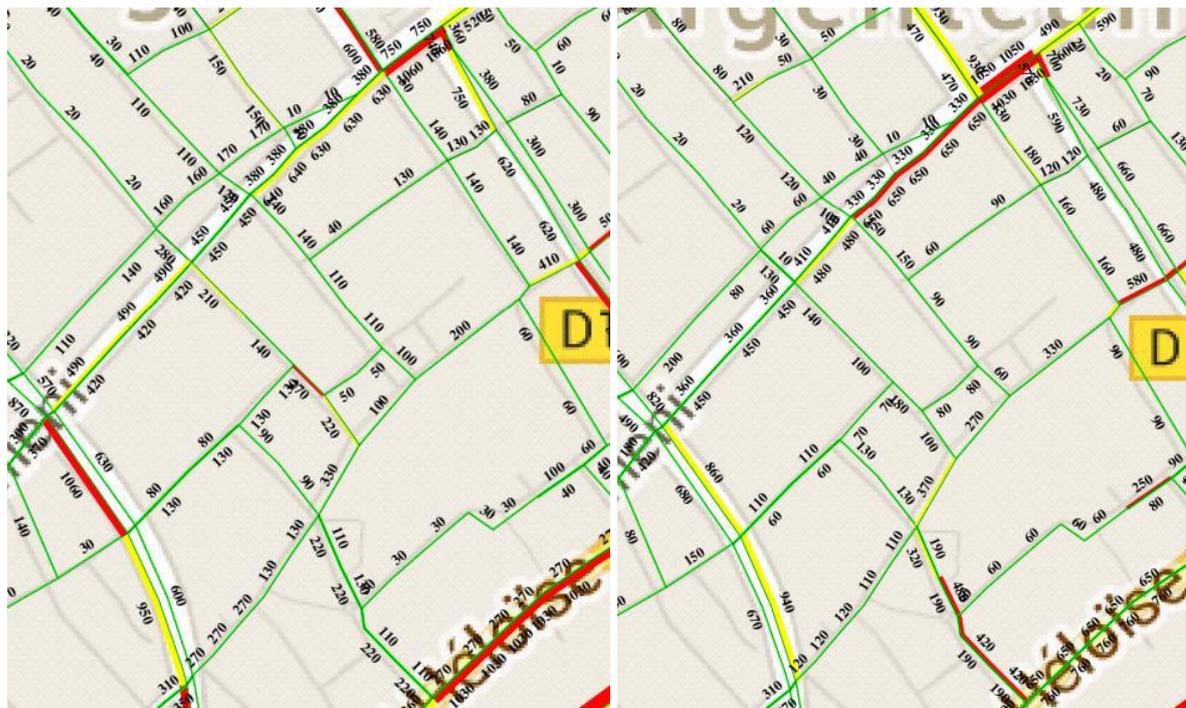


Figure 17 : Simulations de trafic à l'horizon FDE 2027 dans le centre-ville d'Argenteuil à l'HPM (à gauche) et à l'HPS (à droite) (Source : CDVIA)

En considérant une hypothèse probable d'un report de 2/3 des véhicules sur l'itinéraire alternatif le plus direct on aurait ainsi :

- Environ 400 UVP se reportant sur la rue de la Tour Billy en direction de la gare d'Argenteuil, soit une augmentation de plus de 200% du trafic sur cette voirie locale, non dimensionnée pour recevoir un trafic aussi important. Au-delà d'impliquer une congestion automobile importante, ces reports seraient à l'origine de nuisances riveraines importantes en termes de bruit et de pollution de l'air.



Figure 18 : profil existant de la rue de la Tour Billy

- Environ 300 véhicules se reportant sur l'axe Paul Vaillant Couturier / Barbusse, soit une augmentation de l'ordre de 100% du trafic sur cet axe. Cet axe étant déjà en limite de saturation le soir (charge de 370 UVP estimée pour une capacité de 400 véhicules), les reports de trafics impliqueraient une saturation de cet axe commercial, non dimensionné pour recevoir un tel trafic de report.



Figure 8 : profil existant de la rue de l'axe Paul Vaillant Couturier / Jeanne d'Arc

Au regard des impacts trafics que généreraient la fermeture des axes Gallieni / Jeanne d'Arc à la circulation automobile, cette solution semble difficilement envisageable sans mener une réflexion plus globale sur le plan de circulation à l'échelle de la commune pour limiter les flux de transit via le centre-ville d'Argenteuil. Les échanges entre la maîtrise d'ouvrage et la commune d'Argenteuil sur l'insertion à retenir sur cet axe se poursuivront dans le cadre des études détaillées, pour aboutir au meilleur compromis entre impact VP, performance bus et impact végétal.

Avis du commissaire enquêteur

Cette proposition a l'avantage de permettre de garder en l'état les alignements d'arbres présents. . Ce serait la solution la plus à même de préserver le bd Jeanne d'Arc sans entamer la performance des lignes transitant par ce tronçon. En revanche, utiliser la rue de la tour Billy comme voie de report n'est effectivement pas tenable. On pourrait étudier la possibilité de fermer un seul sens à la circulation, en direction de Bezons par exemple. Elle impliquerait une refonte du plan de circulation de la Ville d'Argenteuil, pour décharger la rue Paul Vaillant Couturier. Il est tout de même à noter que les problèmes sont très localisés dans le temps et concernent essentiellement l'heure de pointe du matin

Proposition 6 : Itinéraire via la rue du colonel Prud'hon et le boulevard du Général Leclerc

L'itinéraire proposé via la rue du Colonel Prud'hon puis le boulevard du Général Leclerc jusqu'au boulevard Delambre offrirait effectivement un niveau de desserte intéressant (population, emplois, étudiants et équipements). Toutefois cette variante de tracé n'a pas été retenue au stade du DOCP car elle ne répondait pas de manière optimale à l'objectif de liaison directe performante entre le Pont de Bezons et Argenteuil. Cet itinéraire ne permettait pas non plus d'accompagner le développement du projet urbain Porte Saint-Germain Berges de Seine, véritable projet structurant du territoire avec ses 75 hectares dédiés à la création de nouveaux logements et d'activités économiques ayant un horizon de réalisation similaire à celui de Bus Entre Seine.

Les emprises plus larges de cet axe faciliteraient l'insertion d'un TCSP d'un point de vue foncier, excepté pour certaines sections très contraintes. Enfin, la réduction de la capacité viaire sur la RD41 engendrerait des reports importants sur le réseau local (notamment les rues Henri Barbusse et Michel Carré), moins adapté pour les flux de transit. Par ailleurs, dans le cadre de la restructuration du réseau de bus envisagée à ce stade d'étude, plusieurs lignes assureront la desserte des quartiers du Val d'Argenteuil avec notamment les lignes 4, 8, 34, et 164. De plus, la desserte de l'hôpital d'Argenteuil serait assurée dans le cadre du projet par la future station « Calais », située à environ 600 m de l'entrée de ce dernier.

Avis du commissaire enquêteur

Cette proposition est trop éloignée des objectifs du projet, à savoir :

- Un rabattement efficace vers les pôles de transports structurants.
- Une desserte des nouveaux quartiers Porte Saint Germain – Berges de Seine, et Bezons.
- Desserte des emplois rue Michel Carré et Rue Jean Jaurès.

La desserte de ces territoires par le 272 est primordiale pour accompagner la revitalisation de ces territoires.

Proposition 7 : Itinéraire via la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet

Au regard des charges de trafic attendues à l'horizon 2027 sur la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet, la mise en œuvre d'un site propre bidirectionnel serait opportune pour favoriser l'exploitation des bus sur cette section. Avec l'insertion d'un itinéraire cyclable et la végétalisation de cette section, une emprise de l'ordre de 24m serait nécessaire pour insérer ces différentes fonctionnalités. La coupe ci-dessous, extraite de l'insertion proposée sur la RD392 au droit de la Cité des Indes, illustre cette emprise nécessaire :

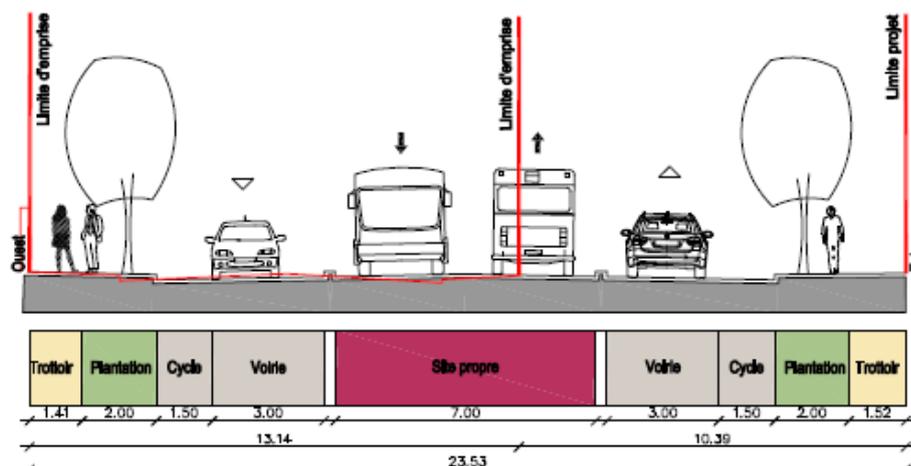


Figure 9 : coupe projetée sur la RD392 entre le franchissement des voies ferrées et le Boulevard Schuman

Toutefois, les emprises disponibles sur la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet varient plutôt entre 13 et 20m. Un itinéraire via cette section de la RD392 impliquerait donc des acquisitions foncières conséquentes (sur des espaces verts ou des parkings d'équipements commerciaux) ou un compromis entre les impacts foncier et les impacts sur les autres fonctionnalités (performance bus, qualité des cheminements modes doux, insertion paysagère, etc.).



Figure 21 : Profil existant sur la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet

A contrario, sur les boulevards du Parisis et des Bois Rochefort, il ne semble pas nécessaire d'insérer un site propre au regard : - des niveaux de trafic attendus sur ces boulevards ; - des vitesses commerciales aujourd'hui observées sur la ligne 3 sur ces axes.

Seul l'aménagement d'un couloir d'approche d'une centaine de mètres sur le boulevard du Parisis en amont du giratoire Schuman est nécessaire pour s'affranchir des remontées de files attendues à l'horizon projet. Par ailleurs, ces deux boulevards s'inscrivent dans le périmètre des mesures d'accompagnement ; ainsi, hormis en amont du giratoire Schuman, les aménagements existants (dont la station « Les Bruyères ») seront conservés sur les boulevards du Parisis et des Bois Rochefort.

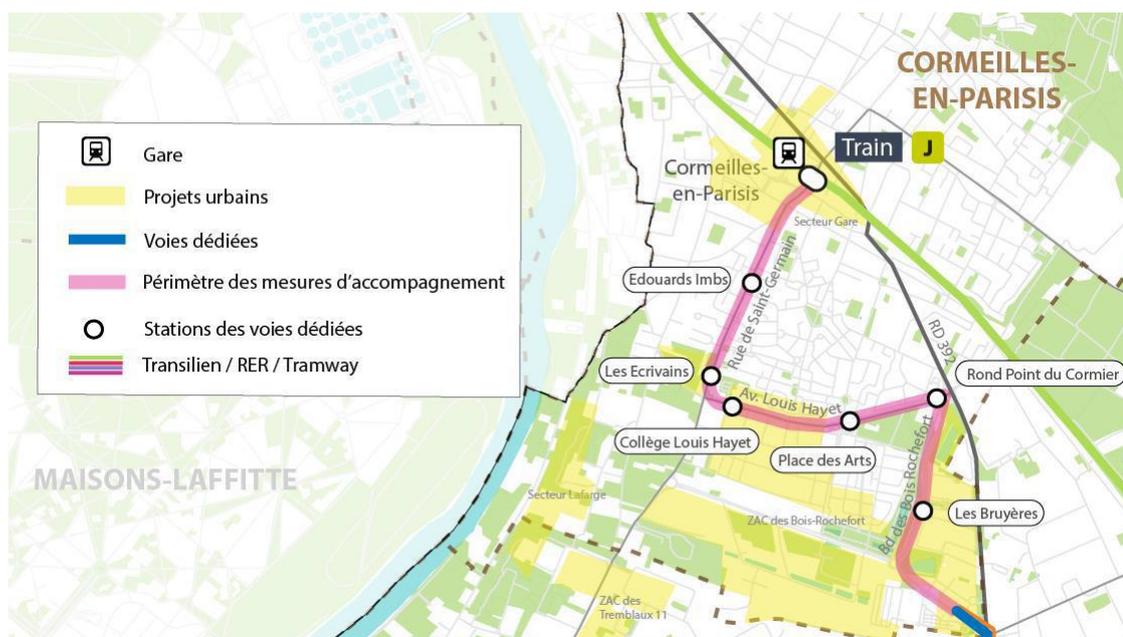


Figure 22 : Périmètre des mesures d'accompagnement sur la commune de Cormeilles-en-Parisis

Enfin, le positionnement de la station Les Bruyères tel que proposé dans le cadre du projet Bus Entre Seine permet de desservir à la fois les équipements commerciaux situés le long de la RD392 (centre commercial Les Allées de Cormeilles, Castorama, Kiabi, etc.) ainsi que le projet urbain de la ZAC des Bois Rochefort, comptant 2000 logements. Ainsi, au regard des contraintes de trafic et des emprises limitées sur la section de la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet, un itinéraire via les boulevards du Parisis et des Bois Rochefort a été privilégié. L'opportunité d'un tracé via ces axes fut également renforcée par l'intérêt de la desserte de la ZAC des Bois Rochefort et le coût d'investissement limité qu'offrait cet itinéraire. Dans le cadre des études détaillées, la maîtrise d'ouvrage n'envisage pas de réaménager la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet.

Avis du commissaire enquêteur

Le linéaire choisi est pertinent. Il est préférable de réserver les impacts fonciers à des secteurs dont les enjeux sont plus forts.

Proposition n°8 : Mutualisation des arrêts « Louis Hayet » et « Les écrivains »

La mutualisation des arrêts « Collège Louis Hayet » et « Les écrivains » permettrait en effet de gagner du temps en direction de la gare de Cormeilles-en-Parisis, l'arrêt au niveau du collège étant unidirectionnel. Dans le cadre des études préliminaires, il est prévu de réaménager l'arrêt « Les écrivains » pour desservir au plus près les équipements majeurs de la commune tels que le théâtre, le studio 240, la piscine ou encore le futur lycée. De par la desserte de ces équipements et l'intermodalité permise par cet arrêt avec la ligne 30-05, ce réaménagement semble opportun à conserver dans le cadre des études ultérieures. Pour l'arrêt « Collège Louis Hayet », il est prévu de le conserver tel qu'à l'existant, c'est-à-dire sous forme d'encoche, notamment pour le stationnement des cars scolaires. Cet arrêt permettra de desservir au plus près le collège Louis Hayet et la partie Ouest de la ZAC des Bois Rochefort.

Dans le cadre des études détaillées et de la poursuite des échanges sur la restructuration des bus à la mise en service du projet Bus Entre Seine, les échanges avec la commune de Cormeilles-en-Parisis et la communauté d'agglomération du Val Parisis se poursuivront pour évaluer plus finement l'opportunité de conserver un arrêt de la ligne 3 au niveau du collège. Dans le cas où la ligne 3 n'y marquerait plus l'arrêt, il n'y aurait pas d'impact sur le périmètre d'intervention ni sur les coûts d'investissements estimés dans le cadre du schéma de principe.

Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage a retenu la proposition qu'il étudiera. La station Les Ecrivains est une station majeure amenée à se développer. Elle bénéficiera des améliorations de la ligne 3.

Question du commissaire enquêteur

4. Peut-on connaître le temps perdu sur le passage en banalisé de chaque tronçon (Jeanne d'Arc-Gallieni) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre d'une circulation des bus en banalisé (c'est-à-dire en mixité avec le reste de la circulation), il convient de distinguer les temps qui seraient perdus :

- *du fait des aléas auxquels les bus seraient soumis dans la circulation générale (stationnement en double file, voiture qui se gare, sortie d'une entrée charretière, etc.) ;*
- *en amont des carrefours à cause des remontées de files.*

En direction de la gare d'Argenteuil, sur les axes Gallieni / Jeanne d'Arc, on estime que la circulation des bus en banalisé impliquerait en moyenne 30 secondes de temps perdus en section courante (facteurs extérieurs) et 90 secondes au niveau du carrefour boulevard Jeanne d'Arc / boulevard Léon Feix / rue Antonin Georges Belin. Au total, on aurait donc en moyenne 2 minutes de temps perdus en direction de la gare d'Argenteuil par rapport à la proposition d'insertion des études préliminaires et présentée au dossier d'enquête publique. En direction de Bezons, les bus perdraient également 30 secondes en moyenne du fait de facteurs extérieurs et en moyenne environ 45 secondes à l'approche du carrefour boulevard Gallieni / RD48. Les bus mettraient donc en moyenne environ 1 minute et 15 secondes de plus que dans la proposition d'insertion présentée au dossier d'enquête publique. Ces valeurs, bien que semblant faibles au premier abord, sont en réalité assez élevées et justifient pleinement la mise en place de voies réservées aux bus. En effet, il convient de préciser que les temps estimés sont des temps « moyens » durant les périodes de pointe. Ainsi, par exemple : - durant la période d'hyperpointe (15 ou 30 minutes les plus chargées), lorsque que les carrefours enregistrent un pic de demande automobile, les temps perdus du fait des remontées de files peuvent s'avérer bien plus importants. Un bus pourrait avoir besoin d'attendre plusieurs cycles de feux pour pouvoir franchir le carrefour A.G. Belin / Jeanne d'Arc / Léon Feix. Avec des cycles de feux de 90 secondes, le temps de parcours des usagers dans les bus peut augmenter rapidement. - pour les temps perdus en section courante, ce temps « moyen » signifie que lorsque qu'un bus est confronté à un véhicule faisant une manœuvre plus longue (créneau, attente d'ouverture d'une porte de garage, stationnement en double file, etc.), il risque de perdre plus de 30 secondes. En lien avec le point précédent, la régularité des lignes de bus sera dégradée puisque les allongements de temps de parcours seront variables selon les bus. Ainsi, deux impacts sont à prévoir pour les usagers : - Pour les voyageurs à bord des bus (environ 500 passagers à l'heure de pointe du matin dans le sens vers la gare d'Argenteuil, environ 300 dans l'autre sens), c'est le temps de parcours global qui sera à la fois allongé en moyenne et moins prévisible au quotidien. - Pour les voyageurs attendant l'arrivée d'un bus en aval du secteur congestionné, c'est le temps d'attente qui sera irrégulier. La probabilité de voir arriver un premier bus surchargé, aux conditions de confort dégradées, et un deuxième quelques instants plus tard, peu rempli, augmente nettement. De façon générale, la circulation des bus en banalisé sur l'axe Gallieni – Jeanne d'Arc aurait ainsi un impact sur la régularité et la fiabilité de la ligne 272, ce qui pourrait avoir un impact à terme sur son attractivité et sa fréquentation.

Par ailleurs, il convient de rappeler que la ligne 9 circule également sur cet axe, renforçant le risque de voir apparaître des trains de bus. Ce phénomène pénalise fortement l'exploitation car la priorité en carrefour ne peut alors systématiquement être garantie, et les derniers bus de ces « trains » risquent d'attendre que les bus situés en amont déchargent leurs voyageurs en station avant de pouvoir y accoster. Enfin, la mixité du trafic pénalisera aussi la circulation générale, puisque les bus marquant l'arrêt ralentiront l'écoulement du flux routier.

Dans le cadre des études détaillées, les discussions entre la maîtrise d'ouvrage et la ville d'Argenteuil se poursuivront pour aboutir au meilleur compromis entre performance bus, circulation VP et impact végétal.

Avis du commissaire enquêteur

Il est clair que le passage en banalisé dégraderait fortement les performances de la ligne et annihilerait en partie les gains procurés par les aménagements en amont.

Un des objectifs est de rendre le réseau de bus plus attractif. Sur l'ensemble du réseau cet objectif sera atteint. Seul le rabattement sur la gare d'Argenteuil en souffrirait. Le bus draine déjà un nombre important de voyageurs vers la gare, en l'état.

Thème 2 : Environnement

Observations

n°1,5,6,11,17,25,26,35,36,37,38,39,41,46,47,54,64,69,85,86,87,89,99,103,104,110,111,112,114, 116, 117,118,120,121,123,124,125,126,127,128,129.

Les questions environnementales interpellent essentiellement les habitants d'Argenteuil. Ils s'alarment de la disparition des alignements d'arbres bd Sainte-Jeanne d'Arc et bd Gallieni, ainsi que le bd Léon Feix dans une moindre mesure. La pollution automobile est également largement évoquée.

5.1.1. Alignements d'arbres

Les habitants sont très attachés à ces arbres « *cinquantenaires* ». Ils font partie de la composition urbaine caractéristique de l'urbanisation du début du XXème siècle dans les banlieues Parisiennes dites de « villégiature ». Ils en soulignent l'aspect patrimonial, dans une rue bordée de maisons de maître qui embellissent la ville et font partie de son identité. « *Les demeures centenaires qui bordent cette voie faisaient l'objet d'une attention toute particulière de la ville qui semble avoir disparu en même temps que le panonceau historique relatant l'histoire de ces villas ...* » Observation n°118. L'abattage de ces arbres est considéré comme une « *catastrophe écologique et patrimoniale* » Observation n°38. Une pétition contre l'abattage des arbres a recueilli 11 482 signatures.

Ils décrivent les services rendus en termes écologiques et sanitaires par ces arbres. Ils apportent de la fraîcheur en été grâce à l'évapotranspiration qui possède un effet aérosols. La différence peut atteindre les 10 degrés a fait remarquer un riverain lors d'une permanence.

La lutte contre le réchauffement climatique est omniprésente dans les observations. La ville est perçue comme polluée, vulnérables aux canicules qui se répètent depuis ces dernières années et très « *bétonnée* », terme qui revient à de nombreuses fois. Ces alignements d'arbres offrent un couloir de fraîcheur indispensable aux cyclistes et piétons en situation d'effort⁴⁸. Ils offrent ainsi un îlot de fraîcheur dans une ville en surchauffe l'été en raison du dérèglement climatique.

Autre service rendu en terme environnemental, les arbres offrent un refuge aux oiseaux nicheurs et concourent au maintien de la biodiversité.

5.1.2. Replantations

Une riveraine pose la question : « *Alors même que nous savons tous que désormais nous serons soumis de plus en plus à des épisodes caniculaires, il n'est pas raisonnable du tout d'abattre ces arbres qui, même si ils sont partiellement remplacés par de jeunes arbrisseaux, il faudra attendre a minima 20 ou 30 ans pour retrouver l'envergure des arbres qui vont être supprimés. Est-ce bien raisonnable ?* » Observation 64.

Les compensations envisagées paraissent bien faibles aux habitants, l'ADREC s'en préoccupe : « *La plantation d'arbres supplémentaires ne saurait à elle seule justifier la disparition de l'existant. Ce ne peut être qu'une prise en compte des modifications de climat à venir, pas une prétendue compensation comme*

⁴⁸ Observation 114

souvent on considère ces plantations nouvelles. Profitant des bouleversements de voirie pour créer des fosses correctes pour les jeunes pousses, elle doit venir en plus et non à la place de l'existant. » Observation 114.

Les habitants émettent des doutes sur la qualité des nouvelles plantations : « Je réside dans le quartier du marais et il y a quelques années, les marronniers qui bordaient l'avenue du Château ont été abattus, ils étaient malades selon les dires des "experts" mais lorsqu'ils ne le sont pas, ce sont leurs racines qui déforment les trottoirs ou les feuilles qui tombent en Automne (sic) bref, tous les prétextes sont bons. Ils ont été remplacés par de petits arbres que je peux qualifier de "rachitiques" pour ceux qui ont survécus. On remplace donc de grands arbres par des essences bien plus petites (qui n'apportent aucune fraîcheur), qui ne doivent pas avoir de racine et qui perdent quasiment toutes leurs feuilles le même jour. Voilà un précédent qui promet » observation 116. Ils estiment que :

- Les arbres trop jeunes ne survivront pas.
- Des espèces exotiques plantées pour préserver les trottoirs ne possèdent pas la même robustesse que les alignements classiques tels que marronniers ou tilleuls.
- Les services écologiques de ces arbres ne seront perceptibles que dans quelques dizaines d'années.

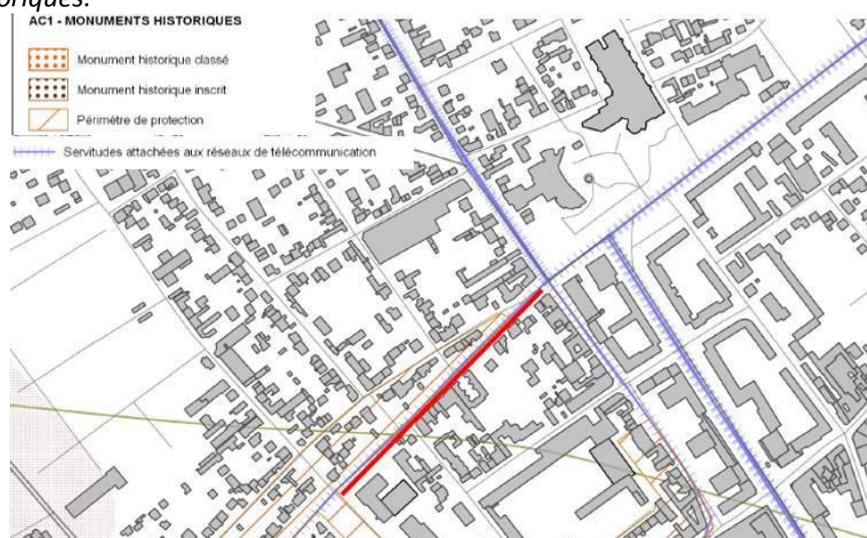
Question du commissaire enquêteur

1. Une habitante a écrit : « Les maisons de cette rue sont soumises à l'approbation des bâtiments de France en cas de modification entraînant délivrance d'un permis de construire. Cet avis est-il pris en compte ici ? »
 - c. Pouvez-vous lui répondre ?
 - d. Existe-t-il des protections patrimoniales (Monument historique, Inventaire) sur les maisons qui longent le bd Jeanne d'Arc ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant la question relative aux bâtiments de la rue Jeanne d'Arc, voici ce que dit le PLU d'Argenteuil sur les protections de Bâtiments : 1 - Protection au titre de l'article L 151-19 du code de l'urbanisme : Aucun bâtiment du boulevard Jeanne d'Arc n'est visé par ce type de protection.

Protection au titre des monuments historiques (Source PLU Argenteuil) En rouge correspond le linéaire du bd Jeanne d'Arc. Le nord du bd Jeanne d'Arc est concerné par un périmètre de protection au titre des Monuments Historiques.



En définitive l'avis n'est pas dans la demande de Déclaration d'Utilité Publique, mais il sera consulté dans le cadre de la demande de permis d'aménager obligatoire pour les travaux sur

espace public dans les périmètres ABF (R 421-1 du code de l'urbanisme). Le maître d'ouvrage Ile de France Mobilités conduira dans les prochaines étapes les procédures administratives nécessaires à la réalisation des travaux et sollicitera l'Architecte des Bâtiments de France pour la validation des aménagements qui seront proposés après l'enquête publique.

Question du commissaire enquêteur

2. Quelle est la taille des arbres envisagée pour la plantation des nouveaux sujets ?
 - Peut-on envisager la replantation de marronniers ?

Réponse du maître d'ouvrage

La définition de la taille et du type d'essence envisagés pour les arbres plantés s'intègre dans la stratégie végétale du projet Bus Entre Seine. Celle-ci répond aux mêmes objectifs que celle des matériaux, du mobilier ou de tout autre élément de composition d'un projet urbain. Pour définir la trame verte du projet Bus Entre Seine, une analyse de l'environnement des séquences traversées a été réalisée pour définir une orientation qui s'inscrit dans la création d'une identité spécifique au projet en lien avec son territoire. Dans la définition de la stratégie végétale, il faut prendre en compte la volonté de développer la biodiversité du territoire en multipliant les variétés de plantations de la palette végétale. Cette palette végétale se déclinera le plus souvent autour des essences locales afin que les plantations s'adaptent rapidement aux contraintes du site. C'est-à-dire essentiellement aux conditions climatiques du lieu, au caractère urbain, tout en limitant ainsi l'entretien et l'arrosage. La totalité des espèces végétales devra être choisie pour ses caractéristiques d'adaptation au contexte (milieu, climat, sol, contraintes urbaines et sociales). Les essences invasives sont proscrites, de même que celles aux racines traçantes qui détériorent les revêtements, ou celles dont les exsudats ou les fructifications salissent les sols et les véhicules. Au stade des études préliminaires et de l'enquête publique, une palette végétale non exhaustive a été proposée pour répondre aux différentes séquences urbaines traversées par le projet Bus Entre Seine (cf. images ci-dessous).



Cornus mas



Cornus sanguinea

Hippophae
rhamnoides

Prunus spinosa



Rosa canina



Acer opalus



Acer ginnala



Acer platanoides



Acer rubrum



Alnus incana



Figure 10 : Palette végétale proposée dans le cadre du schéma de principe (Etudes préliminaires)

Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage a conscience de l'importance de ces alignements d'arbres. Ils contribuent à la diminution de la température de l'air en présence de fortes chaleurs et à la prévention de formation d'îlots de chaleur. L'étude d'impact a souligné « *la sensibilité globale de l'aire d'étude à l'aggravation du phénomène d'ICU est élevée. En effet, les grands axes et la zone d'étude de manière générale sont constitués majoritairement de minéral et peu de végétal.* »⁴⁹

On remarque que les essences proposées dans les études préliminaires sont des espèces à croissance rapide pour la plupart, mais pas nécessairement locales. Le public souhaite des arbres de haute tige relativement développé, ce qui peut représenter un coût supplémentaire.

Planter c'est aussi planter pour l'avenir. Aussi un effort devrait être consenti pour mettre en place des espèces plus traditionnelles telles que le tilleul ou le marronnier, présents dans les alignements qui seront restitués. On oppose souvent la sensibilité de ces espèces aux parasites. Or, si on se réfère au diagnostic phytosanitaire présenté dans l'étude d'impact⁵⁰, les tilleuls et platanes présents boulevard Léon Feix sont dans un état « très correct » et ne souffrent pas d'attaques d'agents pathogènes. Le même diagnostic est fait pour les alignements de Marronniers présents sur le boulevard Jeanne d'Arc et Gallieni, alors que les pommiers et cerisiers décoratifs situés rue Henri Barbusse sont « déperissant » ou morts. Le constat opéré par les habitants est donc juste. Les restitutions devraient comprendre les mêmes espèces sur les boulevards Gallieni, Jeanne d'Arc et Léon Feix afin de conserver l'aspect des alignements.

Par ailleurs, il faudrait que le maître d'ouvrage veille à planter des espèces qui ont une bonne longévité. Un effort de communication peut faire accepter la plantation d'espèces robustes, gage d'embellissement et de durabilité.

Question du commissaire enquêteur

3. Durant les permanences, les compensations écologiques envisagées présentées dans l'étude d'impact ont été jugées trop éloignées du site.
 - N'est-il pas possible de constituer un habitat provisoire pour les espèces protégées pendant les travaux ?

⁴⁹ Pièce G4, Etat initial de l'environnement, p. 10

⁵⁰ Pièce G4, Etat initial de l'environnement, p.67

- N'a-t-il pas été possible de trouver des solutions de remplacement des habitats détruits à proximité immédiate du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage met en œuvre une démarche « Eviter, réduire, compenser » durant toute la phase de conception du projet. Lorsque les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les espèces protégées proposées ne suffisent pas, le maître d'ouvrage sera dans l'obligation de procéder à une dérogation (procédure CNPN) et de mettre en œuvre des mesures de compensation (cf. chapitre 4 – Etude impact – pièce G5). Concernant les impacts pendant la phase travaux, la mise en place de solution d'habitat provisoire n'est pas envisageable pour ce projet au regard notamment de la nature des espèces protégées et des disponibilités d'emprises. Toutefois, des mesures d'évitement des impacts sont prévues, avec en particulier une adaptation de la période des travaux sur l'année. Cette mesure vise à planifier les travaux en fonction des exigences écologiques des espèces et ainsi limiter les impacts (destruction, perturbation) lors des périodes les plus favorables aux espèces. Ile-de-France-Mobilités travaille sur la compensation réglementaire en recherchant des terrains éligibles à la compensation écologique, avec une localisation au plus près des impacts et du tracé. Ce travail se fait en collaboration avec les acteurs locaux et les services de l'Etat. Plusieurs sites situés à une distance inférieure à 5km des sites impactés (notamment à Argenteuil, Bezons, Sartrouville, Cormeilles-en-Parisis) ont ainsi été explorés et présentés à l'été 2021 à la DRIEAT, en vue de retenir le scénario de compensation qui apportera la meilleure faisabilité, pérennité foncière et plus-value écologique. Les étapes suivantes consisteront à sécuriser le site retenu, soit par conventionnement sur une durée de trente ans, soit éventuellement par acquisition du foncier, pour une mise en œuvre effective de cette compensation écologique avant le démarrage des travaux impactant l'habitat des espèces protégées. Par ailleurs, la réglementation impose aux maîtres d'ouvrage et entreprises de limiter les impacts en phase chantier. Un responsable environnement dédié devra être nommé par l'entreprise et assurera le suivi environnement quotidien du chantier, garantissant ainsi la bonne application de l'ensemble des engagements formalisés dans les documents spécifiques de référence en matière d'environnement.

5.1.3. Pollution de l'air

Une préoccupation plus générale sur la pollution de l'air émise par d'autres contributeurs (notamment sur le secteur de Bezons) converge avec les remarques des Argenteuillais. Le projet risque d'accentuer les problèmes de circulation automobile et engendrer plus de pollution atmosphérique dans une situation déjà critique.

Avis du commissaire enquêteur

Ces craintes on l'a vu sont en partie injustifiées puisque avec le projet, les voies sont apaisées. Les progrès des motorisations permettront une légère baisse des émissions de polluant sur ces axes et une légère hausse sur les voies de report.

5.1.4. Bruit

Le bruit sur la RD392 est également évoqué. L'élargissement va effectivement exposer au bruit un certain nombre bâtiments jusque-là préservé par le masque des constructions qui seront démolies. Cela induit une dégradation du cadre de vie pour certains : « *je suis contre la voie de bus avant où j'habite, puisque j'habite au RDC, et il y aura plus de pollution et plus de bruit puisque vous allez rapprocher la voie des voitures de chez moi, et ça va me causer un cadre de vie désagréable.* » Observation n°6.

Question du commissaire enquêteur

4. Quelles seront les compensations mises en place pour les RDC et 1ers étages pour compenser le bruit ?
 - Ira-t-on au-delà des obligations légales ?

- Y-a-t-il des obligations de surélévation des RDC sur les constructions neuves le long du tracé du Bus entre Seine ?

Réponse du maître d'ouvrage

Pour chaque projet de transport, le maître d'ouvrage doit respecter et se conformer à la réglementation définissant des seuils de bruit acceptables. La modélisation des impacts acoustiques du Bus Entre Seine a été réalisée en conformité avec les exigences réglementaires, afin d'identifier les potentiels dépassements de seuils et proposer ensuite des mesures pour traiter ces points. Les premières études projettent un impact du projet (voies dédiées bus) sur les sections de la RD393 – avenue Gabriel Péri / rue Lucien Sampaix – route de Pontoise, en lien avec l'acquisition et la destruction de bâtiments dont la présence servait de masque acoustique pour des habitations situées en second front et nouvellement exposées suite au projet, ainsi que le rapprochement des voies de circulation VL d'un front d'habitation. Ces zones de dépassement projetées feront ainsi l'objet d'une attention particulière et d'un traitement spécifique par la maîtrise d'ouvrage, avec la mise en place de mesures de réduction respectant la réglementation en vigueur. Le maître d'ouvrage ayant une obligation de résultats concernant les mesures mises en place, il s'assurera de la bonne réalisation des travaux d'isolation phonique de façade des logements les plus proches et de la bonne efficacité des dispositifs mis en place, par la réalisation de mesures acoustiques avant et après. Si ces mesures s'avéraient insuffisantes pour respecter la réglementation, d'autres seraient mises en place. Cf. pièce G5 DEUP - p274.

Le maître d'ouvrage confirme par ailleurs que les modalités de mise en œuvre des travaux feront l'objet d'échanges continus avec les collectivités traversées, notamment sur les questions de nuisances sonores. Ainsi un dispositif de communication serait mis en place afin de communiquer en amont sur les travaux et anticiper les possibles gênes liées au chantier. Ce dispositif s'articulera notamment autour de :

- *La rencontre avec le public : réunions publiques, visite de chantier, agents de proximité ;*
- *Des informations sur internet avec un site dédié au projet avec un formulaire d'avis/questions ;*
- *Des supports écrits, distribués auprès des riverains, commerçants et usagers (newsletters, lettre d'information, info travaux,...).*

Avis du commissaire enquêteur

Si l'impact est réel pour 245 logements, l'impact intervient sur une situation initiale mauvaise (ambiance non modérée) sur une bonne partie du linéaire. Le maître d'ouvrage est sensibilisé à cette question. L'isolation devrait permettre de retrouver les niveaux sonores intérieurs identiques à la situation avant travaux. En revanche, aucun levier ne permettra la réduction du bruit sur les espaces extérieurs, tels que jardins, balcons, loggias, ni en situation de fenêtres ouvertes.

Question du commissaire enquêteur

5. La Ville d'Argenteuil m'a communiqué une étude sur des variantes : que pensez-vous de l'option 2 ? Quel en serait l'impact sur les arbres ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'insertion à retenir sur le boulevard Léon Feix a fait l'objet de nombreuses itérations avec la ville d'Argenteuil au cours des études préliminaires, du schéma de principe et du dossier d'enquête afin de répondre aux enjeux suivant sur cet axe :

- *Limiter au maximum l'impact sur les alignements d'arbres existants ;*
- *Assurer des conditions d'exploitation performantes pour les bus, en limitant notamment le stationnement illicite aujourd'hui observé sur les couloirs bus ouverts existants ;*
- *Proposer des aménagements cyclables confortables et sécuritaires.*

L'opportunité de l' « option 2 » évoquée par la ville d'Argenteuil fut d'ailleurs étudiée et présentée lors de réunions avec les services techniques et les élus de la commune.

Cette proposition prévoyait la mise en œuvre de pistes cyclables dissociées sur trottoir. Les coupes d'insertion proposées pour cette variante sont présentées ci-dessous, pour les 3 sous-séquences du boulevard Léon Feix.

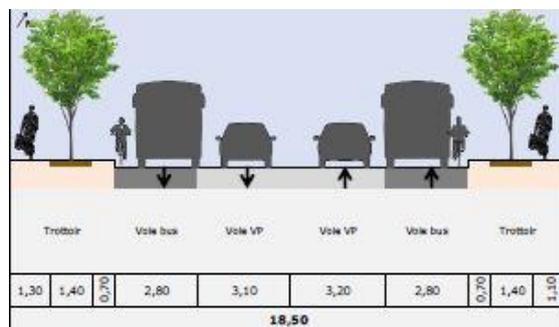


Figure 11 : Coupe de l'existant entre le boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet

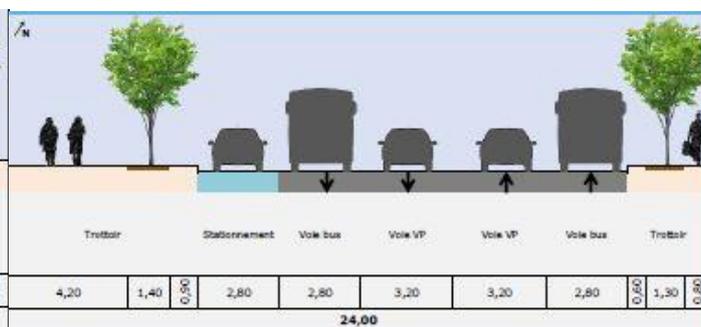


Figure 12 : Coupe de l'existant entre la rue Michelet et le square Michelet

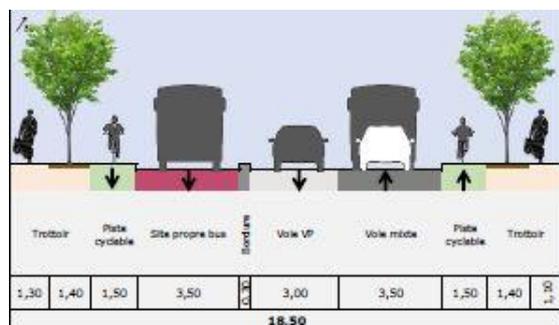


Figure 13 : Option 2 envisagée entre le boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet

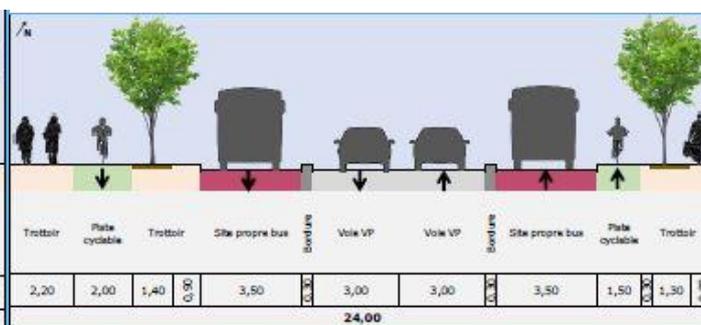


Figure 14 : Option 2 envisagée entre la rue Michelet et le square Michelet

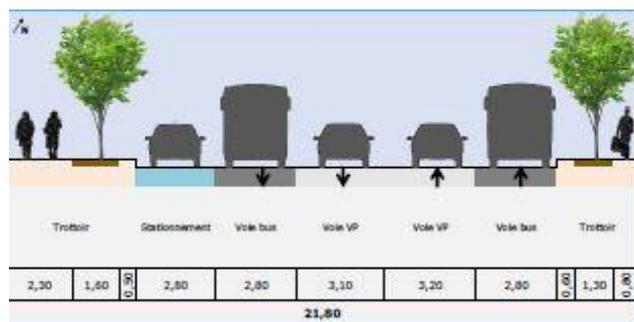


Figure 15 : coupe de l'existant entre le square Michelet et l'avenue Gabriel Péri

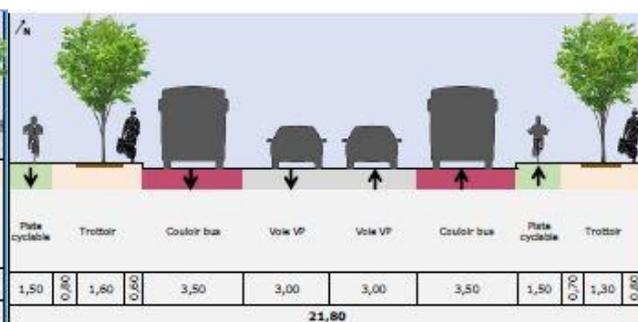


Figure 16 : option 2 envisagée entre le square Michelet et l'avenue Gabriel Péri

Cette option d'insertion permettait de conserver à priori 25 arbres de l'alignement en rive Sud du boulevard Léon Feix. Le profil retenu dans le cadre du schéma de principe ne permettait pas de les conserver, néanmoins il était proposé de replanter un alignement sur le trottoir en rive sud de 19 arbres.

Néanmoins, au-delà de ce gain végétal non négligeable, cette option d'insertion impliquait :

- La mise en œuvre de couloirs bus ouverts (sans bordures) entre le square Michelet et l'avenue Gabriel Péri, pouvant être pénalisant du point de vue de l'exploitation des bus sur ce secteur où du stationnement illicite est fréquemment observé au sein des couloirs bus ;

- La circulation des cycles au pied des façades sur la section entre le square Michelet et l'avenue Gabriel Péri, non optimal pour les interfaces avec les entrées charretières ou l'insertion du mobilier urbain ;
 - Des contraintes pour l'insertion des stations avec des impacts fonciers pressentis (dans cette configuration, les pistes cyclables entraînent une sur largeur de l'ordre de 3m au droit des stations)
- Dans le cadre des études détaillées, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre les échanges avec la commune d'Argenteuil afin d'aboutir à une solution d'insertion partagée par tous les acteurs et répondant aux enjeux du secteur en termes de végétal, d'exploitation des bus et d'aménagements des modes doux.

Avis du commissaire enquêteur

Cette option doit être regardée en regard de la préservation des arbres et de la meilleure option pour la sécurité des cyclistes. Le commissaire enquêteur estime que l'appréciation des différentes options doit être étudiée en commun et faire l'objet d'un dialogue le maître d'ouvrage semble prêt à faire.

Question du commissaire enquêteur

6. Concernant la pollution :

- Projetez-vous la mise en place de bus « propres » ?
- Est-il envisagé des ZFE⁵¹ dans le secteur ?

Réponse du maître d'ouvrage

Bus propres

Le projet d'infrastructure Bus Entre Seine prévoit de réaliser des aménagements en faveur des bus, dont le matériel roulant a vocation à faire l'objet d'évolutions indépendamment du projet. Il s'inscrit aux différentes étapes de conception dans un contexte de politique volontariste de transition énergétique de l'AOM Île-de-France Mobilités, avec la mise en place de bus « propres » nouvelle génération et fonctionnant à l'énergie électrique ou gaz naturel. Les données disponibles à ce jour sont une conversation à l'électrique de la ligne 3 orientée vers le centre opérationnel bus d'Argenteuil, ainsi qu'une conversion au gaz de la ligne 272 orientée vers le centre opérationnel bus de Nanterre.

Dans le cadre des études détaillées, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre les échanges relatifs au matériel roulant et à s'assurer de la prise en compte de la politique de transition énergétique de l'AOM, afin de préciser les modalités d'exploitation des lignes circulant sur l'infrastructure Bus Entre Seine.

Zones à Faibles Emissions

Une Zone à Faible Emissions (ZFE) est destinée à protéger les populations dans les zones denses les plus polluées. Le 8 octobre 2018, l'État ainsi que 15 métropoles, dont celle du Grand Paris, ont signé un engagement pour développer d'ici fin 2020 des ZFE. Aujourd'hui, la zone à faible émissions de la métropole du Grand Paris concerne 77 communes, située au sein d'un périmètre délimité par l'A86. Ainsi, les communes du projet Bus Entre Seine (Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis) situées à l'extérieur de l'A86 ne sont aujourd'hui pas concernées par cette zone à faibles émissions. La mise en œuvre des zones à faibles émissions, encouragée par la loi d'orientation des mobilités, doit s'évaluer au regard du dépassement régulier des seuils de concentration de polluants atmosphériques. Cette décision, qui ne relève pas d'Île-de-France Mobilités, est prise à l'échelle des agglomérations ou EPCI, et se fait indépendamment d'un projet de transport. A l'heure actuelle, la maîtrise d'ouvrage n'a pas connaissance de la mise en œuvre d'une zone à faible émission sur les communes concernées par le projet Bus Entre Seine.

Avis du commissaire enquêteur

L'impact du projet est quasiment nul en termes d'impact sur l'émission de polluants et de GES⁵². Un des leviers, s'il n'est pas le seul serait de baisser la consommation des véhicules. IDF s'est engagé dans cette

⁵¹ Zone à faible émission mobilités

⁵² GES : gaz à effet de serre

voie. Ce qui est conformes aux objectifs de réduction des émissions préconisées par le Plan Climat, Air, Energie Métropolitain (PCAEM)⁵³.

Thème 3 : Circulation et stationnement

Observations n°2,5,6,7,9,22,24,26,29,37,38,40,42,46,52,53,55,60,61,66,69,87,90,92,98,103,104,105, 108, 112, 113, 116, 117, 122, 123, 126,127

A. Circulation

Dans le secteur, la circulation est perçue comme étant proche de la saturation aux heures de pointes avec des points noirs recensés par les habitants :

- Pont de Bezons.
- Carrefour du 11 novembre et Pont de Colombes. « *le carrefour du pont de colombes au niveau de la rue Henri Barbusse : les voitures venant de la rue Ambroise thomas stagnent au milieu et ne laissent pas passer ceux de la rue Henri Barbusse, sans compter que le feu de signalisation de la rue Henri Barbusse est super court. On peut rester -qu'on soit bus ou voiture- 15 minutes coincé là, ça décongestionne après.* » Observation 53.
- Pont d'Argenteuil et rue Gabriel Péri.

Les habitants identifient un important trafic de transit induit par les trajets domicile-travail et la faible présence de transports lourds structurants.

Ils estiment que le projet ne vas pas nécessairement apporter d'améliorations car il ne favorisera pas un report important du trafic automobile sur les transports en commun, sauf si certains facteurs sont améliorés tels que :

- La régularité et la ponctualité.
- La rapidité.
- La fréquence.

En effet, on peut lire : « *De manière générale, une personne qui aura le choix voiture/bus aura plus tendance à prendre la voiture que de prendre un bus puis le tramway (perte de confort, temps de trajet, attente en correspondance sur une même ligne de route (Cormeilles - La Défense). Un bon nombre de population sur ce trajet travaillant à la Défense et prenant soit la voiture soit un bus pour relier le RER ou Ligne J/L ne changeront pas pour un bus en BHNS.* » Observation n°9.

Plus gênant, le projet Bus entre Seine risque d'aggraver la situation en raison de :

- La suppression des deux voies de circulation sur certains passages.
- La suppression du stationnement qui poussera les usagers à chercher des places dans les rues adjacentes.
- La fermeture de certains carrefours qui favorisera une circulation diffuse accrue dans les secteurs résidentiels.

Par ailleurs, l'incivilité des automobilistes est largement évoquée. Elle fait craindre l'inefficacité des futurs aménagements : « *Dépenses inutiles car manque de civisme. Les voitures se mettent en warning n'importe où, ils vont le faire sur les voies de bus dédiés* » Observation 29.

⁵³ Approuvé par le Conseil métropolitain le 12 novembre 2018. Il fixe plusieurs objectifs dont : Assurer une qualité de l'air conforme aux seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé et Réduire massivement les consommations énergétiques, ainsi que la neutralité carbone en 2050.

Ainsi le niveau de pollution et la congestion du trafic risque-t-elle de s'aggraver avec l'augmentation du trafic et des inévitables bouchons qui y sont corrélés.

B. Stationnement

La suppression du stationnement est un deuxième point largement abordé par les habitants, peu convaincus de l'existence d'une offre de remplacement. Des stationnements seront supprimés devant certains commerces avenue Gabriel Péri à Bezons. L'offre de parkings est limitée sur la RD392 et en centre-ville d'Argenteuil : « *supprimer 256 places de stationnement dans un centre-ville où il est difficile de se garer, me semble déraisonnable* » Observation 117.

Les parkings publics du centre-ville d'Argenteuil sont jugés peu sûrs, chers et éloignés des zones résidentielles. Les parkings privés sont peu utilisés par les locataires des logements sociaux présents dans le secteur.

Le secteur Jeanne d'Arc-Gallieni particulièrement impacté par la disparition du stationnement dans le projet connaît déjà des problèmes de stationnement. Les foyers possèdent souvent plusieurs véhicules et se garent sur le domaine public ainsi que les locataires des secteurs adjacents qui ne jouissent pas d'un parking privé. Les riverains veulent pouvoir se garer et accueillir des visiteurs véhiculés.

C. Points d'attention

En dehors de ce constat général, des points particuliers du projet soulèvent des interrogations :

➤ Rue Henri Barbusse à Argenteuil

« Rue H. Barbusse, (...) l'élargissement des trottoirs supprimera la quinzaine de places de stationnement, dont une pour handicapés et deux pour le service de la crèche. » Observation 69.

➤ Rue du Rochefort à Argenteuil

Le changement de sens de la rue de Rochefort risque de compliquer la circulation du quartier pour les riverains : « interdiction de tourner à droite pour descendre la rue. Limitation de la circulation au sein de la rue. (Peut-être limiter la rue aux seuls riverains) » Observation 2.

➤ Rue Jean Jaurès à Bezons

Un habitant a posé le problème induit par la mise en sens unique et le couloir réservé aux riverains sur l'axe Jean Jaurès à Bezons : « *La rue Jean Jaurès sera à sens unique dans le sens Bezons vers Argenteuil entre la D392 et la rue Aimé Césaire.*

La partie entre la rue Aimé Césaire et la rue Villa Gauthier sera à double sens, le sens Argenteuil Bezons réservé aux riverains, avec un double couloir de bus au centre. La partie entre la rue Villa Gauthier et la rue Victor Hugo sera à double sens avec un double couloir de bus au centre.

Plusieurs immeubles et villas sont présents dans la rue, 3 immeubles sont en construction, il y a donc plusieurs centaines de logements impactés. Il y a aussi une caserne de pompiers. Quelle sorte de séparation délimite les couloirs de bus ?

Comment est-il envisagé pour les résidents de sortir de leurs parkings et de se diriger vers Argenteuil ? Sera-t-il possible de faire demi-tour aux carrefours ? Je crains que cela ne soit pas très fluide et amène à se retrouver à attendre et à manœuvrer au niveau d'un carrefour. Comment rejoindre la D392 ? Actuellement, il est possible de passer par la rue Blanchard puis la rue Camille Desmoulins pour rejoindre la D392. Ce ne sera plus possible avec l'établissement du sens unique de circulation. La rue Pasteur étant étroite et n'ayant qu'une voie de circulation, il n'est pas envisageable d'y faire passer le flux de circulation. Faudra-t-il faire un détour en passant par la rue Victor Hugo où il est difficile de se croiser en raison de sa configuration ? Comment se diriger vers Houilles ? » Observation n°60 Robin Goyon

La ville de Bezons a confirmé la difficulté qu'il y aurait à rejoindre la RD392 et les quais. La rue Aimé Césaire dispose d'un double sens de circulation afin d'accéder à une copropriété, puis est en sens interdit vers les quais.

➤ **Rue de Saint Germain, Cormeilles-en-Parisis**

La priorité aux bus rue de Saint-Germain pourrait avoir des répercussions négatives :

« Concernant le dernier tronçon Nord rue Saint Germain à Cormeilles : le cédez le passage à l'angle Saint - Germain/Nancy risque de favoriser d'énormes bouchons de circulation Nord-Sud aux heures de pointe, à cause de la proximité avec la RD392 + le pont de chemin de fer très étroit. Cette voie est un accès important au quartier Alsace-Lorraine. » Observation 55.

Le maire de Cormeilles-en-Parisis s'est également emparé du sujet.

➤ **Rue Voltaire à Sartrouville**

Les habitants témoignent de la difficulté de circulation rue Voltaire : nombreux poids lourds, impacts des bus qui rentrent au dépôt et des vibrations. L'augmentation de la fréquence des bus est perçue comme une augmentation des nuisances. Ils souhaitent un report du trafic des bus sur la rue Mermoz qui «*semble plus adaptée pour recevoir un trafic de bus supplémentaire.* » Observation 92

D. Propositions des habitants

Les habitants souhaitent le développement de parkings à proximité des stations du projet et favoriser l'intermodalité des transports :

- « *Il faut développer les parkings à proximité des gares de banlieue et les rendre gratuits.* » Observation 24
- « *Prolongation du tram T2 avec la création d'un parking au niveau de la rue des Martyrs de Chateaubriand et une station commune avec le T11.* » Observation 38.
- Préservation du stationnement des commerces sur la RD392

Question du commissaire enquêteur

1. Quelles sont les alternatives de stationnement sur les secteurs Feix, Jeanne d'Arc, Gallieni, Henri Barbusse, Grâce de Dieu (capacité du nouveau parking de la mairie), Pont de Bezons ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet a été conçu de manière globale en cherchant un équilibre entre la capacité des voiries empruntées, la préservation des arbres d'alignement et le maintien de l'offre de stationnement, tout en limitant les acquisitions foncières. Des échanges ont eu lieu avec les communes afin de restituer une offre de cohérente, tenant compte des équipements existants et des enjeux de stationnement liés à chaque secteur traversé. Dans le centre-ville d'Argenteuil, l'impact stationnement est fort. Des enquêtes de stationnement ont été menées en lien avec la Ville, mettant en évidence la complexité de restituer du stationnement sur les voiries périphériques déjà congestionnées (véhicules ventouses, stationnement résidentiel, stationnement illicite, report des véhicules du centre-ville) et l'absence d'éventuelles poches de stationnement pouvant être créées. Ainsi, en cohérence avec la politique stationnement de la Ville et de l'offre de stationnement privée disponible sur le secteur, le projet ne prévoit pas de compensation stationnement dans le centre-ville d'Argenteuil. Entre le Pont de Bezons et de la Grâce de Dieu, le projet prévoit la conservation des aménagements existants, il n'y a donc pas d'impact à prévoir sur le stationnement sur ce secteur. D'après le site de la ville de Bezons, le parking de la ZAC Cœur de ville aura une capacité de 1200 places. Pendant les

travaux, des zones de livraisons et des poches de stationnement provisoires seront identifiées. Le maintien de ces derniers post-travaux sera analysé. Cependant il est important de rappeler que la pression foncière dans le secteur est importante et que l'identification de poches de stationnement devra être le fruit d'un travail avec les communes.

Avis du commissaire enquêteur

Le stationnement est un sujet sensible car il conditionne les conditions de circulations. Le stationnement illicite fait obstacle à l'écoulement des flux, et la recherche de place se traduit par une augmentation des émissions de polluants. Il est indéniable que le cœur de ville de Bezons offrira une offre supplémentaire qui compensera, et même augmentera l'offre dans le secteur.

A Argenteuil, la recherche de nouvelles places risque d'être plus problématique sans la rénovation de parcs de stationnement existants et la recherche de poches de stationnement. Le stationnement ne concerne pas seulement les habitants, il concerne tous les services auxquels font appel les administrés : artisans, livraison, salariés du secteur etc. Toutefois, la Ville a manifesté sa volonté de s'emparer du problème. Elle a déjà montré qu'il reste des réserves de capacités dans certains immeubles collectifs, que certains parcs de stationnement sont sous-occupés. Il lui appartient de mettre en œuvre une offre attractive.

Question du commissaire enquêteur

2. Quel sera l'impact des futures constructions sur le stationnement ?
 - a. Quels sont les places de stationnement et les quotas de places de parking dans le futur quartier de la porte Saint Germain ?
 - b. Quels sont les quotas de places de parking dans les constructions neuves imposés par le PLU de Bezons ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le futur quartier de la porte Saint-Germain est sous la maîtrise d'ouvrage de la ville d'Argenteuil. En ce sens, il conviendrait de se rapprocher des services en charge du pilotage de ce projet pour connaître les prescriptions retenues en termes de stationnement pour chacune des parcelles aménagées. Les quotas imposés par la ville de Bezons en matière de stationnement varient selon le zonage du PLU (il existe 12 principales zones), la nature de la construction neuve (habitation, bureaux, artisanat, commerces, service public / intérêt collectif, hôtellerie / restauration, entrepôts, etc.) et enfin la surface de plancher des constructions. Il est donc difficile de répondre avec précision concernant l'impact des nouvelles constructions prévues sur le territoire de Bezons sans les caractéristiques propres à chaque construction. Par exemple, dans le zonage UA, situé notamment en rive Nord de la rue Jean Jaurès, les règles en vigueur, en fonction notamment des surfaces de plancher des constructions neuves (SDPC), sont les suivantes d'après le PLU de la ville :

Type de constructions	Règlementation du nombre de places minimum
Constructions destinées à l'habitation	1 place de stationnement par tranche de 60 m2 de SDPC, dans la limite de 2 places par logement
Constructions destinées aux bureaux	1 place de stationnement par tranche de 60 m2 de SDPC
Constructions destinées à l'artisanat	1 place de stationnement par tranche de 90 m2 de SDPC
Constructions destinées aux commerces	1 place de stationnement par tranche de 100 m2 de SDPC
Constructions et installations destinées au service public ou d'intérêt collectif	stationnement adapté aux besoins des constructions et installations
Constructions destinées à l'hôtellerie et à la restauration	Pour les hôtels : - 1 place pour 4 chambres, - 1 place pour les cars par tranche de 100 chambres Pour les restaurants :

	- 1 place par tranche de 20 m2 de salle de restaurant
Entrepôts	1 place de stationnement par tranche de 300 m2 de SDPC

Les services de la ville pourront être interrogés dans le cadre des études ultérieures afin d'apprécier au mieux ces impacts. Le maître d'ouvrage n'a pas compétence sur le levier du stationnement. Cependant, il s'engage à poursuivre le travail de concertation engagé avec les Villes pour intégrer au mieux les infrastructures Bus Entre Seine dans le système global de déplacement et accompagner les actions des Villes dans les secteurs en interface.

Avis du commissaire enquêteur

Lors des permanences, les habitants ont fait état d'un fort taux de motorisation dans les ménages à Argenteuil. Effectivement, dans le Val d'Oise, la part des ménages possédant au moins deux véhicules est de 35%,⁵⁴ alors qu'à Paris, seuls 4% des ménages sont multi motorisés. Le taux de motorisation est de 84% dans le Val d'Oise alors qu'il est seulement de 45% à Paris. Ces chiffres datent de 2010 et sont effectivement à manier avec précaution car en 2010 on constatait une tendance à la stagnation ou à la baisse dans l'équipement des ménages en véhicules. La dernière étude transport effectuée en 2018, dont les résultats sont partiellement connus, montre une diminution des déplacements en voiture. La pandémie du Covid 19 peut également rebattre les cartes.

On constate que les déplacements à l'intérieur du secteur d'étude se fait majoritairement en voiture⁵⁵ pour les trajets domiciles-emploi.

La forte motorisation des habitants du secteur est donc un élément à prendre en compte dans l'offre de stationnement. Sur les secteurs en forte mutation, un nouvel apport de population est attendu. L'offre limitée du stationnement dans ces secteurs implique que le stationnement particulier soit pris en charge au sein des habitats pour laisser au stationnement public ses fonctions d'accueil des véhicules extérieurs. C'est un élément de réflexion à prendre en compte pour les communes.

Question du commissaire enquêteur

3. Pouvez-vous répondre sur les points spécifiques soulevés par les habitants sur les secteurs suivants :
 - a. Rue Henri Barbusse à Argenteuil
 - b. Rue Jean Jaurès à Bezons
 - c. Rue de Saint Germain, Cormeilles-en-Parisis
 - d. Rue Voltaire à Sartrouville
 - e. Rue de Rochefort

Réponse du maître d'ouvrage

Point A : Rue Henri Barbusse à Argenteuil Au regard des emprises contraintes de la rue Henri Barbusse, il a été proposé une circulation en banalisée des bus sur cet axe entre la RD48 et la rue Michel Carré afin d'éviter notamment les acquisitions foncières. Dans la configuration actuelle avec le stationnement longitudinal, la chaussée est étroite (de l'ordre de 6m), et ne permet pas à deux bus de se croiser confortablement ce qui perturbe aujourd'hui l'exploitation de la ligne 272. Les temps de parcours bus se voient aujourd'hui également pénalisés par les manœuvres des automobilistes souhaitant se garer. Par ailleurs, du fait de la présence du stationnement longitudinal, les trottoirs sont aujourd'hui peu confortables (largeur inférieure à 2m). Dans le cadre du dossier d'enquête il a donc été retenu de supprimer le stationnement longitudinal afin d'élargir la chaussée pour faciliter la circulation et le croisement des bus et de restituer plus d'espace aux piétons. Dans le cadre des études détaillées, les réflexions concernant la restitution du stationnement se poursuivront avec la ville d'Argenteuil. Il pourrait être envisagé par exemple :

⁵⁴ INSEE, Enquête globale transport : Motorisation et usage de la voiture en Île-de-France, 2013

⁵⁵ Pièce G4, Etat initial de l'environnement, p. 196

- De restituer les deux places d'arrêt minute de la crèche au niveau du stationnement de l'avenue du Petit Marly, située à proximité directe de cet établissement de petite enfance ;
- De mettre en œuvre une place de stationnement PMR au niveau de la surlargeur à l'angle des rues Henri Barbusse et Jean Moulin.

Point B : Rue Jean Jaurès à Bezons Les schémas ci-dessous permettent d'apprécier le positionnement du site propre et les modifications de plan de circulation prévues dans le cadre du projet Bus Entre Seine :

- La rue Jean Jaurès est mise à sens unique VP en direction d'Argenteuil entre les rues de Pontoise et Aimé Césaire (elle l'est déjà entre la RD392 et la rue de Pontoise) ;
- Le mouvement de tourne-à-droite de la rue Aimé Césaire vers la RD311 est alors ouvert ;
- Une voirie VP seulement accessible aux riverains entre la rue Villa Gauthier et la rue Aimé Césaire en direction du pont de Bezons pour limiter le trafic de transit.



Figure 17 : plan de circulation actuel au niveau de la rue Jean Jaurès

Figure 32 : plan de circulation projeté au niveau de la rue Jean Jaurès

Plusieurs typologies de séparateur peuvent être utilisées pour isoler le site propre d'une voirie VP. Les séparateurs sont préférentiellement infranchissables. Cependant, il convient de mettre en place des séparateurs franchissables lorsque le site propre est encadré par des voies simples de circulation à sens unique. Ce dispositif permet d'éviter la congestion de la circulation lors d'un aléa (accident, panne) bloquant la chaussée. Le tableau ci-dessous renseigne les dimensions des séparateurs envisagés au stade du dossier d'enquête publique :

	Largeur	Hauteur
Séparateurs TCSP – Voirie franchissables (pour véhicules)	0,3 m	5 à 10 cm
Séparateurs TCSP – Voirie infranchissables (pour véhicules)	0,3 m	15 cm
Séparateurs TCSP – Stationnement longitudinal VP infranchissables (pour véhicules)	1,0 m	15 cm
Séparateurs TCSP avec circulation des VP en contre-sens	0,3 m ou $\geq 1,0$ m	5 à 15 cm suivant si franchissable ou non

Figure 33 : Dimensions des séparateurs TCSP – Voirie

Pour les riverains de la rue Jean Jaurès souhaitant se rendre à Argenteuil, ils pourront opérer un demi-tour au niveau du carrefour avec la rue Aimé Césaire. Les prévisions de trafic des études préliminaires montrent qu'au regard des flux attendus sur cet axe, réservé seulement aux riverains dans l'un des sens de circulation, les réserves de capacité de ce carrefour sont suffisantes pour permettre ces mouvements. Le fonctionnement de ce carrefour sera donc satisfaisant aux heures de pointes. Pour rejoindre la RD392, les automobilistes seront encouragés à emprunter en amont le boulevard du Général Delambre puis la RD311 via notamment la mise en œuvre d'une signalisation verticale. Pour les riverains, ces derniers pourront rejoindre la RD392 via la rue Aimé Césaire puis la RD311 car le sens interdit actuel vers les quais sera

supprimé et le tourne à droite autorisé vers la RD311. Concernant la remarque « la rue Pasteur étant étroite et n'ayant qu'une voie de circulation, il n'est pas envisageable d'y faire passer le flux de circulation. Faudra-t-il faire un détour en passant par la rue Victor Hugo où il est difficile de se croiser en raison de sa configuration ? Comment se diriger vers Houilles ? », il n'est en effet pas prévu de faire passer les flux de transit via la rue Pasteur, qui a pour vocation la desserte locale. Pour rejoindre Houilles, les automobilistes pourront réaliser une boucle via une partie de la rue Victor Hugo puis la rue Francis de Pressensé ou encore utiliser les quais.

Point C : Rue de Saint-Germain à Corneilles-en-Parisis Dans le cadre du dossier d'enquête publique, le projet Bus Entre Seine prévoit de modifier le système de priorité du carrefour Boulevard Saint Germain / Rue de Nancy / Rue de Chatou. Aujourd'hui, seul un « stop » existe sur la rue de Chatou ; les véhicules, dont les bus, venant du Sud du boulevard Saint-Germain et souhaitant rejoindre la gare routière doivent donc attendre que le flux de véhicules venant du Nord s'interrompe pour tourner à gauche. Afin de limiter les temps perdus par les bus induit par ce temps d'attente, il a été proposé de mettre en œuvre un cédez-le-passage pour les véhicules venant du Nord du boulevard Saint Germain. Avec des fréquences prévisionnelles futures aux heures de pointe de 10 minutes pour la ligne 3 et de 12 minutes pour la ligne 30-05, 11 bus par heure réaliseront ce tourne-à-gauche nécessitant l'arrêt des véhicules au cédez-le-passage. Par ailleurs, la RD392 est située à environ 150m du carrefour modifié, cette distance semble a priori suffisante pour stocker les véhicules à l'arrêt durant le passage d'un bus. Dans le cadre des études ultérieures, ce point d'attention pourra être approfondi en lien avec les partenaires du projet, afin d'évaluer le système de priorité le plus opportun (conservation de l'existant, cédez-le-passage, feu clignotant, etc.) pour concilier performance bus et impact sur la circulation routière, notamment au regard des prévisions de trafic sur le secteur

3.D : Rue Voltaire à Sartrouville La modification de l'itinéraire de la ligne 272 pour la faire emprunter la rue Mermoz a été abordée avec les acteurs du territoire au cours des études du DOCP puis des études préliminaires, dans la cadre de la réflexion relative à la restructuration des bus à l'horizon de mise en service du Bus Entre Seine. L'un des principaux éléments ayant conduit à écarter cette variante de tracé est celui de la desserte. En effet, faire passer la ligne 272 sur la rue Mermoz au lieu de la rue Voltaire impliquerait de ne plus desservir les habitants résidant à l'Est de la rue Voltaire. Une majeure partie des habitants de ce quartier pavillonnaire, dénommé l'Union Sud, serait alors situé à plus de 400m à pied d'un arrêt de bus. A contrario, avec le passage de la ligne 272 sur la rue Voltaire, les riverains de la rue Mermoz disposent d'une bonne accessibilité au réseau TC avec deux lignes de bus à proximité directe : la ligne 272 et la ligne 1 sur la rue du Président Roosevelt. Par ailleurs, l'intervalle de passage de la ligne 272 sera légèrement amélioré dans le cadre du projet Bus Entre Seine par rapport à la situation actuelle :

- aux heures de pointe (passage de 6-7 minutes à 6 minutes) ;
- aux heures creuses (passage de 10 minutes à 8 minutes) ;
- en soirée (passage de 17 minutes à 15 minutes).

Au total cette amélioration du niveau d'offre de la ligne générera le passage de 22 bus supplémentaires sur la journée par rapport à la situation actuelle, soit environ par heure. A ce stade des études, il est envisagé un changement de motorisation des bus de la ligne 272 du diesel vers le gaz naturel. Cette nouvelle motorisation permettra une diminution des nuisances sonores perçues allant jusqu'à 50 % par rapport aux bus actuels. Par ailleurs, les bus GNV ne dégagent pas de fumées (nuisance visuelle) ni d'odeurs (nuisance olfactive). Enfin, la Ville de Sartrouville a un projet de requalification de la rue Voltaire visant à apaiser la circulation sur cet axe, notamment en limitant la vitesse des nombreux poids-lourds l'empruntant. Des échanges ont eu lieu avec la Ville pour prendre en compte les prescriptions transmises par le projet Bus Entre Seine afin de ne pas réduire la performance des bus et d'anticiper la mise en service du Bus Entre Seine.

Point E : Rue de Rochefort Sur la RD392, l'insertion proposée impose parfois la fermeture des carrefours automobiles de niveau secondaire, afin de garantir de bonnes performances pour les lignes de bus. Les demi-tours sont toutefois autorisés à certains carrefours pour maintenir un bon niveau d'accessibilité aux

quartiers adjacents à la RD392. Ce travail a fait l'objet d'itérations avec les collectivités pour définir un plan de circulation partagé. Par rapport à la remarque concernant la rue de Rochefort, bien que le carrefour avec la RD392 soit fermé, (c'est-à-dire que les tourne-à-gauche en direction du Pont de Bezons ne seront plus autorisés), le sens de cette rue ne sera pas modifié.

Avis du commissaire enquêteur

Le trajet a été bien calibré pour desservir le plus finement possible les quartiers d'habitation dans le secteur de Sartrouville. Le renouvellement du matériel roulant corrigera les nuisances occasionnées par le matériel actuel. L'augmentation des fréquences est un réel levier d'attraction. Par ailleurs, il est à noter que les mesures d'accompagnement n'ont pas vocation à requalifier les voiries. Les communes sont compétentes dans ce domaine. En revanche, plus de régularité dans les passages permettra de mieux insérer les bus dans la trame urbaine.

Sur les autres points, le maître d'ouvrage a proposé des solutions.

Question du commissaire enquêteur

4. Pouvez-vous décrire plus finement la circulation des bus sur le carrefour du 11 novembre dans le projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le carrefour de la place du 11 novembre est aujourd'hui un point important de convergence du trafic puisqu'il permet d'emprunter le Pont de Colombes reliant les Hauts-de-Seine (92) au Val d'Oise (95). Pour franchir ce carrefour à l'horizon projet, les bus n'emprunteront plus la rue Henri Barbusse comme aujourd'hui, source de nombreuses perturbations de l'exploitation. En effet, ces derniers utiliseront à terme la rue Michel Carré pour traverser la place du 11 novembre via la mise en place d'un site propre bidirectionnel. Cela leur permettra de s'affranchir des remontées de files au niveau de ce carrefour où la congestion est régulièrement conséquente. Ce site propre bidirectionnel sur la rue Michel Carré sera : - latéral Nord entre la rue Henri Barbusse et la place du 11 novembre - axial entre la place du 11 novembre et le boulevard du général Delambre

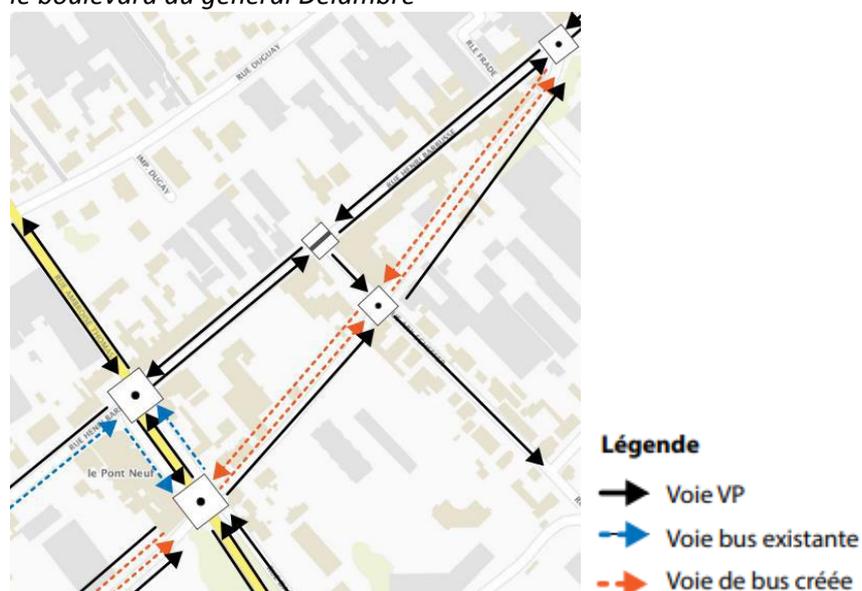


Figure 18 : Principe d'insertion des sites propres sur le secteur de la place du 11 novembre



Pour franchir ce carrefour, les bus disposeront de la priorité bus avec une phase spécifique escamotable comme le montre le schéma de phasage ci-dessous. Des temps de dégagement incompressibles de 6 secondes sont prévus entre chaque phase pour évacuer les éventuels véhicules stockés sur la plateforme afin de ne pas pénaliser l'exploitation des bus.

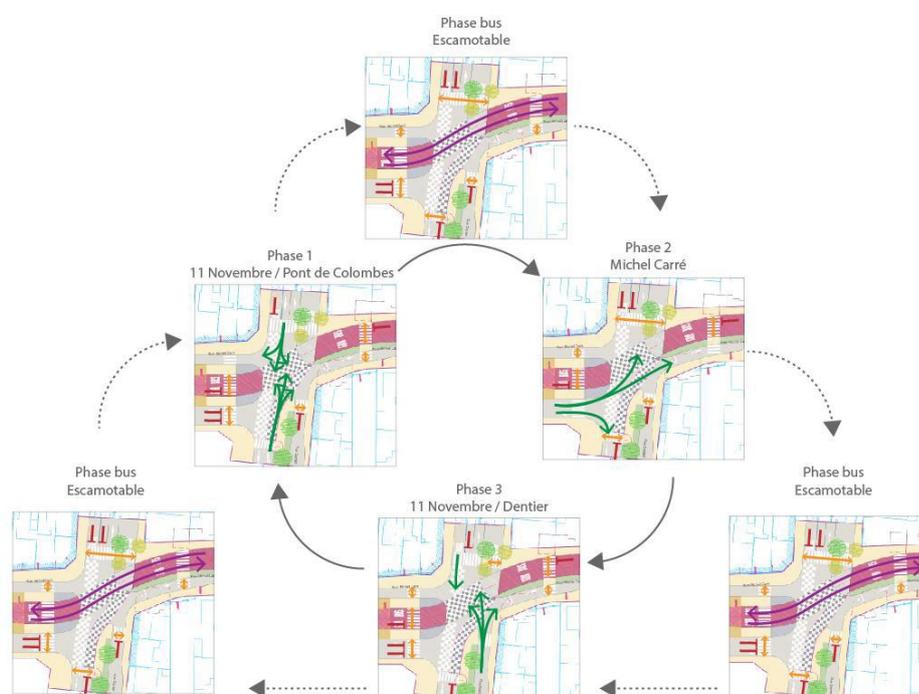


Figure 37 : Schéma de phasage du carrefour place du 11 novembre /rue Michel Carré

Avis du commissaire enquêteur

La priorité aux feux donnée au bus permettra de vider les carrefours des véhicules à l'approche du bus. Le schéma montre bien que le bus sera affranchi des remontées de files quand il arrivera aux feux, qui seront ouverts.

Question du commissaire enquêteur

5. Est-il possible de prévoir avec la ville de Bezons le maintien d'un stationnement minute devant les commerces impactés sur la RD 392 ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les emprises de la RD392 n'étant pas toujours suffisamment larges pour accueillir les voies bus, les voitures, les itinéraires cyclables et des trottoirs suffisants et végétalisés, le projet peut nécessiter une réduction de l'offre de stationnement sur certains secteurs. Dans le cadre de la conception du projet, des solutions d'arrêt-minute et pour les livraisons ont été proposées en lien avec les collectivités concernées. Ces stationnements minute seront confirmés dans les phases ultérieures, en lien avec les Villes. Sur l'axe de la RD392 on dénombre comme emplacements spécifiques :

- 2 places d'arrêt minute entre le pont de Bezons et la Grâce de Dieu. Ces deux places sont conservées dans le cadre du projet Bus Entre Seine ;

- 2 places de livraison entre la Grâce de Dieu et la rue Albert 1er. Seule une de ces deux places a pu être restituée au regard des emprises disponibles.

A l'échelle de l'axe de la RD392, le bilan en termes de stationnement est positif (+ 16 places) avec un total de 111 places à l'horizon projet contre 95 en situation actuelle. Dans le cadre des études ultérieures, et en lien avec la politique de stationnement des villes concernées, la stratégie de rotation (tarification, arrêt minute, etc.) concernant ces places pourra être discutée au regard de leur environnement proche (commerces, établissement scolaire, etc.).

Avis du commissaire enquêteur

Sur cet axe très fréquenté, il est effectivement intéressant de mettre en place des politiques de stationnement ciblées pour favoriser la rotation et l'accès aux commerces. Les communes sont également prêtes à étudier des stratégies adaptées.

Thème 4 : Modes actifs

Observations n° 2,3,9,23,48,49,50,59,68,71,72,75,80,81,87,89,96,97,99,100,101,102,107,108,109, 113,114

La volonté d'utiliser le vélo comme mode de déplacement a été largement affirmée tant par les citoyens que par les associations présentes dans le secteur. Les contributeurs souhaitent voir ce projet aboutir car non seulement il favorisera les transports en commun, mais aussi car il permettra le déploiement d'une continuité cyclable sur un large tronçon, le long des 8.2 km de voies dédiées.

Cependant, l'ensemble des usagers estiment que les aménagements prévus sont loin de répondre aux exigences de sécurité induites par la pratique du vélo, très vulnérable dans le trafic routier intense du secteur.

« Quel cycliste même aguerri empruntera ces axes non protégés et très fréquentés à Argenteuil ? Les aménagements proposés sont peu ambitieux. La voiture est une nouvelle fois favorisée. » Observation 113

L'ensemble des contributeurs estiment que les bandes cyclables proposées ne protègent pas assez les cyclistes du trafic. Ils souhaitent une modification du projet sur les points suivants :

- La séparation des vélos du flux routier.
- Les couloirs de bus mixte les inquiète.
- Le franchissement des carrefours et ronds-points.

La séparation du flux routier est une nécessité en raison du manque de respect des bandes cyclables par les automobilistes. : *« Les bandes cyclables sur la RD392 sans séparations sont une très mauvaise idée. Les voitures et 2 roues ne respectent que très peu ces bandes. Les stationnements sur les bandes cyclables sont extrêmement fréquents et sur la zone de Bezons où les places sont limitées, il est certain que la bande sera utilisée pour le stationnement. En tant que cycliste quotidienne, les bandes cyclables sont très dangereuses car elles sont toujours utilisées par d'autres et les cyclistes se retrouvent à devoir se rabattre à gauche, dans*

un trafic plus rapide. Il faudrait sécuriser vraiment les bandes cyclables, sinon le projet sera inutile pour les cyclistes. » Observation 9.

La majorité des participants font le même constat. Il est d'ailleurs exposé dans le dossier d'enquête publique comme un des motifs de la mise en place de séparateurs pour les voies dédiées aux bus.

Les contributeurs souhaitent des pistes séparées du trafic par un séparateur ou sur les trottoirs.

Ils soulignent que le projet ne tient pas compte des recommandations du Cerema⁵⁶. Ils demandent des aménagements pour le projet Bus entre Seine conformes à ces recommandations :

- Largeur minimum de 2 mètres pour des pistes unidirectionnelles.
- Piste séparées de la chaussée pour les axes dont la circulation est supérieure à 6000 véhicules par jour : *« Le long des voies limitées à 50 km/h ou plus, des aménagements séparatifs sont à privilégier. La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif (> 6.000 véh/jour) Or sur la D392, on parle de 25.000 véh/jour !!!⁵⁷»* Observation 75, Mieux Circuler à Bicyclette, antenne de Bezons.
- *« transformer les bandes cyclables en pistes cyclables et les ramener derrière les arbres et le stationnement »* Observation 72 du Collectif Vélo Ile-de-France
- Sur les zones mixtes vélo- route, le collectif demande une réduction du trafic journalier : *« Sur les profils en circulation mixte : exclure le trafic non local par un travail sur le plan de circulation (sens uniques, etc.) visant à assurer un volume de trafic inférieur à 4 000 unités de véhicule particulier par jour (les bus comptant pour 2 unités), conformément au seuil d'acceptabilité retenu par le Cerema pour la mixité avec le trafic motorisé »* Observation 72 du Collectif Vélo Ile-de-France
- Traitement des intersections :
 - Pour les intersections mineures : éloignement de la piste dans le respect des courbes de giration.
 - Pour les intersections majeures et les ronds-points : carrefours à la hollandaise.

Les détails sont exposés dans l'observation déposée par le Collectif Vélo Ile-de-France (cf. Annexes).

On peut y observer des solutions visant à réduire les risques liés à la présence des pistes sur les trottoirs telles que des bordures chanfreinées, avec pente entre 25 et 50 % pour marquer la limite de la piste cyclable.

Questions du commissaire enquêteur

1. Serait-il possible de reprendre les propositions des associations de cyclistes et de les intégrer dans le projet, avant la fin de l'enquête publique, ou à tout le moins sur des échantillons représentatifs ?

Réponse du maître d'ouvrage

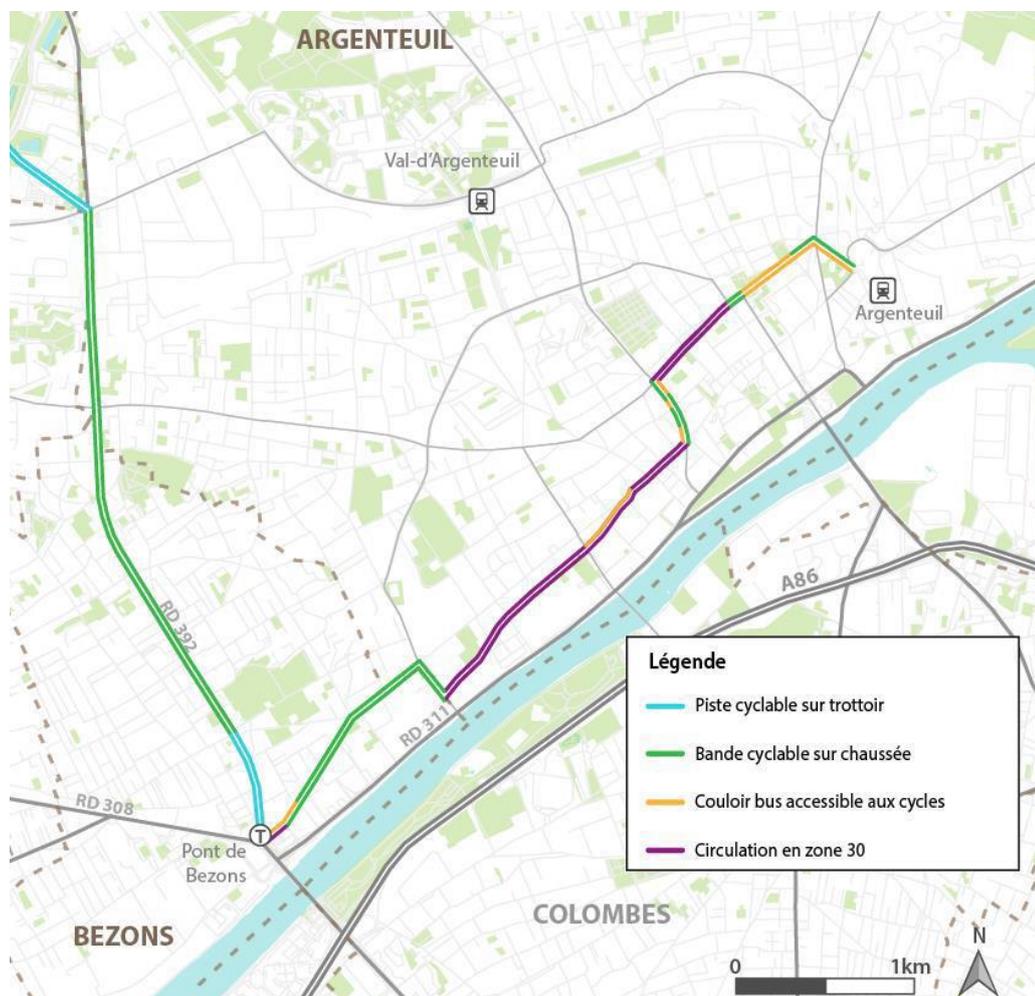
L'enquête publique s'étant déroulée du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021, il n'est désormais plus possible d'intégrer des modifications au sein du projet proposé. Toutefois, les discussions avec les différentes associations du territoire, dont les associations cyclables, se poursuivront lors des études détaillées pour prendre au maximum en compte leurs besoins. Plusieurs réunions ont d'ailleurs eu lieu avec ces associations (CADEB, Mieux se déplacer à bicyclette, Collectif vélo île de France, etc.) lors de la phase de conception.

Concernant les propositions des associations cyclistes, certains éléments de réponse sont apportés ci-dessous : Piste unidirectionnelle à 2m Dans les recommandations du CEREMA, il est indiqué que « la largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (2 m minimum). La largeur souhaitable d'une

⁵⁶ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

⁵⁷ RD 392

piste bidirectionnelle est de 3,5 m (3m minimum). ». Dans le cadre du projet, et au regard des différentes contraintes citées plus bas, seuls deux secteurs sont concernés par des aménagements cyclables sous forme de piste : la RD392 entre le Pont de Bezons et la Grâce de Dieu (secteur non réaménagé dans le cadre du projet) et l'avenue du Parisis.



Au niveau de l'avenue du Parisis, la piste bidirectionnelle proposée est de 3m et séparée de la chaussée et des circulations piétonnes, conformément aux préconisations du CEREMA.

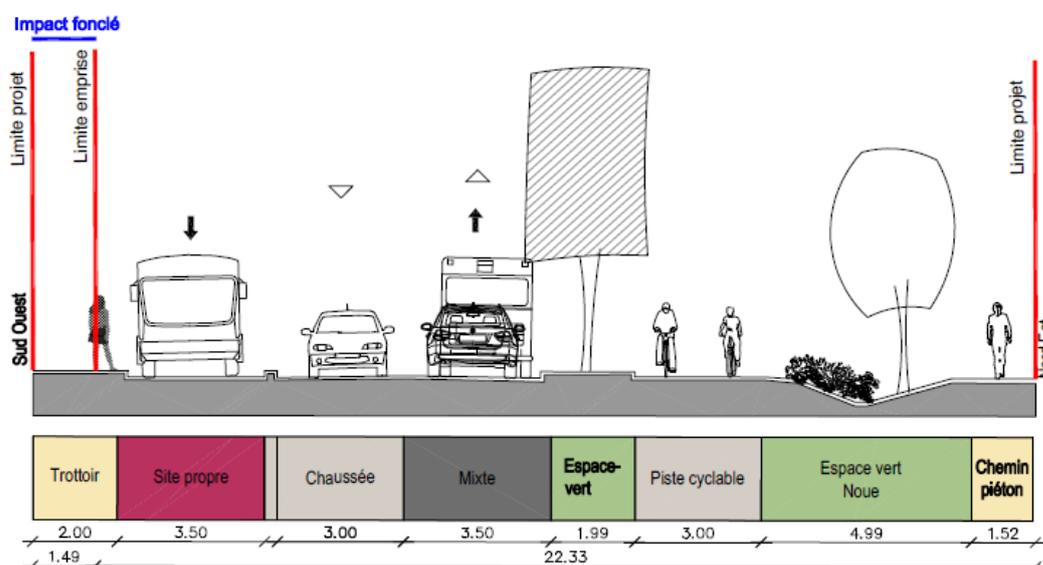


Figure 39 : coupe projetée au niveau de l'avenue du Paris

Séparation des aménagements cyclables de la chaussée

Sur des voies au volume de trafic important, le CEREMA recommande en effet la mise en œuvre de pistes cyclables : « La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif (> 6000 véh/jour). ». Cette recommandation du CEREMA s'inscrit dans les préconisations de conception d'itinéraires cyclables.

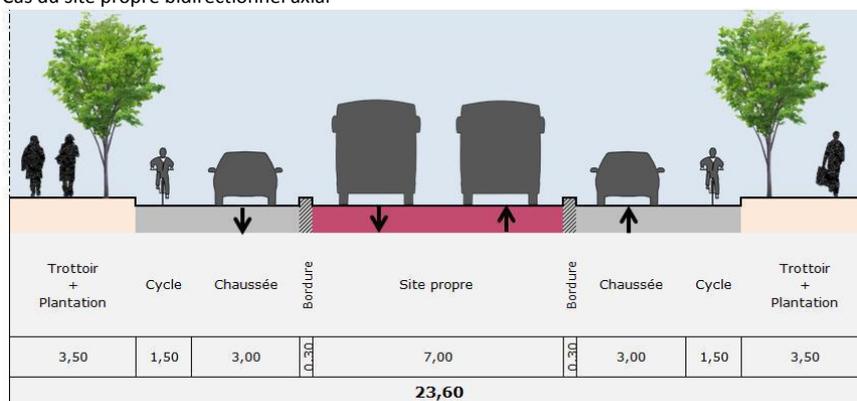
Le projet Bus Entre Seine est un projet de transport, ayant pour vocation d'intégrer toutes les problématiques de la ville d'aujourd'hui et de demain, dans un environnement déjà construit. Ce projet a donc été conçu de manière globale en cherchant un équilibre entre toutes les fonctionnalités pour satisfaire au mieux tous les enjeux d'un projet de territoire :

- Performance du système de transport (temps de parcours attractifs, régularité et fiabilité, desserte, niveau de service, etc.) ;
- Partage équilibré de l'espace public entre les différents usages (cyclistes, piétons, PMR, transports en commun, véhicules particuliers, poids lourds, etc.)
- Mise en œuvre d'itinéraires cyclables continus qualitatifs et sécuritaires ;
- Préservation des arbres d'alignement existants et végétalisation des espaces traversés, pour l'amélioration du cadre de vie et développer la biodiversité ;
- Garantir un bon fonctionnement de la circulation routière et du stationnement (capacité viaire, fluidité des carrefours, nombres et localisation des places de stationnement, etc.)
- Accompagnement du développement des projets urbains
- Limitation des acquisitions foncières au regard de l'environnement construit.

Les aménagements du projet Bus Entre Seine ont été proposés au regard du contexte d'insertion très contraint. Ils ont fait l'objet d'arbitrages partagés avec les collectivités territoriales, afin de rechercher un équilibre entre toutes les fonctionnalités de la voirie et leurs enjeux, tout en limitant les impacts fonciers.

Les principes généraux d'insertion sont déclinés ci-dessous avec la mise en œuvre de pistes séparées de la chaussée pour apprécier les arbitrages et compromis nécessaires à leur insertion.

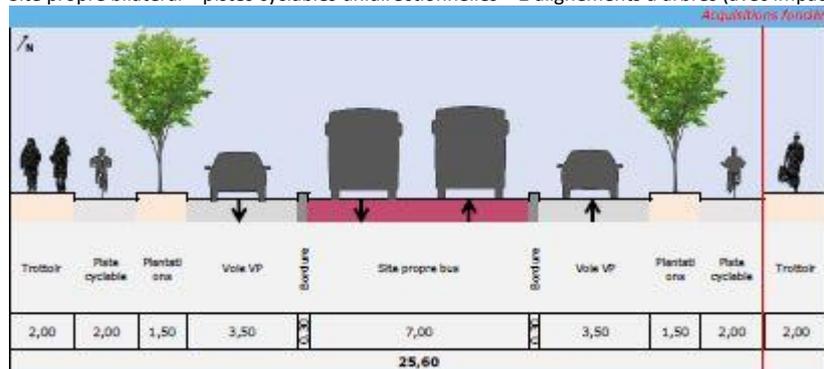
Cas du site propre bidirectionnel axial



Configuration du dossier d'enquête (DEUP):

- Bandes cyclables unidirectionnelles
- Emprise nécessaire : 23,6m
- 2 alignements d'arbres
- Trottoirs confortables (2m au droit des arbres et 3,5m entre)

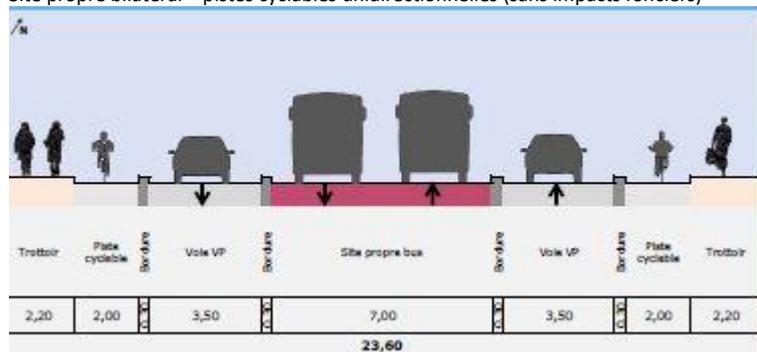
Site propre bilatéral + pistes cyclables unidirectionnelles + 2 alignements d'arbres (avec impacts fonciers)



Solution n°1 :

- Pistes cyclables unidirectionnelles
- Emprise nécessaire : 25,6m
- 2 alignements d'arbres
- Séparation des modes doux de la chaussée
- Trottoirs réglementaires (2m)
- Jusqu'à 2m d'acquisitions foncières en plus par rapport à la solution du DEUP

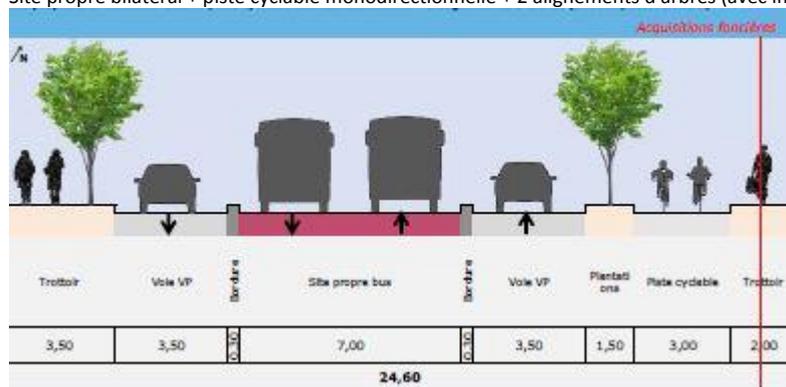
Site propre bilatéral + pistes cyclables unidirectionnelles (sans impacts fonciers)



Solution n°2 :

- Pistes cyclables unidirectionnelles
- Emprise nécessaire : 23,6m
- Pas alignement d'arbres
- Séparation des modes doux de la chaussée
- Trottoirs réglementaires (2,2m)
- Pas d'impacts fonciers en plus par rapport à la solution du DEUP

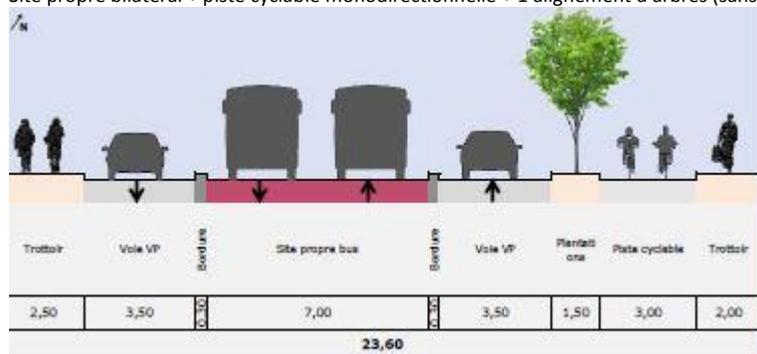
Site propre bilatéral + piste cyclable monodirectionnelle + 2 alignements d'arbres (avec impacts fonciers)



Solution n°3 :

- Piste cyclable bidirectionnelle
- Emprise nécessaire : 24,6m
- 2 alignements d'arbres
- Séparation des modes doux de la chaussée
- Trottoirs confortables (2 à 3,5m)
- Jusqu'à 1m d'acquisitions foncières en plus rapport à la solution du DEUP

Site propre bilatéral + piste cyclable monodirectionnelle + 1 alignement d'arbres (sans impacts fonciers)



Solution n°4 :

- Piste cyclable bidirectionnelle
- Emprise nécessaire : 23,6m
- 1 alignement d'arbres
- Séparation des modes doux de la chaussée
- Trottoirs réglementaires (2 à 2,5m)
- Pas d'impacts fonciers en plus par rapport à la solution du DEUP

*Dans le cadre de la mise en œuvre d'une voie VP comprise entre deux bordures (sans bande cyclable attenante par exemple), sa largeur est de 3,5m.

Au regard de ces deux cas d'insertion, on s'aperçoit que la mise en œuvre de pistes cyclables séparées de la chaussée implique par rapport à l'insertion de bandes cyclables :

- Des acquisitions foncières supplémentaires de l'ordre d'un à deux mètres si on conserve les mêmes fonctionnalités (site propre bidirectionnel, alignements d'arbres, etc.) → exemples des solutions 1 et 3. Il convient de préciser que, dans certains cas, ces acquisitions ne se limiteront pas à uniquement deux mètres. En effet, au regard de l'ampleur de l'impact par rapport à la parcelle, l'acquisition de la pleine emprise de cette parcelle peut le cas échéant être nécessaire. Par ailleurs, cette surlargeur d'un à deux mètres risque d'impliquer des expropriations supplémentaires, notamment dans les secteurs où les fronts bâtis sont au droit du trottoir projeté.

- La suppression des deux alignements d'arbres en cas d'insertion de pistes cyclables unidirectionnelles à emprise constante → exemple de la solution 2
 - La suppression d'un alignement d'arbres en cas d'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle à emprise constante → exemple de la solution 4
 - Une diminution des largeurs de cheminements piétons → exemple des solutions 1, 2, 3 et 4
- Sur la RD392, des impacts fonciers sont déjà nécessaires sur la grande majorité des secteurs dans le cas de la mise en œuvre de bandes cyclables. L'insertion de pistes cyclables nécessiterait donc des acquisitions foncières supplémentaires, impliquant des impacts bâtis et des expropriations de constructions neuves (non négligeables au regard du linéaire et peu envisageables au regard du contexte urbain et de la dureté foncière d'acquérir des immeubles collectifs récemment construits), ou se ferait au détriment de la qualité de l'espace public (alignements d'arbres, largeurs des cheminements piétons, etc.).
- Dans le cadre des études détaillées, Île-de-France Mobilités poursuivra les échanges avec les associations cyclables, en lien avec les communes concernées, pour aboutir à une solution de partage équilibré de la voirie entre les usages et partagée par tous les acteurs.

Cas des zones mixtes vélo – route et réduction du trafic journalier Au niveau des zones 30 où de la mixité cycles / voiture est proposée sur le tracé (rue Henri Barbusse, boulevards Gallieni / Jeanne d'Arc, rue Michel Carré, etc.), le collectif souhaiterait une réduction du trafic journalier sous un seuil de 4000 UVP/jour, conformément aux recommandations du CEREMA. Dans ces secteurs, les contraintes d'emprises disponibles ainsi que la nécessaire restitution ou conservation de certaines fonctionnalités (arbres, voies de circulation, etc.) ont conduit à proposer cette mixité, Afin de favoriser la pratique du vélo le long de ces axes contraints, la réduction du trafic de transit pour apaiser la circulation sur ces axes est un enjeu majeur. La mise en œuvre du projet Bus Entre Seine participe à la réduction du trafic sur les axes empruntés, via :

- Le report modal qu'il permet de la voiture individuelle vers les transports en commun ;
- Sa conception même avec par exemple la réduction des vitesses, la diminution des temps de verts accordés aux VP en carrefour ou encore la réduction des largeurs de voirie.

Les cartes ci-dessous présentent l'évolution des niveaux de trafics attendues par la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine à l'HPM.

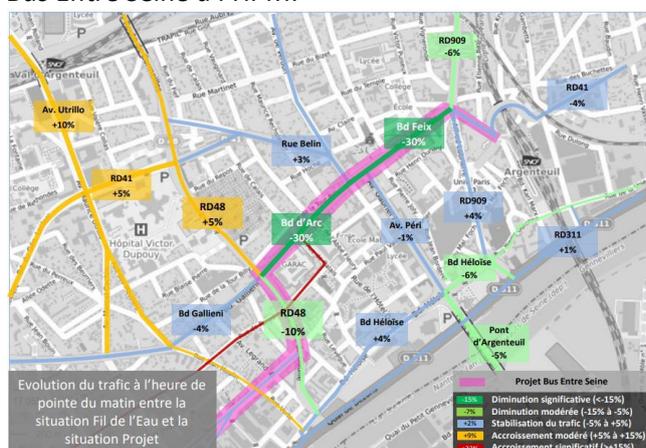


Figure 19 : Evolution du trafic à l'HPM entre la situation fil de l'eau et la situation projet dans le centre-ville d'Argenteuil

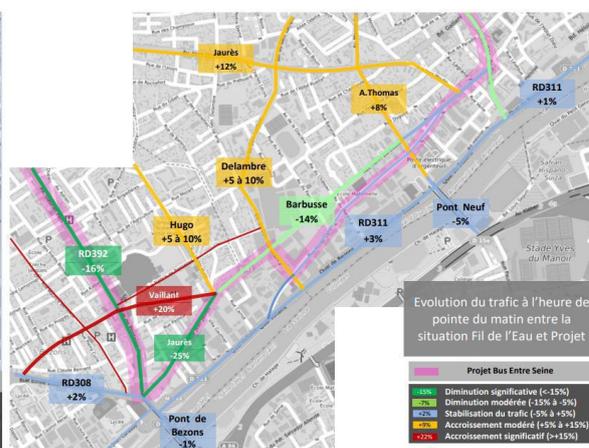


Figure 20 : Evolution du trafic à l'HPM entre la situation fil de l'eau et la situation projet au niveau de la liaison Bezons - d'Argenteuil

On constate sur ces cartes que le projet Bus Entre Seine entraîne par rapport à la situation fil de l'eau 2027 :

- Une diminution de 30% du trafic à l'HPM sur l'axe Gallieni / Jeanne d'Arc (28% à l'HPS) ;
- Une diminution de 14% du trafic à l'HPM sur la rue Henri Barbusse (11% à l'HPS) ;
- Un niveau de trafic stable sur la rue Michel Carré.

Le projet apporte une contribution significative à la réduction de la circulation automobile mais ne permet pas, seul, d'atteindre les recommandations du CEREMA. En effet, le projet Bus Entre Seine ne peut être

l'unique support d'une refonte globale du plan de circulation à l'échelle du territoire, nécessaire pour réduire drastiquement le trafic de transit sur les axes apaisés. Île de France Mobilités, maître d'ouvrage, n'a pas compétence sur le plan de circulation à l'échelle du territoire. Cependant, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le travail engagé avec les Villes pour intégrer au mieux les aménagements cyclables proposés le long du projet Bus Entre Seine dans le système global de déplacement, en accompagnant les actions des communes en termes de développement d'itinéraires cyclables et de réduction de la circulation automobile.

Traitement des intersections

Au stade du dossier d'enquête, la signalisation horizontale représentée sur les plans d'insertion est un élément permettant de faciliter la compréhension du partage de la voirie et de ses différentes fonctionnalités. Cette signalisation n'a pas vocation à être représentée de manière réglementaire ou définitive. L'approfondissement de celle-ci est généralement réalisé dans le cadre des études détaillées d'avant-projet et projet.

Le traitement des carrefours est enjeu majeur pour garantir la sécurité des cyclistes. Dans le cadre des études ultérieures du projet Bus Entre Seine, Île-de-France Mobilités s'assurera au niveau des intersections de s'inscrire dans les recommandations suivantes du CEREMA :

- Assurer la visibilité réciproque des usagers,
- Réduire la vitesse des véhicules ;
- Rendre le carrefour lisible ;
- Préserver la continuité de l'itinéraire ;
- Offrir des trajectoires les plus efficaces possibles aux cyclistes ;
- Réduire le nombre et de la surface des zones d'interaction ;
- Choisir un régime de priorité adapté qui ne pénalise pas les cyclistes.

Concernant les intersections, le CEREMA propose en effet plusieurs typologies de traitement, selon la nature des carrefours :

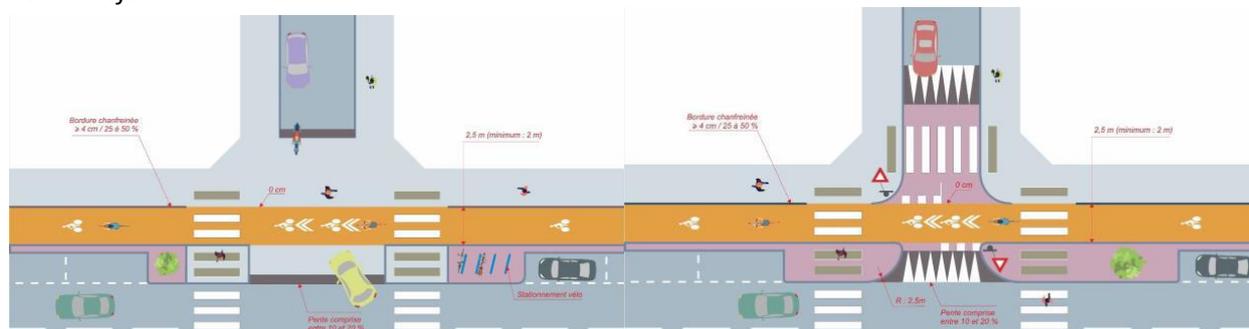


Figure 21 : Trottoir-piste traversant (intersection mineure) Figure 22 : Plateau (intersection mineure)

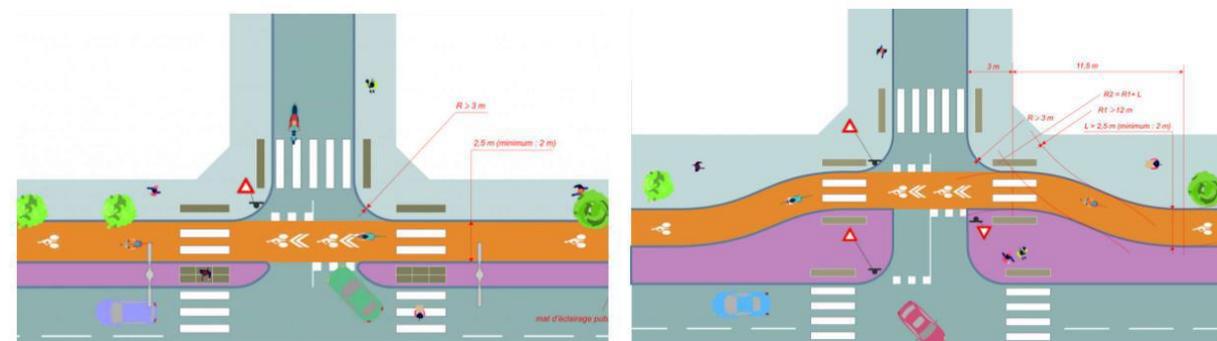


Figure 23 : Franchissement à niveau de chaussée (intersection mineure)

Figure 24 : Déviation de la piste cyclable au droit de l'intersection (intersection mineure)



Figure 25 : Carrefour à feux à îlots-amandes (intersection majeure)

Ces exemples de traitement possibles sont des cas théoriques, appliqués aux pistes cyclables, dont il conviendra d'évaluer la faisabilité sur le projet Bus Entre Seine, au cas par cas, en fonction de l'environnement de chaque carrefour (emprises disponibles, typologie des aménagements cyclables, localisation des refuges piétons, niveau de trafic, rayons de courbures et girations, etc.). Le maître d'ouvrage s'engage à étudier la faisabilité de ce type de traitement dès le démarrage des études détaillées, en lien avec les associations cyclables du territoire et les gestionnaires de voirie, afin de garantir la sécurité des aménagements proposés. En première approche et au regard des emprises disponibles le long du projet, il pourra par exemple être étudié la faisabilité de ces solutions au niveau :

- du carrefour majeur RD392 / Avenue Jean Jaurès / Avenue Georges Clemenceau
- du carrefour mineur RD392 / rue du Cimetière.

L'évaluation de cette faisabilité, en termes notamment d'emprise supplémentaire nécessaire et/ou d'impact éventuel sur les autres fonctionnalités, permettra d'alimenter les échanges avec les associations et le territoire.

Avis du commissaire enquêteur

On ne peut nier la volonté du maître d'ouvrage de chercher des solutions satisfaisantes.

Néanmoins, autant on comprend que sur des axes anciennement urbanisés comme le boulevard Gallieni, ou avec des fronts urbains récemment construits tels que la RD 392 ou la rue Henri Barbusse il soit difficile d'y étendre le périmètre du projet et de la DUP, autant on a du mal à comprendre que dans des secteurs en pleine requalification tels que la rue Michel Carré, l'on ne puisse le faire. Comme on l'a vu plus haut, la Ville d'Argenteuil s'est proposé d'accompagner le projet Bus entre Seine pour libérer les emprises de la rive Nord rue Michel Carré.

Concernant la RD 392, le projet de requalification de l'axe se heurte à un manque d'anticipation de l'espace nécessaire à développer l'ensemble des fonctions urbaines par les différents acteurs du territoire. Néanmoins il est justifié de consulter les associations de cyclistes et les communes pour se concerter sur les ajustements possibles.

La dernière enquête globale transport pilotée par IDF Mobilités et financées par l'Etat montre que l'on comptabilise en 2018 840 000 déplacements à vélo auxquels on ajoute 90 000 déplacements combinés avec les transports en commun. C'est un tiers de plus qu'en 2010, même si cela semble peu au regard des

14.8 millions de déplacements en voiture et 9.4 millions de déplacement en transport en commun. La montée en puissance des déplacements à vélo doit donc être accompagnée et encouragée. Les déplacements cyclistes sont une alternative à l'usage des véhicules particuliers et contribuent à la réduction des émissions de gaz polluants et à effet de serre.

Questions du commissaire enquêteur

2. Les problématiques des entrées charretières, sources d'accident potentiels ne sont pas évoquées, pourrait-t-on organiser une consultation des associations avant la fin de l'enquête pour connaître leur sentiment sur les propositions que vous seriez susceptibles de faire ?

Réponse du maître d'ouvrage

Comme indiqué précédemment, plusieurs réunions ont eu lieu avec les différentes associations du territoire, dont les associations cyclables, lors de la conception du projet Bus Entre Seine. Un atelier de travail leur a d'ailleurs été proposé en début de phase d'Avant-Projet afin de continuer à les associer dans le cadre des études détaillées. Concernant les entrées charretières, les bandes cyclables proposées sur une majeure partie du projet ont l'intérêt d'éloigner les cyclistes de ces dernières afin de permettre une meilleure co-visibilité vélo / VP. Toutefois, d'autres leviers qui seront développés dans le cadre des études détaillées permettent de sécuriser ces zones de potentiel conflit. On recense par exemple :

- La mise en œuvre de pictogrammes vélos au droit de chaque entrée charretière ;
- Un traitement spécifique du revêtement par rapport au trottoir et à la chaussée (colorimétrie, matériaux) ;
- Un travail sur le nivellement des usages.

Ce travail sera mené en lien avec les associations cyclables, afin de recueillir leurs retours d'expériences et leurs recommandations.

Avis du commissaire enquêteur

Ce point doit être traité avec les associations de cyclistes dans la mesure où serait adopté des pistes cyclables sur les trottoirs. Le commissaire enquêteur pense que l'alternative de bandes cyclables plus larges sur la chaussée pourrait être un compromis acceptable. Une piste complémentaire pourrait consister à réduire légèrement les trottoirs pensés larges, pour fournir libérer les emprises nécessaires à des aménagements cyclables plus conformes aux souhaits de sécurité exprimés par les associations.

Thème 5 : Sécurité et maintenance des équipements

La Ville de Bezons a fait un retour les aménagements du terminus du T2. Elle observe manque de sécurité des installations :

- Refuges piétons sous-dimensionnés.
- Beaucoup d'incivilités.
- Difficulté à gérer l'éclairage qui est spécifique au tramway en raison d'un manque de réassort des produits spécifiques.
- Aires de stockage pour les bus qui risquent de compliquer le fonctionnement du secteur déjà perturbé.
- Maintenance des équipements inexistantes.

Les habitants font état également d'incivilités. Rodéo sur les voies dédiées existantes ou voies du tramway, motos sur les quais, détérioration du matériel etc.

Question du commissaire enquêteur

1. Comment sera réalisée la maintenance des aménagements et du mobilier urbain ?
 - a. Y-aura-t-il un suivi des équipements pour le réassort et la maintenance technique ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage n'a pas compétence à gérer les ouvrages, infrastructures et équipements construits après leur réception. Classiquement en Ile-de-France, l'entretien-maintenance du système de transport (infrastructures et équipements constitutifs et nécessaires à l'exploitation des lignes, y compris quais et aménagements des stations) relève de l'exploitant, celui des futurs espaces publics attendant au nouveau système de transport relève des gestionnaires de voirie. De ce fait, le maître d'ouvrage préparera la remise des ouvrages et leur futur entretien/maintenance par les gestionnaires d'infrastructure et exploitants dans les phases ultérieures du projet. Il identifiera dès les études d'avant-projet les futurs maîtres d'ouvrage, propriétaires, gestionnaires d'infrastructure et exploitants, afin de recueillir leur avis sur les aménagements à réaliser. Avant la mise en service, il veillera à la signature de conventions d'exploitation/maintenance définissant les modalités d'organisation et les périmètres de compétences des différents acteurs après mise à disposition des aménagements, ainsi qu'à la signature d'une convention de remise des ouvrages fixant le cadre du transfert des ouvrages réalisés aux propriétaires d'infrastructures. Dans le cadre des études de conception détaillées, le maître d'ouvrage veillera à tenir compte de la problématique de l'entretien et de la maintenance ultérieure du système de transports et des aménagements urbains connexes. Ceci, en s'assurant de la prise en compte des politiques d'Île de France Mobilités (AOM) dans le projet et en le soumettant aux futurs gestionnaires au niveau du PROJET, notamment les aménagements urbains (revêtements, mobiliers, arbres d'alignements, espaces végétalisés). Les marchés de fourniture et travaux de l'opération incluront un stock de réassort des équipements classiquement nécessaires à leur entretien-maintenance, qui sera mis à disposition du gestionnaire de voirie lors de la remise des ouvrages en fin d'opération.

Avis du commissaire enquêteur

J'invite IDF Mobilités à se rapprocher des communes afin de retirer de leur retour d'expérience des enseignements utiles pour la passation de ces appels d'offres futurs.

Question du commissaire enquêteur

2. Quels sont les dispositifs de stationnement des bus en attente aux terminus, notamment pour la ligne 3 :
 - a. Est-il prévu un agrandissement des aires de stockage lié au projet Bus entre Seine ?
 - b. Le remisage des bus devra-t-il être augmenté si la fréquence des lignes 3 et 272 augmente ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les études préliminaires ont vérifié le dimensionnement des terminus des lignes de bus, notamment pour les lignes 3 et 272, ainsi que les impacts sur les sites de remisage-maintenance, sur la base des hypothèses de restructuration bus à la mise en service du projet Bus Entre Seine retenues en lien avec les collectivités et exploitants actuels des lignes de bus. A ce stade, le calcul du nombre de postes à quais nécessaires dans le cadre du projet montre que le dimensionnement actuel des terminus actuels suffira pour ces 2 lignes à la mise en service du Bus Entre Seine. Concernant le remisage des bus, le parc de la ligne 272 restant constant, il n'est pas attendu d'impact sur le site de maintenance et de remisage de cette ligne. Pour la ligne 3, il sera vérifié que le site de remisage et de maintenance du délégataire en charge de l'exploitation des lignes du secteur permettra d'accueillir les véhicules supplémentaires. Les études détaillées vérifieront ces dimensionnements, en prenant en compte la poursuite des échanges sur la restructuration du réseau de bus à la mise en service du Bus Entre Seine, ainsi que les évolutions projetées du matériel roulant et du fonctionnement des centres d'exploitation pour les lignes de bus impactées par le projet d'infrastructure Bus Entre Seine, ceci en lien avec les différents acteurs concernés (territoire, exploitants ...).

Avis du commissaire enquêteur

Ce point est levé.

Question du commissaire enquêteur

3. Quels seront les dispositifs mis en place pour assurer la sécurité des voyageurs et des équipements ?

Réponse du maître d'ouvrage

Pour rappel, les maîtres d'ouvrage ne possèdent pas la compétence en matière de sécurité publique dans les villes et du respect des aménagements/équipements, qui relèvent du pouvoir de police du maire. Par exemple, le déploiement de réseaux de vidéosurveillance ou de videoverbalisation est du ressort des Villes. Par ailleurs, le projet Bus Entre Seine prévoit une requalification et un réaménagement des espaces publics tout au long du tracé pour mieux partager les espaces entre les différents usagers et ainsi clarifier et sécuriser les mobilités de chacun. Les cheminements piétons et zone d'attente seront ainsi plus confortables et sécurisés. Un éclairage de l'espace public et des mobiliers urbains adaptés contribueront à la sécurisation des espaces publics, la lutte contre le vandalisme, ainsi qu'au confort et à la sécurité des stations. Ils seront définis au cours des études détaillées en lien avec les propriétaires et gestionnaires de voirie, ainsi que le futur gestionnaire du système de transport.

Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage a pris en compte ce point. Il serait effectivement intéressant de concevoir un mobilier résistant aux actes de vandalismes, facilement réparable.

Thème 6 : Mesures d'accompagnement

Le département des Yvelines et le maire de Cormeilles-en-Parisis ont déposé chacun un courrier afin de se réserver la maîtrise de leurs projets et la possibilité de mener leurs études pour mesurer la portée des mesures proposées.

La maire de Cormeilles-en-Parisis a notamment émis des réserves sur certaines mesures. Cf. courrier en annexe.

Questions du commissaire enquêteur

4. Que leur répondez-vous ?

Réponse du maître d'ouvrage

Île de France Mobilités, maître d'ouvrage, poursuivra les échanges étroits menés en études amont avec le département des Yvelines et la Ville de Cormeilles-en-Parisis dans les phases d'études ultérieures, afin de préciser/adapter les mesures d'accompagnement des bus tout en veillant à la bonne interface avec les projets de voirie situés le long du tracé des mesures d'accompagnement. Concernant le territoire de Sartrouville, les emprises actuellement disponibles ne permettent pas d'intégrer des couloirs d'approche bus même si les niveaux de trafics sur les axes de la RD308 et de la RD121 existants et futurs justifieraient l'intégration de voies d'approche pour permettre aux bus d'accéder plus facilement aux feux. En concertation avec les collectivités, le maître d'ouvrage a étudié plusieurs scénarii d'aménagements en faveur des bus sur ces secteurs congestionnés, y compris des propositions de modifications de plan de circulation. Trop impactant sur le foncier ou les trafics, aucun de ces scénarii n'a été retenu, et il a été proposé la mise en place de priorités aux carrefours par détection radio des bus ainsi que la mise en accessibilité/redimensionnement des stations principales. Les priorités données au bus aux carrefours à feux

via des systèmes de détection feront l'objet d'études de trafics complémentaires durant les études détaillées, visant à évaluer plus finement les impacts sur la circulation générale et la capacité des carrefours, et donneront lieu à l'établissement de dossiers de fonctionnement des carrefours à feux. Ces différents dossiers d'étude seront transmis au Département des Yvelines, propriétaire, gestionnaire et porteur de projets de voirie sur ces axes. Le Département sera pleinement associé à la conception des nouveaux aménagements de stations et le maître d'ouvrage sollicitera des permissions de voirie auprès du gestionnaire d'infrastructure avant le démarrage des travaux. Concernant le territoire de Cormeilles-en-Parisis, le maître d'ouvrage poursuivra les échanges initiés avec la Ville dans le cadre du projet de requalification de la rue de Saint-Germain, afin de vérifier la bonne prise en compte des prescriptions transmises par le projet Bus Entre Seine visant à ne pas réduire la performance des bus et à anticiper la mise en service du Bus Entre Seine. Les études détaillées du projet Bus Entre Seine viseront à confirmer les mesures d'accompagnement (régime de priorité aux carrefours / localisation des stations) en tenant compte de la poursuite des réflexions relatives à la restructuration des bus avec le territoire et de l'avancement des projets connexes portés par la Ville.

Avis du commissaire enquêteur

Le maintien du régime de priorité du bus me semble devoir être une priorité à respecter dans le dialogue qui s'engagera entre les différents acteurs.

6. Bilan de l'enquête

Le maître d'ouvrage a répondu aux diverses questions suscitées par le projet. Les habitants ont souligné la difficulté de circuler dans le secteur et ne croient pas en une amélioration spectaculaire des conditions de circulation des bus. Ils en reconnaissent néanmoins l'aspect bénéfique pour certains secteurs tels que la rue Michel Carré, ou la RD 392

Ils craignent une dégradation des conditions de circulation automobile et une perte de capacité de stationnement.

La solution la meilleure pour les contributeurs serait de développer des transports en commun plus efficaces avec une plus grande capacité de transport de voyageurs. Ils réclament un maillage plus fin du territoire par des transports en commun structurants tels que tramway et métros. Les habitants privilégient majoritairement les transports en commun dirigés vers Paris quand ils s'y rendent pour leur travail. La Défense et les pôles d'Issy-les-Moulineaux/Boulogne Billancourt bénéficient du même report vers les transports en commun structurants. Ils souhaiteraient donc un transport plus accessible, sans rupture de charge vers ces destinations. Si le Bus entre Seine ne supprime pas ces ruptures de charge, il favorisera un rabattement plus efficace en terme de régularité et de vitesse vers des radiales de transport. Le projet est donc adapté aux déplacements observés sur le territoire et pertinent, car il dessert de nombreuses zones d'habitat et d'emplois amenés les uns et les autres à se développer dans un futur proche.

Par ailleurs, les aménagements de voiries ne sont pas destinés à une seule ligne mais à l'ensemble du réseau des lignes de bus qui pourront elles aussi en bénéficier ponctuellement. Ainsi, le projet contribuera à la restructuration du réseau de bus qui devrait affiner le maillage du territoire en lien avec les opérations urbaines, nombreuses dans le secteur desservi. Il permettra à d'autres lignes de gagner en régularité et rendra l'ensemble du réseau plus fonctionnel et attractif. D'ailleurs on observe dans l'enquête globale transport 2020 que l'usage du bus augmente, montrant qu'il répond à un besoin.

Enfin, le projet apportera une requalification de la voirie de façade à façade sur des axes partiellement dégradés, en pleine mutation. Elle rendra plus attractifs les équipements et les commerces qui s'y trouvent tout en favorisant l'accessibilité (piétonne, cyclable). Il permettra dans un contexte très minéral d'introduire des alignements d'arbres et des espaces verts ponctuels. Le projet apportera ainsi une valeur ajoutée à ces voies en termes de biodiversité et de lutte contre la formation des îlots de chaleur.

Le maire d'Argenteuil a répondu à mes questions sous forme de courrier dans lequel il fait des propositions constructives pour allier efficacité des aménagements et préservation des fonctions urbaines. Il propose d'accompagner la mutation de la rive Nord de la rue Michel Carré qui est devenue mutable. Il montre que la Ville a engagé une démarche de révision de son plan de circulation de son centre-ville qui devrait aboutir à un délestage des axes Gallieni-Jeanne d'Arc-Feix par la D48 et le boulevard Héloïse. Ainsi les solutions qu'il a déjà adressées à IDFMobilités pourraient être mises en place : laisser l'axe Gallieni-Jeanne d'Arc en banalisé, déplacer l'emprise du projet sur la rive Nord de la rue Michel Carré en élargissant légèrement l'emplacement réservé. La Ville anticipe le projet d'ores et déjà en demandant aux promoteurs de se mettre en retrait de plusieurs mètres par rapport à la voirie.

Concernant, la fusion des gares Léon Feix et Hôtel de Ville, elle démontre que cette solution serait cohérente avec les solutions de réaménagement de l'axe Gabriel Péri qui débouche sur l'hôtel de ville. Elle souhaite en faire un axe majeur à l'entrée de ville et recomposer les carrefours en place pour mettre en valeur la perspective sur la mairie. Enfin, elle souhaite adapter le projet en faveur des cycles sur le boulevard Léon Feix, en privilégiant la solution 2 ou des couloirs bus ouverts.

Le maître d'ouvrage a démontré sa volonté d'adapter le projet aux contraintes urbaines pour favoriser l'insertion du projet au mieux, sans dégrader l'efficacité des aménagements, ni engendrer des coûts fonciers trop importants. Toutefois, la ville a témoigné d'une volonté forte d'accompagner le projet en libérant des emprises foncières et en réorganisant la circulation de la ville pour délester l'axe Jeanne d'Arc-Gallieni. Dans ces conditions, rien ne s'oppose à la préservation les alignements d'arbres dans leur intégrité.

Ainsi, le projet demeurera un atout pour l'ensemble du territoire.

Fait à Issy les Moulineaux, le 1^{er} février 2022.



Murielle Lescop,
Commissaire enquêteur

1. ANNEXES

Annexe 1 : Arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête

Annexe 2 : Avis d'enquête publique

Annexe 3 : Affichage sur site

Annexe 4 : Courrier du maire d'Argenteuil

Annexe 5 : Transcription des observations du public

Annexe 1

Arrêté interpréfectoral 2021-16556 prescrivant l'ouverture de la présente enquête



Direction
départementale des territoires

Arrêté inter-préfectoral n° 2021 - 16556

prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine », emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis (95).

Le préfet du Val-d'Oise

Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

Le préfet des Yvelines

Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre national du Mérite

- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code des transports ;
- Vu** la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;
- Vu** le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Vu** l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;
- Vu** le décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes ;
- Vu** l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R.123-11 du code de l'environnement ;
- Vu** la lettre du 6 février 2021 d'Île-de-France mobilités sollicitant du préfet l'ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine », emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis (95) ;
- Vu** les plans locaux d'urbanisme des communes concernées par le tracé du projet ;

Vu le bilan de la concertation inter-administrative réalisée conformément à la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales, joint au dossier d'enquête ;

Vu l'avis délibéré du 3 juin 2021 de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) d'Île-de-France dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet et de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme, joint au dossier d'enquête ;

Vu le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale établi par Île-de-France Mobilités, joint au dossier d'enquête ;

Vu les avis des communes du lieu d'implantation du projet et des autres collectivités territoriales intéressées au regard des incidences environnementales notables, joints au dossier d'enquête ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 22 juin 2021 sur la mise en compatibilité des PLU des communes d'Argenteuil, Bezons et Corneilles-en-Parisis dans le département du Val-d'Oise, joint au dossier d'enquête ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 1^{er} juillet 2021 sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Sartrouville dans le département des Yvelines, joint au dossier d'enquête ;

Vu la décision n° E21000034/95 du tribunal administratif de Cergy-Pontoise en date du 7 juillet 2021 portant désignation du commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique unique ;

Vu le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique, élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, transmis par Île-de-France Mobilités, intégrant notamment le bilan de la concertation préalable et les compléments apportés à la suite des avis réglementaires ;

Vu les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Corneilles-en-Parisis (95) rendue nécessaire par le projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine » ;

Considérant que le projet s'étend sur les départements du Val-d'Oise et des Yvelines ;

Considérant que les travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine » doivent faire l'objet d'une enquête publique unique dans les conditions définies aux articles L.110-1 du code de l'expropriation et L.123-1 et suivants du code de l'environnement ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires du Val d'Oise et des secrétaires généraux des préfetures du Val-d'Oise et des Yvelines ;

ARRÊTENT

Article 1 : Objets de l'enquête

Le projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine » est soumis à une enquête publique unique comprenant deux objets :

1. l'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet sur les communes d'Argenteuil, Bezons et Corneilles-en-Parisis dans le département du Val-d'Oise, et Sartrouville dans le département des Yvelines ;
2. la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Corneilles-en-Parisis (95).

Article 2 : Autorité organisatrice de l'enquête

Le préfet du Val-d'Oise est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête publique unique et d'en centraliser les résultats en application des dispositions de l'article R.123-3 du code de l'environnement.

Article 3 : Autorité responsable du projet

Les travaux projetés seront conduits sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités.

Toutes les informations techniques relatives au projet soumis à enquête pourront être obtenues auprès d'Île-de-France Mobilités à l'adresse suivante : Ile-de-France Mobilités 39-41 rue de Châteaudun 75009 Paris ; tel : 01 47 53 28 00

Article 4 : Durée de l'enquête

L'enquête publique se déroulera **du samedi 6 novembre 2021 au samedi 11 décembre 2021 inclus**, soit une durée de 36 jours consécutifs.

Article 5 : Lieux et siège de l'enquête

L'enquête est ouverte dans les communes d'Argenteuil, Bezons, Corneilles-en-Parisis (95) et Sartrouville (78).

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie d'Argenteuil.

Article 6 : Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n°E2100034/95, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a désigné Madame Murielle LESCOP en qualité de commissaire enquêteur en vue de conduire l'enquête publique unique.

Article 7 : Consultation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête publique comprend :

Guide de lecture

- Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- Pièce B – Notice explicative
- Pièce C - Plan de situation
- Pièce D - Plan général des travaux
- Pièce E - Principales caractéristiques des ouvrages les plus importants
- Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce G : Étude d'impact (10 fascicules)
- Pièce H : Évaluation socio-économique
- Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (4 fascicules)
- Pièce J : Annexes, avis émis sur le projet et réponse du maître d'ouvrage

Il sera consultable pendant toute la durée de l'enquête :

- sur support papier, dans les lieux d'enquête.

Chacun pourra en prendre connaissance dans les lieux d'enquête précités et dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

- en version dématérialisée, sur les sites internet identifiés ci-après.

Site internet des services de l'État dans le Val-d'Oise : <https://www.val-doise.gouv.fr>

Depuis le lien suivant : <http://www.bus-entre-seine.fr/>

Conformément aux dispositions de l'article L.123-12 du code de l'environnement, un poste informatique, permettant un accès gratuit au dossier en version dématérialisée sera mis à disposition du public, au siège de l'enquête, en mairie d'Argenteuil, 12-14 boulevard Léon Feix, 95100 Argenteuil, aux jours et heures habituels d'ouverture.

Le dossier d'enquête est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci auprès de la direction départementale des

Article 2 : Autorité organisatrice de l'enquête

Le préfet du Val-d'Oise est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête publique unique et d'en centraliser les résultats en application des dispositions de l'article R.123-3 du code de l'environnement.

Article 3 : Autorité responsable du projet

Les travaux projetés seront conduits sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités.

Toutes les informations techniques relatives au projet soumis à enquête pourront être obtenues auprès d'Île-de-France Mobilités à l'adresse suivante : Ile-de-France Mobilités 39-41 rue de Châteaudun 75009 Paris ; tel : 01 47 53 28 00

Article 4 : Durée de l'enquête

L'enquête publique se déroulera **du samedi 6 novembre 2021 au samedi 11 décembre 2021 inclus**, soit une durée de 36 jours consécutifs.

Article 5 : Lieux et siège de l'enquête

L'enquête est ouverte dans les communes d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis (95) et Sartrouville (78).

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie d'Argenteuil.

Article 6 : Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n°E21000034/95, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a désigné Madame Murielle LESCOP en qualité de commissaire enquêteur en vue de conduire l'enquête publique unique.

Article 7 : Consultation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête publique comprend :

Guide de lecture

- Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- Pièce B – Notice explicative
- Pièce C - Plan de situation
- Pièce D - Plan général des travaux
- Pièce E - Principales caractéristiques des ouvrages les plus importants
- Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce G : Étude d'impact (10 fascicules)
- Pièce H : Évaluation socio-économique
- Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (4 fascicules)
- Pièce J : Annexes, avis émis sur le projet et réponse du maître d'ouvrage

Il sera consultable pendant toute la durée de l'enquête :

- sur support papier, dans les lieux d'enquête.

Chacun pourra en prendre connaissance dans les lieux d'enquête précités et dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

- en version dématérialisée, sur les sites internet identifiés ci-après.

Site internet des services de l'État dans le Val-d'Oise : <https://www.val-doise.gouv.fr>

Depuis le lien suivant : <http://www.bus-entre-seine.fr/>

Conformément aux dispositions de l'article L.123-12 du code de l'environnement, un poste informatique, permettant un accès gratuit au dossier en version dématérialisée sera mis à disposition du public, au siège de l'enquête, en mairie d'Argenteuil, 12-14 boulevard Léon Feix, 95100 Argenteuil, aux jours et heures habituels d'ouverture.

Le dossier d'enquête est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci auprès de la direction départementale des

territoires, service de l'urbanisme et de l'aménagement durable, pôle foncier, 5 avenue Bernard Hirsch CS 20105, 95010 Cergy-Pontoise Cedex.

Article 8 : Modalités selon lesquelles le public pourra présenter ses observations et propositions

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra :

- Consigner ses observations et propositions sur le registre électronique.

Les observations et propositions pourront être déposées par le public de manière électronique, du **samedi 6 novembre 2021 au samedi 11 décembre 2021**, sur un registre dématérialisé disponible à l'adresse suivante : <http://tcsp-projet-busentreseine.enquetepublique.net>

Le public pourra, par ailleurs, adresser ses observations et ses propositions par courriel à l'adresse mail électronique suivante : tcsp-projet-busentreseine@enquetepublique.net

Tous les courriels réceptionnés avant la date d'ouverture et après la date de clôture de l'enquête ne seront pas pris en considération par le commissaire enquêteur.

Les observations et propositions déposées de manière électronique seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

- Consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête papier.

Un registre d'enquête à feuillets non mobiles, côté et paraphé par le commissaire enquêteur sera déposé dans chacun des lieux d'enquête cités à l'article 5, et mis à la disposition du public qui pourra y consigner ses observations et propositions, aux jours et heures habituels d'ouverture et dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

- S'adresser par courrier au commissaire enquêteur.

Le public pourra adresser ses observations et ses propositions par courrier avant la clôture de l'enquête, le cachet de la poste faisant foi, au siège de l'enquête : à l'attention de Madame Lescop, commissaire enquêteur, Mairie d'Argenteuil, 12-14 boulevard Léon Feix, 95107 Argenteuil Cedex..

Les observations et propositions adressées par courrier seront annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et seront consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Les observations du public déposées sur les registres d'enquête sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

- Rencontrer le commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, lors des permanences suivantes, dans le respect des mesures sanitaires, aux jours et heures précisés ci-après :

Mairie d'Argenteuil :

- le samedi 6 novembre 2021 de 9h à 12h
- le mercredi 17 novembre 2021 de 11h à 13h30
- le samedi 11 décembre 2021 de 9h à 12h

Mairie de Bezons :

- le mercredi 10 novembre 2021 de 13h30 à 16h
- le mercredi 24 novembre 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 3 décembre 2021 de 13h30 à 16h

Mairie de La Corneilles-en-Parisis :

- le samedi 27 novembre 2021 de 9h à 12h

Mairie de Sartrouville :

- le mardi 16 novembre 2021 de 18h à 20h

Article 9 : Publicité de l'enquête

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié par les soins du préfet du Val-d'Oise, aux frais du maître d'ouvrage, en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête dans deux journaux locaux dans chacun des départements du Val-d'Oise et des Yvelines. Cet avis sera rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête.

Le même avis sera publié dans les lieux d'enquête par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête et devra le rester jusqu'à la fin de celle-ci. Il sera justifié de l'accomplissement de cette mesure de publicité par un certificat établi par chacun des maires concernés.

Ces affiches visibles et lisibles depuis la voie publique seront conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 24 avril 2012, format A2 (42 cm x 59,4 cm), en caractères noirs sur fond jaune, comportant le titre « AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, il sera procédé à l'affichage du même avis au public sur les lieux prévus pour la réalisation de l'opération, ou en un lieu situé au voisinage du projet et visible depuis la voie publique.

L'avis sera également publié sur le site Internet de la préfecture du Val-d'Oise (rubriques Politiques-publiques \ Aménagement du territoire et construction \ Urbanisme-Planification-Logement \ Les déclarations d'utilité publique \ DUP).

Article 10 : Clôture de l'enquête

À l'expiration du délai d'enquête, les registres et les documents annexés seront transmis sans délai au commissaire enquêteur et clos par lui. À compter de la réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Article 11 : Élaboration et remise du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ainsi que leur mise à disposition auprès du public

L'enquête publique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ainsi que de conclusions motivées, dans une présentation séparée, au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmet les dossiers d'enquête, accompagnés des registres et des pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées, au préfet du Val-d'Oise. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées à la présidente du tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire pourra être accordé, à la demande du commissaire enquêteur, par le préfet coordinateur.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête, en direction départementale des territoires, service de l'urbanisme et de l'aménagement durable - pôle foncier, 5 avenue Bernard Hirsch CS 20105, 95010 Cergy-Pontoise Cedex ainsi que dans les mairies concernées.

Ils seront également diffusés sur le site Internet des préfectures du Val-d'Oise et des Yvelines.

Article 12 : Décision intervenant au terme de l'enquête

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Article 13 : Frais d'enquête

Le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités, prend en charge les frais d'enquête, notamment les frais d'affichage, de publication et l'indemnité allouée au commissaire enquêteur.

Article 14 : Exécution

Le directeur départemental des territoires du Val-d'Oise, les secrétaires généraux des préfectures du Val-d'Oise et des Yvelines, les maires des communes citées à l'article 5, le directeur général d'Île-de-France Mobilités et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Cergy-Pontoise, le 11 OCT. 2021

~~Le préfet du Val-d'Oise~~

~~Pour le préfet,
Le secrétaire général~~

~~Maurice BARATE~~

Le préfet des Yvelines

Pour le Préfet et par délégation

~~Le Secrétaire général~~

~~Etienne DESPLANQUES~~

Annexe 2

Avis d'enquête publique

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine »

Communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis (95)

Par arrêté n°2021-16556, les préfets du Val-d'Oise et des Yvelines ont prescrit, à la demande et au profit d'Île-de-France Mobilités, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement dédié aux bus « Bus-entre-Seine », emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis (95).

Cette enquête se déroulera du samedi 6 novembre 2021 au samedi 11 décembre 2021 inclus, soit pendant une durée de 36 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier d'enquête publique, en mairies de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis (95) et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux et dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

Elles pourront également transmettre leurs observations par courrier, en mairie d'Argenteuil, à l'attention du commissaire enquêteur, 12-14 boulevard Léon Feix, 95107 Argenteuil Cedex, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet <http://tcsp-projet-busentreseine.enquetepublique.net>

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via le site internet visé ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, en mairie d'Argenteuil, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

Madame Muriel LESCOP, est nommée commissaire-enquêteur pour conduire cette enquête.

Elle se tiendra à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Argenteuil :

- le samedi 6 novembre 2021 de 9h à 12h
- le mercredi 17 novembre 2021 de 11h à 13h30
- le samedi 11 décembre 2021 de 9h à 12h

Mairie de Bezons :

- le mercredi 10 novembre 2021 de 13h30 à 16h
- le mercredi 24 novembre 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 3 décembre 2021 de 13h30 à 16h

Mairie de La Corneilles-en-Parisis :

- le samedi 27 novembre 2021 de 9h à 12h

Mairie de Sartrouville :

- le mardi 16 novembre 2021 de 18h à 20h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec le commissaire enquêteur, des informations peuvent être obtenues auprès d'Île-de-France Mobilités, à l'adresse suivante : Île-de-France Mobilités, 39-41 rue de Châteaudun 75009 Paris, tel : 01 47 53 28 00

Le rapport et les conclusions émises par le commissaire enquêteur seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

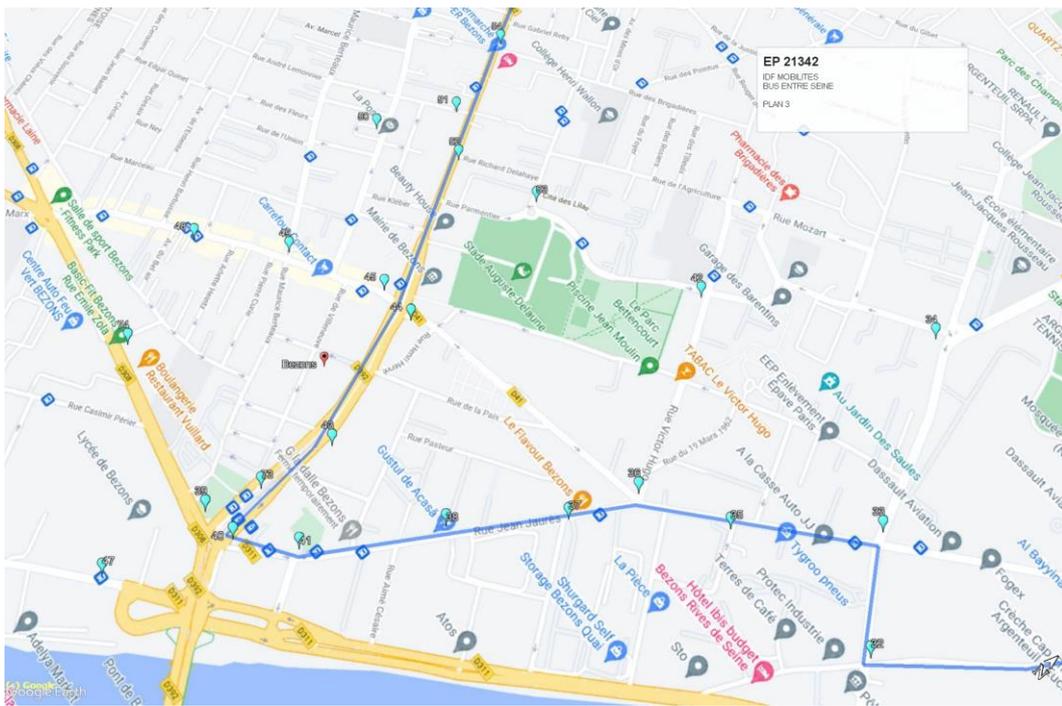
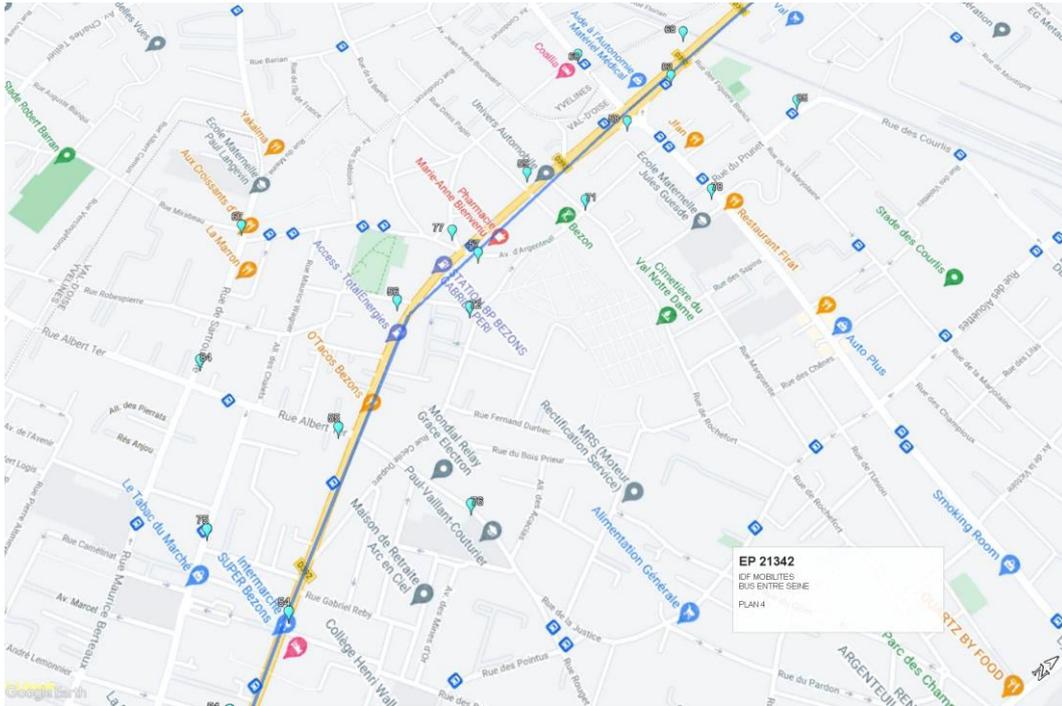
Ils seront également diffusés sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

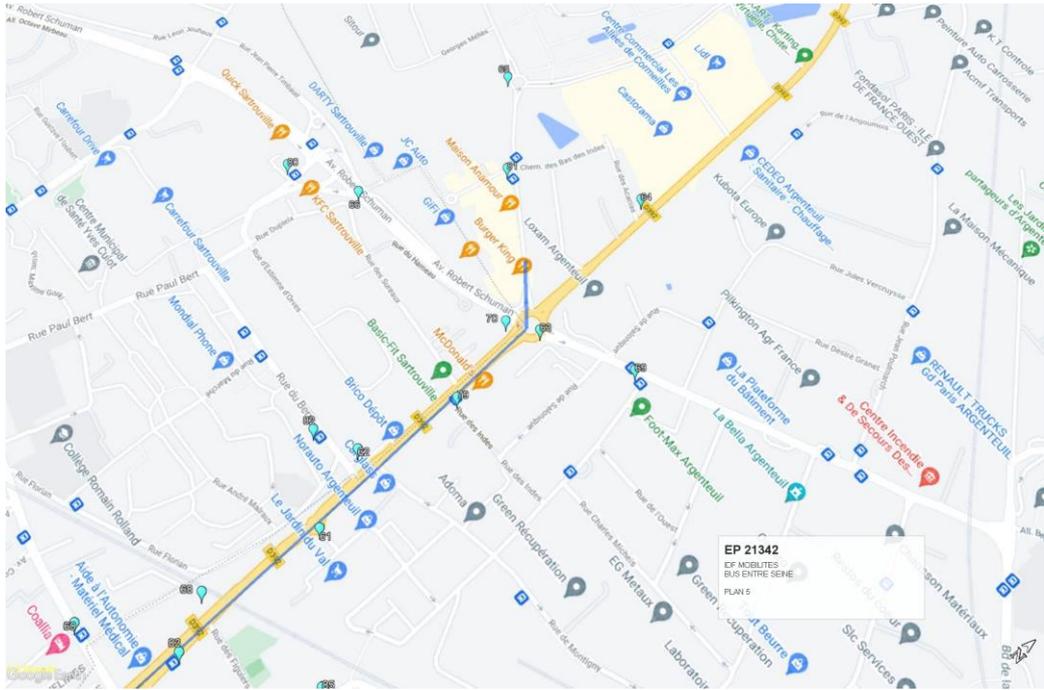
Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Annexe 3

Affichage sur site

Affichage avis						
Argenteuil	Bezons	Corneilles-en-Parisis	Sartrouville	Mise en place	Contrôle huissier	Dépose
Mairie				22-oct	03-déc	13-déc
	Mairie			22-oct	29-nov	15-déc
		Mairie		22-oct	29-nov	15-déc
			Mairie	22-oct	29-nov	15-déc
Point 1 à 34	Point 35 à 42			22-oct	03-déc	13-déc
Point 68	Point 43	Point 64	Point 58	22-oct	29-nov	15-déc
Point 69	Point 44	Point 65	Point 59	22-oct	29-nov	15-déc
Point 70	Point 45	Point 81	Point 60	22-oct	29-nov	15-déc
Point 71	Point 46		Point 61	22-oct	29-nov	15-déc
Point 83	Point 47		Point 62	22-oct	29-nov	15-déc
Point 85	Point 48		Point 63	22-oct	29-nov	15-déc
	Point 49		Point 66	22-oct	29-nov	15-déc
	Point 50		Point 79	22-oct	29-nov	15-déc
	Point 51		Point 80	22-oct	29-nov	15-déc
	Point 52		Point 82	22-oct	29-nov	15-déc
	Point 53			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 54			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 55			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 56			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 57			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 67			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 72			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 73			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 74			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 75			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 76			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 77			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 78			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 84			22-oct	29-nov	15-déc
	Point 86			22-oct	29-nov	15-déc





Annexe 4

Courrier du maire d'Argenteuil



Argenteuil, le 31 janvier 2022

Pôle Stratégie urbaine et Ville durable
 Direction Développement Durable et Mobilités
 N/réf. 2022.01/1
 Affaire suivie par Alexia Roussel
 01.34.23.45.91
alexia.roussel@ville-argenteuil.fr

Madame Murielle LESCOP
 Commissaire enquêteur
 Enquête publique « Bus entre Seine »

Objet : Enquête publique préalable à la DUP du projet d'aménagement « Bus entre Seine »

Madame le Commissaire enquêteur,

Suite à nos divers échanges dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement « Bus entre Seine », je vous confirme le souhait de la Ville d'Argenteuil qu'Ile-de-France Mobilités réduise les impacts du projet « Bus entre Seine » sur les arbres en Centre-Ville.

Il est essentiel pour les habitants que le patrimoine paysager et historique des boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni soit préservé dans son intégralité.

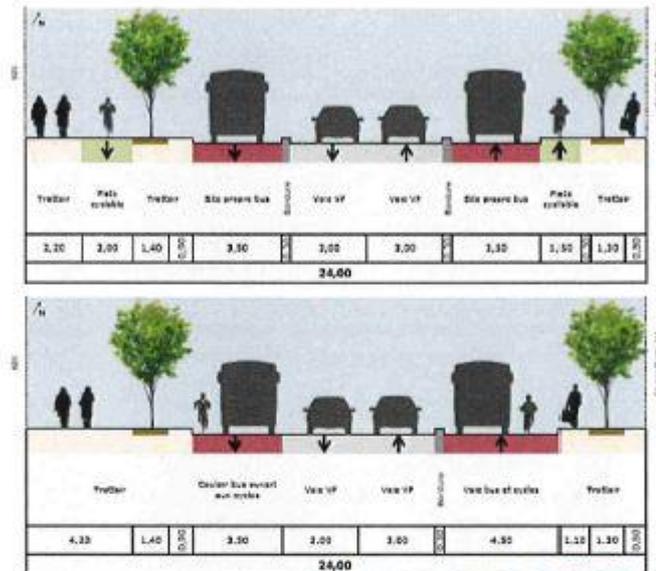
A ce titre, la Ville propose que sur cette section soit conservée la circulation des bus en banalisé, avec la simple création d'un couloir d'approche entre la rue de la Tour Billy et la rue AG Belin, en direction de la gare d'Argenteuil. Afin d'améliorer la circulation du carrefour AG Belin/Jeanne d'Arc et de limiter la perte de temps de parcours des bus dans la congestion automobile aux heures de pointe, la Ville est prête à étudier la révision du plan des circulations en Centre-ville, avec une déviation du flux de véhicules via la RD48 et le boulevard Héloïse.

Cet engagement est d'autant plus réaliste, qu'en Conseil Municipal du 6 septembre 2021, la Ville a déjà lancé une étude de requalification de l'axe Gabriel Péri. L'avenue Gabriel Péri est une route départementale, la RD122, qui permet de relier Argenteuil à Montigny-lès-Cormeilles. Bien que situé en contexte urbain dense, cet axe a une fonction de transit qui permet aux véhicules de franchir le Pont d'Argenteuil. La circulation motorisée y est dense puisque l'axe compte aujourd'hui plus de 14 000 véhicules par jour en moyenne. L'un des enjeux de cette requalification est d'y apaiser la cohabitation entre les différentes mobilités. Pour parvenir à un meilleur partage de l'espace public, la Ville devra redéfinir le plan de circulation du Centre-Ville et notamment reporter le trafic de transit en périphérie du centre historique d'Argenteuil. Ces évolutions des mobilités bénéficieront directement aux boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni, ainsi qu'à l'axe Léon Feix.

La Ville tient également à ce que le patrimoine arboré du boulevard Léon Feix soit au maximum protégé :

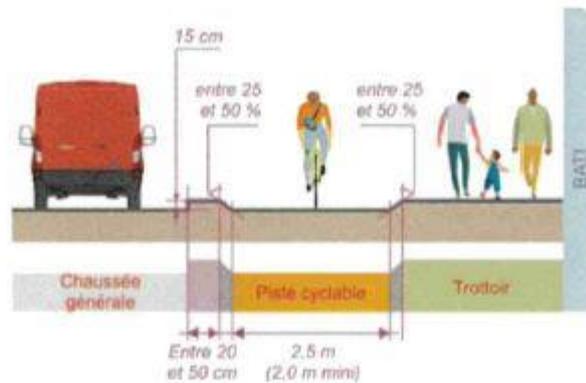
- en explorant la conservation d'un couloir bus/cycles ouvert ou en insérant des pistes cyclables dissociées sur trottoir pour maintenir la largeur actuelle de la chaussée sans impacter les arbres,
- en fusionnant les stations Léon Feix et Hôtel de Ville.

Toute correspondance doit être adressée à Monsieur le Maire, en rappelant nos références.
 Hôtel de ville ■ 12-14 boulevard Léon-Feix ■ BP 721 ■ 95107 Argenteuil cedex
 Téléphone 01 34 23 41 00 ■ Fax 01 34 23 44 44 ■ www.argenteuil.fr



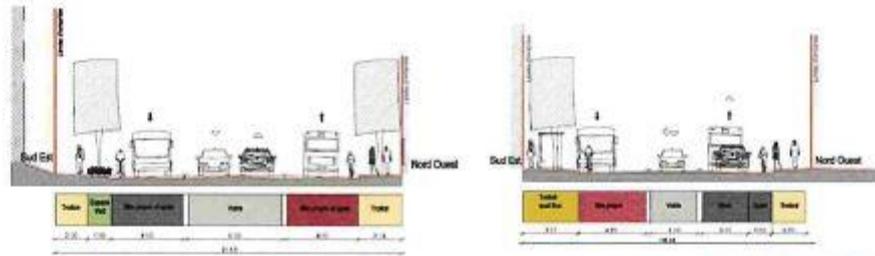
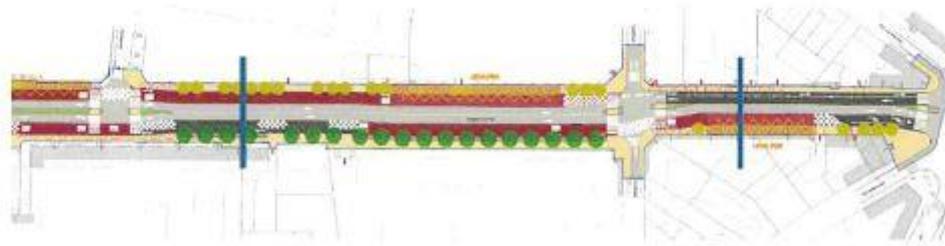
Etude de profils sur l'axe Léon Feix, Ile-de-France Mobilités (2021)

Afin de garantir un partage de l'espace public sécurisé entre les cycles et les piétons, la Ville sera, dans le cadre de l'option pistes cyclables dissociées sur trottoir, vigilante au respect des préconisations du Cerema.



Rendre la voirie cyclable, les clés de la réussite, Cerema (2021)

L'option du couloir bus/cycles ouvert diffère peu du profil présenté dans le dossier d'enquête publique, ce dernier intégrant déjà une section de couloir mixte bus/cycles ouvert de la rue Denis Roy jusqu'au groupe scolaire Jean Macé.



Île de France
mobilités

Extraits du dossier d'enquête publique « Bus entre Seine » (2021)



Je reviens finalement sur un dernier point auquel la Ville est particulièrement attachée. Il est fondamental que le projet « Bus entre Seine » soit légèrement déporté en rive nord de la rue Michel Carré sur les parcelles BW59 à BV27, au lieu d'impacter en rive sud les parcelles BW145 à BV264. Cette alternative préserve les entreprises implantées en rive sud, tout en garantissant un fonctionnement optimal des futures lignes de bus et en restituant un espace public qualitatif et paysager.

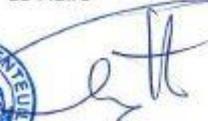
Convaincue de la pertinence de cette option, la Ville est prête à accompagner Ile-de-France Mobilités en facilitant la mutation des nouvelles parcelles identifiées, grâce au projet urbain de requalification de la Porte Saint-Germain et des Berges de Seine. Cette nouvelle opération d'aménagement permettrait de surcroît de résorber la saturation du stationnement rue Michel Carré, liée au débordement sur l'espace public d'activités de réparation automobile, peu qualifiantes alors même que la résidentialisation du secteur et sa configuration en éco-quartier ont été amorcées avec la construction du Groupe scolaire Simone Veil (100% bois, bas-carbone et labellisé E+C-) ouvert dès la rentrée de Septembre 2019.

Aujourd'hui, plusieurs parcelles en rive nord de la rue Michel Carré appartiennent à la Ville (BV 27, 12, 167, 238). D'autres ont récemment été mises en vente (BV 8, BV 240) ou le seront prochainement (BV 22, 24, 25). Pour faciliter le déport du tracé du « Bus entre Seine » sur ces parcelles, la Ville accompagne déjà leur mutation et impose aux porteurs de projets la prise en compte d'un retrait des programmes de plusieurs mètres par rapport à la limite actuelle de la voirie.

J'espère que ce courrier retiendra toute votre attention et qu'il vous aidera à finaliser le rapport de l'enquête publique préalable à la DUP du projet d'aménagement « Bus entre Seine ».

Dans l'attente de votre retour, je vous prie de croire, Madame le Commissaire enquêteur, en l'expression de ma considération.

Le Maire


 **Georges Mothron**
Président de Boucle Nord de Seine

Copie : Ile-de-France Mobilités, Préfecture du Val d'Oise

Annexe 5

Liste des contributeurs

Support	Date	N°	Auteur	Domicile	Ville	Thème 1 Tracé et choix de transport	Thème 2 Environnement	Thème 3 Circulation stationnement	Thème 4 Cycles	Divers	email	Statut
Registre électronique	11-déc	99	ADREC	30 rue François Laubeuf	Chatou		Santé : Arbres doivent procurer des couloirs rafraichissants pour les modes actifs, vélos et piétons. Projet peu détaillé à ce sujet. Préservation de l'existant : priorité. Plutôt sacrifier le stationnement que les arbres.		retenir 1,70 m de largeur pour les trttours sans obstacles Trotinettes ?		adrec.chatou@free.fr	association
Registre électronique	27/11	47	AIT-BRAHAM		x		Alignement d'arbres				christophe.olympic@wanadoo.fr	citoyen
Registre électronique	10-déc	92	B.YON	55 rue voltaire	Sartrouville	rue Voltaire saturée, report de la ligne sur la rue Jean Mermoz proposé					berengere.yon@hotmail.fr	citoyen
Registre papier Bezons	03-déc	112	Badio Soray et Elodie Lebot Syndic non professionnel	Résidence Jeanne d'Arc à Bezons.	Bezons	Prolonger de quelques km le tramway						citoyen
Registre électronique	26/11	46	BARRAULT SYLVIA	45 bd Gallieni	Argenteuil			Circulation point noirs, carrefour pt de Colombes			-	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	127	Bernard Badignon		Argenteuil	créer une branche rue de la Tour Billy en sens unique et une autre bd Gallieni et ainsi créer piste cyclables	contre coupe arbres en Gallieni					citoyen

Registre papier Bezons	08-déc	130	Bernard Roze		Bezons			Circulation				citoyen
Registre papier Bezons	01-déc	111	Bernard Roze (propriétaire indivis)	Bezons	Bezons	Pour		p				citoyen
Registre électronique	2/12	63	BIERON MICHEL	109, rue de la Chapelle	Argenteuil	tramway Argenteuil Pt de Bezons					michel.bieron@orange.fr	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	123	Blandine Badignon- Defresne	54, A. G Belin	Argenteuil	bd héloïse	contre coupe arbres en centre-ville. Pas écologique					citoyen
Registre électronique	23/11	40	Bretel		Argenteuil		Alignement d'arbres				bretelanne@hotmail.com	citoyen
Registre papier Sartrouville	10-déc	129	CADEB G. Mauli		Sartrouville	Réversabilité du projet vers le tramway Jean Jaurès			Piste cyclable avec séparation piste circulaire autour du giratoire Schumann piste cyclable entre quartier des Indes et sartrouville. Av Jean Jaurès : aménagements envers les cycles actifs et les bus			association
Registre électronique	10/11	16	CÉLINE PEREYRA	24 bis rue René Briand	Argenteuil					horaires	celinette9221@gmail.com	citoyen
Registre électronique	28/11	53	Chiaou		x						ibrahim.chiahou@gmail.com	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	120	Christian Noguier	16, rue Raspail	Argenteuil	T11		trop de voitures qui paralysent le réseau bus				citoyen

Registre électronique	23/11	41	Clément		Argenteuil				Piste cyclable		clemjean19@sfr.fr	citoyen
Registre électronique	1/12	62	COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE		x				Piste cyclable	Nuisance bruit	contact@velo-iledefrance.fr	association
Registre électronique	2/12	64	Contribution apportée en complément de l'observation n° 62 du Collectif Vélo Ile de France :Contribution de l'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) - antenne Bezons-Argenteuil		Bezons	tramway pas de voies dédiées pour le quartier du plateau			Piste cyclable		bezons.argenteuil@mdb-idf.org	association
Registre électronique	9/12	81	Département des Yvelines Direction des Mobilités		x	impossibilité d'intégrer les couloirs d'approche sur Sartrouville					sdptm@yvelines.fr	Institution
Registre électronique	9/12	85	Emmanuelle Wicquart Bezons Environnement	26 rue Edgar Quinet	Bezons		plus d'arbres sur le tracé, préservation alignement		pistes cyclables		e.wicquart@yahoo.fr	association
Registre électronique	17/11	31	Franck Debeaud Président "Vive Argenteuil"	40 rue des Pêcheurs	Argenteuil	correspondance T13 Prolongation jusqu'à Cormeilles	Alignement d'arbres	Circulation stationnement création d'un parking rue des Martyrs de Chateaubriand			franck.debeaud@viveargenteuil.fr	Association
Registre électronique	11-déc	95	Frédéric Lefebvre-Naré	6 rue de Morifosse	Argenteuil	Tramway plus en adéquation avec flux et fréquentation attendue. Faible report sur le bus. Réversabilité du projet vers le tramway.	Jeanne d'Arc linéaire de maisons "patrimonial"				frederic@lefebvre-nare.com	citoyen

						Contournement par Héloïse. Réétudier variante 2. Desservi par seulement la ligne 8. Intervertir la ligne 8 avec la ligen 272 sur le bd Héloïse						
Registre papier Cormeilles	27-nov	115	G Gagnol	53, rue de Saint Germain	Cormeilles-en-Parisis	vitesse des bus						citoyen
Registre électronique	28/11	51	GARIN Franck		x			Circulation			garinfranck92@gmail.com	citoyen
Registre électronique	9/11	8	GHASSEN GABSI	60 avenue Gabriel péri	Bezons		Bruit et pollution accrue pour les riverains G Péri				Gabsighassen@gmail.com	citoyen
Registre électronique	3/12	66	GUERIN	313 avenue Ernest Jolly	Carrières-sous-Poissy						n.guerin78@gmail.com	citoyen
Registre électronique	29/11	55	H. Yassine	Rue Du COLONEL FABIEN	Argenteuil	requalification de la RD311					HAYASSINET@GMAIL.COM	citoyen
Registre électronique	11-déc	93	Hamid ZERKOUNE		Bezons	pb des correspondances avec autres bus et tramway du réseau		impacts négatifs sur circulation maintenir les double-sens. Impact du développement de Bezons sur la circulation	place du piéton cœur de ville à Bezons dangereuse : zones non marquées: place de la mairie voies de franchissement piéton mal indiquées contre piste cyclable continue		hamidzerkoune@gmail.com	citoyen
Registre électronique	8/11	6	HEBERT	36 avenue Gabriel péri	Bezons	Choix TCSP/Tramway Fréquence des bus tramway direct		Circulation réduction à 1 voie risque de bouchons	Piste cyclable bande de séparation Grâce de Dieu		myst.mint@gmail.com	citoyen

Registre électronique	10-déc	91	J.BOULET	34 rue Charles Fourier	Cormeilles-en-Parisis	bénéfice très réduit du projet		rues trop étroites pour accueillir voies dédiés vont détériorer conditions de circulation.		Pont de bezons accueille trafic de transit de Maisons-Laffite trop réduit	jacques.boulet3@wanadoo.fr	citoyen
Registre papier Argenteuil	02-déc	116	Jean Heude	41, rue Victor Puisieux	Argenteuil	doubler le 272 par une autre ligne de bus. Ligne très chargée				accessibilité		citoyen
Registre électronique	6/12	75	Jean-Pierre Capitani		x	Tracé pas pertinent de Houilles ou Sartrouville pour rejoindre le T2					jpcapitani@vahoo.fr	citoyen
Registre électronique	9/12	83	Jérôme Maréchal		x				aménagements cyclables inadaptés		marechal.jerome@gmail.com	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	122	Joseph Broume	24, bd Jeanne d'Arc	Argenteuil		contre coupe arbres en centre-ville. Pas écologique					citoyen
Registre électronique	17/11	28	KADDA		Cormeilles-en-Parisis	Prolongement tramway					anthony.kadda@gmail.com	citoyen
Registre électronique	29/11	58	L. Chemsy		Bezons				Piste cyclable		lailachemssi@hotmail.com	citoyen
Registre électronique	7/11	1	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	Tracé correspondance ligne 3					Langlois.patricie@yahoo.fr	citoyen

Registre électronique	9/12	82	LAURENCE LEDOUX Présidente de l'association MLDD - Maisons-Laffitte Développement Durable. Membre des associations Réseau Vélo 78 et MDB Maisons-Mesnil	12 rue du Tir	Maisons-Laffitte				aménagements cyclables inadaptés		ledoux.laurence@sfr.fr	association
Registre électronique	11/11	21	Le Flem Franck		x		Nuisances impact environnemental			Handicap	leflemfranck@gmail.com	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	118	Leconte	31 rue AG Belin	Argenteuil		contre coupe arbres en centre-ville. Pas écologique					citoyen
Registre électronique	5/12	72	Leelou Rehm		x		alignement arbres				leelou.rehm@gmail.com	citoyen
Registre électronique	11-déc	94	LERICHE SAMUEL	RUE JEAN MOULIN	Argenteuil	berges d'Argenteuil 4 voies devraient être aménagées			tronçon Argenteuil Pt de bezons peu sécurisé pour les cyclistes		samuel.l.perso@gmail.com	citoyen
Registre papier Corneilles	27-nov	114	Les Amis de la terre Val-d'Oise		Corneilles-en-Parisis	réversible pour le tramway				accès internet au dossier compliqué		association
Registre électronique	10-déc	89	Lina PELAGALLI		Argenteuil		contre suppression arbres	places de stationnement			pelagallilina@gmail.com	citoyen
Registre électronique	8/12	77	Loyau	74, rue Voltaire	Sartrouville			Circulation rue Voltaire (Sartrouville)			jean-pierre.loyau@wanadoo.fr	citoyen

Registre papier Bezons	06-nov	109	M Dejean Arstic (élu Bezons)		Bezons				Piste cyclable	handicap		élu
Registre papier Bezons	10-nov	110	M Fawzic Jeetoo		Bezons	Choix TCSP/Tramway		Circulation pont de Bezons				citoyen
Registre électronique	7/11	3	M. Adel DAOUADI	5 Bis, Rue Verte	Argenteuil	Choix TCSP/Tramway capacité pour 1 tramway Transports peu attractifs sur le territoire	Nuisances Pollution automobile	Circulation Argenteuil trafic de transit			damini13@fre.e.fr	citoyen
Registre électronique	30/11	59	M. Jean-Louis Rivalain	58 rue Henri Barbusse	Argenteuil	efficacité ,	alignement arbres	circulation stationnement suppression places H. Barbusse			jean-louis.rivalain@orange.fr	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	117	Mabrouk Mourad Zoulikhar	31, bd Feix	Argenteuil							citoyen
Registre papier Argenteuil	17-nov	106	Madame Martine Lagain	48, rue de Plante	Argenteuil		Alignement d'arbres					citoyen
Registre papier Cormeilles	10-déc	28	Maire de Cormeilles		Cormeilles-en-Parisis	arrêt Fauvette maintenu		priorités aux carrefours		mesures d'accompagnement à repréciser avec la Ville		élu
Registre papier Argenteuil	11-déc	128	Marie NEGUSE BEDANE	4, rue des Aubépines	Argenteuil	Tramway renforcer le bus 3 et le faire circuler le dimanche. T111 et T2 reliés				Sécurité des transports : bus incendiés		citoyen
Registre électronique	19/11	35	MEDDAH Hassan		Argenteuil			Circulation				citoyen

Registre électronique	5/12	71	MICHEL	15 passage Saint-Germain	Houilles						jpmichel@club-internet.fr	citoyen
Registre électronique	10-déc	90	Michel Defremont		Argenteuil		contre suppression arbres/bétonisation	places de stationnement		dossier trop important, trop de données	midefremont@yahoo.fr	citoyen
Registre électronique	11-déc	97	MICHEL SOPHIE	20 rue Gambetta	Argenteuil	bénéfice du projet minime en regard des impacts	contre abattage des arbres, bétonisation, air irrespirable	impact sur le stationnement			condesa2000@hotmail.com	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	119	Michèle Duhamel		Argenteuil		contre coupe arbres en centre-ville. Pas écologique					citoyen
Registre électronique	16/11	27	MIGEOT	Sartrouville	x	Prolongement tramway						citoyen
Registre électronique	11-déc	101	Mr & Mme RIVALAIN	10 rue auguste Delaune	Argenteuil	réfection rue Michel Carré : positif. Gain de temps pas assez convaincant pour un report de l'automobile vers le bus.	remplacement des arbres : faire attention à leur robustesse. Importance des arbres au niveau du réchauffement climatique	suppression de places stationnement va déplacer problème vers rues adjacentes. Point noir carrefour du 11 novembre			sp.rivalain@9online.fr	citoyen
Registre électronique	10-déc	87	Nicole BUNEL		x				pistes cyclables largeur 2 m, séparation avec la chaussée verbalisation zones 30 . Nombre de véhicules limité. Continuités cyclables	accessibilité handicap	n.majoubunel@gmail.com	citoyen
Registre électronique	9/11	9	Olivier Ruiz	15 allée des Nymphéas	Bezons	Choix TCSP/Tramway BHNS entre Argenteuil et Sartrouville					olivier.ruiz87@gmail.com	citoyen

Registre papier Argenteuil	11-déc	121	Ouédé Deejire Martine	9B rue Rechsteiner	Argenteuil		contre coupe arbres en centre-ville. Pas écologique	crainte de l'augmentation du trafic				citoyen
Registre électronique	19/11	36	PAILLOT	19 bd Karl Marx	Argenteuil					Nuisances bus : moteur à l'arrêt, vitesse trop élevée manœuvre dangereuses	famillepaillot@yahoo.fr	citoyen
Registre électronique	5/12	73	PALLISER	79, avenue de Verdun	Argenteuil	N311	alignement arbres				anneve-palliser@wanadoo.fr	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	126	Pascal Vinet	5, rue Baudin	Argenteuil	Mettre en sens unique tronçon Galliei Jeanne d'Arc pour voies bus et vélos	contre coupe arbres en Gallieni, .					citoyen
Registre électronique	11-déc	96	Patrice Alaux	20 rue Rino Della Negra	Argenteuil	prolongement du tramway. Région sous dotée en transports. Gain de temps minime par rapport aux embouteillages	contre abattage des arbres, défiguration des bd Jeanne d'Arc et Galliéni. Pollution sur peites rues				patrice.alaux@orange.fr	citoyen
Registre électronique	9/12	84	R. Crespin	29 RUE VOLTAIRE	Sartrouville	Sartrouville rue Voltaire refaire les trottoirs, dévier sur une autre voie un des sens Jean Jaurès Sartrouville		maintien stationnement rue Voltaire			ricardo.crespin47@gmail.com	citoyen
Registre électronique	11-déc	98	ROBILLARD		x			trop de parkings à Argenteuil	pistes séparées des voitures et des piétons. Contre voie bus ouvertes aux vélos		florobillard@hotmail.com	citoyen

Registre électronique	28/11	50	ROBIN GOYON	80 rue Jean Jaurès	Bezons	séparation couloir bus		Circulation Sens unique Jean Jaurès : demi-tour vers Argenteuil aux carrefours ? Pb de fluidité Vers RD 392 ? Sorites parkings sens unique riverains			goyonrobin@gmail.com	citoyen
Registre électronique	3/12	68	S. Beydon		x				couloirs vélos rue Jean Jaurès		samuel.beydon@gmail.com	citoyen
Registre électronique	11-déc	102	Sabine Defrémont	20 rue de la République	Argenteuil	tracé bd Héloïse. Gain trop peu important pour justifier abattage des arbres	contre abattage des arbres essentiels contre les gaz à effet de serre. Bd Galliéni défigurés. Ville très polluée	Où la mairie projette de reporter les 300 places de parking projetée initialement sur les Promenades d'Argenteuil ?			sdefremont@yahoo.fr	citoyen
Registre électronique	9/12	86	Sam Moleiro		Bezons	tramway au vu importance population			pistes séparées stationnement sauvage		samuelmoleiro@yahoo.com	citoyen
Registre électronique	29/11	56	Sandrine Gervais		Argenteuil	tramway capacité limitée du bus		Circulation capacité limitée des bus, difficulté à respecter voies bus, trop de construction et de trafic		suggestion : Un autre pont sur la Seine	sangrine.gervais@gmail.com	citoyen
Registre papier Cormeilles	27-nov	113	Simone Saguez	22, rue de Saint Germain	Cormeilles-en-Parisis			Circulation céder le passage rue de Saint Germain		accès internet au dossier compliqué		citoyen

Registre électronique	11/11	22	SOULAT Valérie	8 rue Léopold Gautherin	Argenteuil	Prolongement tramway	Alignement d'arbres canicule	Circulation stationnement trafic de transit, manque de parkings création d'une nouvelle autoroute circulaire autour de Paris Parkings autour des gares		Entrée charretières 2 et 4 bd Allemane	valerie.soulat@free.fr	citoyen
Registre papier Argenteuil	11-déc	124	Tanguy Rolland de Rengervé, conseiller municipal de la ville d'Argenteuil		Argenteuil	mettre en banalisé tronçon Jeanne d'Arc	contre coupe arbres en Jeanne d'Arc, caractère patrimonial.	impact suppression stationnement sur la circulation				élu
Registre électronique	17/11	29	TEIL	12 rue Léon Marie	Sartrouville	Prolongement tramway et connection avec T11. Transports dans le secteur peu attractifs. Utilisation rue Jean Mermoz					pascal.teil@yahoo.com	citoyen
Registre électronique	10/11	14	TEIXEIRA	7, rue Fernand cormon	Argenteuil	Choix TCSP/Tramway	Alignement d'arbres				teixeira.david@protonmail.com	citoyen
Registre électronique	18/11	33	Thierry Marx		Argenteuil	Prolongement tramway		Circulation			thierrymarx@me.com	citoyen
Registre électronique	18/11	32	V. Dufour		Argenteuil		Alignement d'arbres				veracz@hotmail.fr	citoyen
Registre électronique	29/11	54	X		Argenteuil		Alignement d'arbres				-	citoyen

Registre papier Argenteuil	06-nov	105	X		Argenteuil			Circulation	Piste cyclable			citoyen
Registre électronique	7/11	2	X		Bezons	Choix TCSP/Tramway	Nuisances	Circulation			raja.elmourari@hotmail.fr	citoyen
Registre électronique	23/11	44	X		x	tracé					-	citoyen
Registre électronique	25/11	45	X		x			Circulation Circulation déportée sur D311			-	citoyen
Registre électronique	3/12	69	X	X	x	Fréquence correspondance				Piste cyclable	-	citoyen
Registre électronique	6/12	76	X		x	variante N311	alignement arbres			voie cyclable essentielle	-	citoyen
Registre électronique	6/12	74	XAVIER MORIN		Argenteuil	variante proposée : rue Prud'hon/Gal Leclerc jusque Delambre pour desservir hôpital et Val d'Argent Sud	alignement arbres bilan CO2 jeunes arbres	changement de voie Bd Jeanne d'Arc-Gallieni risque de manque de fluidité	Léon Feix bande cyclable séparée		xavier.morin@laposte.net	citoyen
Registre électronique	15/11	25			Argenteuil	Prolongement tramway		Circulation arrêts minutes gênants, voitures en warning			olivia_zanatta@yahoo.fr	citoyen
Registre électronique	23/11	43			Argenteuil	tracé				Piste cyclable	renier.orlando@gmail.com	citoyen
Registre électronique	23/11	42			Argenteuil					Piste cyclable	saboceans@gmail.com	citoyen

Registre électronique	17/11	30			Argenteuil	tramway plus rapide abs transport lourd				zakanzagh95@icloud.com	citoyen	
Registre électronique	10/11	17			Argenteuil	Choix TCSP/Tramway réduction du temps de trajet					citoyen	
Registre papier Argenteuil	17-nov	107			Argenteuil	Choix TCSP/Tramway	Alignement d'arbres				citoyen	
Registre papier Argenteuil	17-nov	108			Argenteuil	Choix TCSP/Tramway	Alignement d'arbres				citoyen	
Registre électronique	10-déc	88			Bezons				sécurité cycles RD392	mise en place radar de feux sur RD392 entre Sartrouville et mairie de Bezons	a.pelcat@gmail.com	citoyen
Registre électronique	8/12	79			Sartrouville				rue Voltaire (Sartrouville)proposition de dévier sur la rue Mermoz		citoyen	
Registre électronique	10/11	18			x	Choix TCSP/Tramway Temps de parcours minime. Démographie				babouhot.corentin@gmail.com	citoyen	
Registre électronique	2/12	65			x	fréquence ligne 3 desserte bd du Parisis				col.jeanluc@gmail.com	citoyen	
Registre électronique	11/11	23			x	Prolongement tramway				e.lamrani@yahoo.fr	citoyen	
Registre électronique	11-déc	103			x	Impact sur le bâti dans le secteur Jeanne d'Arc-Galliéni	contre abattage desarbres bd. Jeanne d'Arc. Maisons patrimoniales. Protégées ?			franckevrard@hotmail.com	citoyen	

Registre électronique	21/11	38			x	correspondance T12				ma358.pub@gmail.com	citoyen
Registre électronique	8/12	80			x				Signalétique arrêts de bus	mariedost@hotmail.fr	citoyen
Registre électronique	12/11	24			x	Prolongement tramway				Michel.larraut@aol.com	citoyen
Registre électronique	11/11	19			x	Peu de gain de temps trajet gare Paris 9 minutes			Préfère le vélo		citoyen
Registre électronique	11/11	20			x			Stationnement bouchons supplémentaires		-	citoyen
Registre électronique	15/11	26		Cormeilles	x	Cormeilles délaissée tracé ligne 3					citoyen
Registre électronique	28/11	48			x				financier	-	citoyen
Registre électronique	28/11	49			x				Piste cyclable	-	citoyen
Registre électronique	30/11	61			x				Piste cyclable	-	citoyen

Annexe 6

Transcription des observations du public

Support	Date	N°	Auteur	Domicile	Ville	Observations	Positif	Négatif
Registre électronique	7/11	1	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	Le bus 272 devrait passer par la station Berry/Surreaux afin d'avoir une correspondance avec le 3 plus rapide que celle de la station « Val Notre-Dame », évite un temps de trajet pour les gens venant de Cormeilles.		
Registre électronique	7/11	2	X		Bezons	Il serait préférable de prolonger le tram T2 jusqu'à gare d'Argenteuil (idée initiale d'il y a 1an et demi) ce qui rendra la ville beaucoup plus attractive. Vu la circulation actuelle même si les bus auront une voie dédiée j'ai bien peur qu'on soit de nouveau confronté à des embouteillages et encore plus de pollution + nuisance sonores.		
Registre électronique	7/11	3	M. Adel DAOUADI	5 Bis, Rue Verte	Argenteuil	<p>La ville d'Argenteuil est complètement asphyxiée tous les matins et soirs aux heures de pointe du lundi au vendredi par la circulation automobile.</p> <p>Sa population a beaucoup augmenté et les transports ne suivent pas.</p> <p>Les habitants vont donc travailler à La Défense ou Paris en voiture (par manque de confort et de ponctualité des transports en commun) et les week-ends la ville est saturée par les voitures des consommateurs qui viennent y faire leurs courses les samedis et dimanches (marché).</p> <p>Mais surtout et c'est ce qui fausse probablement les statistiques, la ville est un lieu de passage très fréquenté par les automobilistes des communes avoisinantes du Val d'Oise mais aussi des Yvelines (Sartrouville, Houilles) et de Seine Saint Denis (Epinay).</p> <p>A priori les études montrent que si le trafic est inférieur à 22.500 voyages par jour, le choix peut porter sur le Bus à Haut Niveau de Service avec des bus articulés de 18 m ou 24 m de long et le tram de 24 m. A l'opposé, au-delà de 45.000 voyages par jour, le choix du tramway s'impose (avec des longueurs de rame de 32 ou 42 m).</p> <p>Or, Les bus qui desservent la ville ne sont pas à haut niveau de service (BHNS) et le seuil des 45.000 voyages / jour doit être largement dépassé vu l'affluence depuis 7h00 jusqu'à 9h30 et dans la même plage le soir à partir de 17h.</p> <p>La Gazette du Val d'Oise est revenue récemment sur la pétition des habitants qui circule en faveur de la prolongation du tramway T2 du pont de Bezons vers Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles. Le prolongement du tramway T2 du Pont de Bezons à Sartrouville, avec une correspondance avec la Tangentielle Nord (T11 express) était d'ailleurs l'objectif du Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF) de 2008.</p> <p>La situation de la ville est invivable pour la santé de la population et incompréhensible depuis l'intégration d'Argenteuil dans la métropole du Grand Paris.</p>		

Registre électronique	8/11	4	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	<p>La prolongation d'un Tramway T2 serait plus efficace que des voies de bus (qui ne seront pas continu sur toute la ligne), le gain sera minime, le temps de trajet sera toujours long (moins mais long quand même comparé à un Tramway). Le Tramway permettrait aux futures personnes venant des Hauts de Seine et ville d'alentours de rejoindre la future marina et le pôle de loisir à Cormeilles en Parisis ainsi que le futur lycée avec études post bac, et le futur pôle commercial à la mairie de Bezons.</p> <p>Bezons est une ville qui grandit de plus en plus, il me semble logique qu'un mode de transport lourd doit accompagner l'évolution de cette ville, avec l'arrivée (très attendu du T11 mais qu'on espère encore avant la prochaine décennie cf. investissement du gouvernement en remplacement d'Europa City) cela permettrait de compléter et d'emmailler cette zone géographique plus pertinemment.</p> <p>D'ailleurs, il faudrait prévoir une correspondance avec ce T11 sur le trajet avec tous les bus et non un décrochage uniquement par le 272. Les personnes venant du Bus 3 doivent donc prendre un autre bus (le 272) en direction de la station du T11, quelle aberration.</p> <p>La zone industrielle de Sartrouville/ Val d'Argent/ Cormeilles est aussi un grand bassin d'emplois avec des petites et moyennes structures, les salariés en majorité, prennent la voiture pour s'y rendre, ce Tramway serait plus judicieux.</p> <p>De manière générale, une personne qui aura le choix voiture/bus aura plus tendance à prendre la voiture que de prendre un bus puis le tramway (perte de confort, temps de trajet, attente en correspondance sur une même ligne de route (Cormeilles - La Défense). Un bon nombre de population sur ce trajet travaillant à la Défense et prenant soit la voiture soit un bus pour relier le RER ou Ligne J/L ne changeront pas pour un bus en BHNS.</p> <p>Le Tram/BHNS doit également continuer en voie dédiées jusqu'à Cormeilles en Parisis Gare, le trafic voiture étant congestionné les matins et midis + weekend toute la journée vers cette zone (Rondpoint entre avenue Robert Schuman et D392 ainsi que la rue de Saint-Germain qui est d'ailleurs en rénovation pour 1 an).</p> <p>Peut-être continuer le projet en voies dédiées jusqu'à la gare de Cormeilles en maximum Le projet ne doit en aucun cas être freiné par un quelconque manque de budget, notre zone géographique a fait les frais d'un non investissement depuis des années par le gouvernement (T11 en attente, T2 non prolongé, T8 aux portes d'Argenteuil, T3 de l'autre côté de la seine, RER E qui n'as pas d'arrêt à Bezons), il faut désenclaver cette zone géographique notamment avec les investissements annoncé cf. "Pécresse annonce un plan d'investissement d'1 milliard d'euros après l'abandon du projet Europa city""Plan anti-bouchon de la Région Ile-de-France"</p>		
Registre électronique	8/11	5	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	<p>Peut-être mettre en place un bus dans le même style que le TZEN en remplacement du T3 ?</p> <p>Il faut au maximum éviter la réinsertion des bus dans la voie générale, le gain de temps déjà minime n'en serait que moins dissuasive pour des potentiels nouveaux clients et le gain pour les utilisateurs actuels, au vue de la somme injectée serait du gâchis après autant d'investissement. De nouveaux problèmes de congestion seront à prévoir dans la décennie avec un échec de ce projet.</p>	pour	

Registre électronique	8/11	6	HEBERT	36 avenue Gabriel péri	Bezons	Les bandes cyclables sur la RD392 sans séparations sont une très mauvaise idée. Les voitures et 2 roues ne respectent que très peu ces bandes. Les stationnements sur les bandes cyclables sont extrêmement fréquents et sur la zone de Bezons où les places sont limitées, il est certain que la bande sera utilisée pour le stationnement. En tant que cycliste quotidienne, les bandes cyclables sont très dangereuses car elles sont toujours utilisées par d'autres et les cyclistes se retrouvent à devoir se rabattre à gauche, dans un trafic plus rapide. Il faudrait sécuriser vraiment les bandes cyclables, sinon le projet sera inutile pour les cyclistes. Qui plus est, les intentions d'aménagements au niveau de la station La Grace de Dieu ne montrent pas d'option pour les cyclistes. Allons-nous devoir circuler avec les voitures sur un tronçon passant de 2 à 1 voies ? (Moins de place, des voitures qui s'insèrent, c'est encore plus dangereux que la situation actuelle...) Ou faudra-t-il utiliser les voies de bus ? (Ça semble peut-être plus sécurisé mais comment sortir du trajet de bus pour rentrer chez soi avec la séparation ?) La sécurité des cyclistes ne semblent pas avoir été prise en compte, il faudrait sérieusement revoir cet aspect du projet. Cet axe est de plus en plus utilisé, que ce soit par les gens qui vont au travail ou les adolescents se déplaçant en trottinette. Ensuite, d'un point de vue automobiliste, le passage de 2 à 1 voies pour faire de la place aux bus ne changera pas les bouchons. La vraie solution pour réduire les bouchons c'est rendre les transports en commun attractifs. Un bus qui risque d'être en retard dans des bouchons ce n'est pas attractif. D'autant qu'il n'est nulle part fait mention d'une augmentation du passage des bus. Quel est l'intérêt de nouvelles voies plus larges si les bus ne sont pas plus nombreux ? Surtout si l'objectif du bus est d'amener au T2 pour aller à la Défense. Le prolongement du T2 aurait été plus intéressant puisqu'il est plus rapide, plus fréquent et rejoint directement la destination de la Défense.		
Registre électronique	8/11	7	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	Le projet bus entre Seine peut-il prendre en compte la gare de Houilles qui va bientôt accueillir le RER E en plus du RER A, L et "J" ? Par la création d'une nouvelle ligne de bus ou définir le terminus du 3 à la gare de Houilles via Pont de Bezons, ou inverser le trajet du 272 avec le bus 4 et augmenter la fréquence de la ligne 3.		
Registre électronique	9/11	8	GHASSEN GABSI	60 avenue Gabriel péri	Bezons	J'habite sur avenue Gabriel péri (60), je suis contre la voie de bus avant où j'habite, puisque j'habite au RDC, et il y aura plus de pollution et plus de bruit puisque vous allez rapprocher la voie des voitures de chez moi, et ça va me causer un cadre de vie désagréable.		contre
Registre électronique	9/11	9	Olivier Ruiz	15 allée des Nymphéas	Bezons	Ce projet structurant est indispensable et il doit être mené le plus rapidement possible, notamment entre Argenteuil et Bezons un secteur qui souffre du manque de transports en commun rapides et fiables. Il faudrait même envisager un bus HNS entre la gare d'Argenteuil et celle de Sartrouville pour que les usagers bénéficient d'une rapidité et d'une cadence proche d'un tram.	Pour	
Registre électronique	9/11	10	Olivier Ruiz	15 allée des Nymphéas	Bezons	Une desserte en bus à haut niveau de service doit également être envisagée entre Pont de Bezons et la gare de Houilles qui accueille le RER A et bientôt le prolongement du E. Cela permettrait un meilleur confort des usagers, un accès plus rapide à la Défense et à Paris tout en désengorgeant le T2 déjà au bord de la saturation et qui sera plus fréquenté encore avec cette amélioration du réseau de bus.		

Registre électronique	9/11	11	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	Le passage sous les voies ferrées, entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry doit être élargie pour créer une voie dédiée dans le sens Bezons-Cormeilles, en plus de la voie Cormeilles-Bezons.		
Registre électronique	9/11	12	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	Pourquoi conserver l'arrêt Collège Louis Hayet qui est à quelques mètres de l'arrêt "Les écrivains" ? Gardons la cohérence de la suppression de l'arrêt "Les Fauvettes" afin de gagner du temps de trajet.		
Registre électronique	9/11	13	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	: Pourquoi ne pas mettre de voies dédiées sur la partie Cormeilles alors qu'il y a de la place pour sur le "BD du Parisis" "BD Bois Rochefort" et "Avenue Louis Hayet". Investissons à long terme car lorsque la saturation viendra, l'investissement ne sera pas à la hauteur...		
Registre électronique	10/11	14	TEIXEIRA	7, rue Fernand cormon	Argenteuil	Je ne comprends vraiment pas comment nous pouvons sérieusement nous pencher sur la création d'un bus en site propre quand nous savons aujourd'hui qu'un tram est nettement plus efficace et porteur d'urbanité. Si le projet consiste à agrandir les voies existantes en rasant les quelques arbres restants pour faire passer des bus accordéons, alors autant ne rien faire.		contre (Argenteuil)
Registre électronique	10/11	15	LANGLOIS	18 square Marie Laurencin	Cormeilles-en-Parisis	La Défense <-> Pont de Bezons : 12min Un bus toutes les 15 min (correspondance dans le froid) Ligne 3 Direction : Cormeilles-en-Parisis Situation de projet : 22 min 20 Direction : Pont de Bezons Situation de projet : 23 min 30 Total d'environ 50 min pour une dizaine de kilomètre. Faisable en une trentaine de minute en voiture. Le choix est vite fait ! Quel serait le gain de temps avec un T2 sur toute la longueur du projet ? Je trouve les temps de trajet après projet pas du tout attirant ! Projet low cost ! On mérite un Tramway !		
Registre électronique	10/11	16	CÉLINE PEREYRA	24 bis rue René Briand	Argenteuil	Je voudrais faire remarquer que les horaires de bus le weekend ne prennent pas en compte les gens qui comme moi avec des horaires décalés, travaillent le weekend tôt le matin ou tard le soir.. Je suis infirmière et je dois déjà me lever très tôt pour me rendre au travail en semaine, mais le weekend, si je travaille le matin, je dois soit me lever avant 4h du matin afin de rejoindre la gare à pied ou prendre un taxi, car le bus 18 n'est pas desservi avant 6h le samedi et 8h moins le quart le dimanche. J'embauche à 6h30 à Paris, avec les horaires de bus tels qu'ils sont à présent, je suis obligée de me ruiner en taxis pour être à l'heure à mon poste. Vu le nombre de personnes qui prennent le même bus que moi en semaine, c'est à dire le premier bus à 5h04, je suis prête à parier que je ne suis pas la seule à être dans ce cas. Il serait peut-être temps de penser que tout le monde travail en 9 to 5 et pas le weekend.		
Registre électronique	10/11	17			Argenteuil	En attendant un éventuel prolongement de la ligne de tramway, ce projet de bus va considérablement améliorer le déplacement des Argenteuillais vers La Défense notamment. Aux heures de pointe, le trafic est dense et ce bus devrait soulager les usagers par la réduction du temps de trajet. Content pour ce projet	Pour	

Registre électronique	10/11	18				Le bus permet un gain de temps minime, le prolongement du T2 est essentiel. Quitte à repenser les voies en les repensant pour les mobilités douces, il faut repenser ce projet en y déployant un tramway. Argenteuil nécessite, compte tenu de sa démographie et situation géographique, ce prolongement afin de pouvoir être correctement reliée à La Défense.		
Registre électronique	11/11	19				Un projet titanesque, coûteux et invasif pour un bénéfice moindre. D'un point de vue personnel, je n'aurai pas l'utilité de prendre ce bus, je préfère me rendre à la gare en vélo et rejoindre Paris en 9mn ou encore prendre ma voiture pour les autres trajets. J'aurais préféré pouvoir aller directement au tram 2 pour aller à la défense mais les changements rallongeront trop mon trajet. Dommage qu'un autre train ou un RER utilisant l'ancienne voie de chemin de fer ne soit pas envisagé ou que la ligne 14 ne soit pas rallongée vers Argenteuil.		
Registre électronique	11/11	20				Encore de l'argent public mal dépensé, qui va profiter à une infime minorité. Les trajets en bus sont longs et les horaires variables à cause d'une circulation complètement saturée. Les voies de bus supplémentaires vont créer toujours plus de bouchons pour les gens qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture. Il faut développer les parkings à proximité des gares de banlieue et les rendre gratuits.		contre
Registre électronique	11/11	21	Le Flem Franck			Suite à votre enquête publique je le permets de vous poser des questions liées à ce magnifique projet. 1) Que sera l'impact carbone sur le secteur ou les bus seront ils électriques ? 2) Quel sera l'impact sur la faune et la flore due à la modification des terrains? 3) Les bus seront-ils équipés afin d'accueillir au mieux les personnes en situation de handicap ? Il faut savoir qu'à ce jour, c'est un véritable parcours du combattant pour pouvoir circuler ou monter à bord des bus quand on est à mobilité réduite ou déficients visuels car le handicap n'a jamais été vraiment considéré comme sujet primordial lorsqu'il s'agit de transports. Merci de me répondre car votre projet m'intéresse	Pour	

Registre électronique	11/11	22	SOULAT Valérie	8 rue Léopold Gautherin	Argenteuil	<p>Un projet pharaonique qui revient à un gaspillage d'argent public et qui pose ou va poser de nombreux problèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - abattages de nombreux arbres anciens prévu dans le projet qui compte tenu de leur âge assurent une large envergure d'ombre l'été alors même que le reste de l'environnement est constitué déjà à 95% de goudron et béton. Alors même que nous savons tous que désormais nous serons soumis de plus en plus à des épisodes caniculaires, il n'est pas raisonnable du tout d'abattre ces arbres qui, même si ils sont partiellement remplacés par de jeunes arbrisseaux, il faudra attendre a minima 20 ou 30 ans pour retrouver l'envergure des arbres qui vont être supprimés. Est-ce bien raisonnable ? - tous les secteurs concernés par ces bus sont touchés par des problèmes de circulation, non du fait des riverains directs, mais de tous les habitants Franciliens de grande et très grande couronne qui transitent par nos villes pour rejoindre la petite couronne ou Paris. Ces bus vont être confrontés à cette affluence de véhicules et vont occasionner encore plus de difficultés de circulation pour des gens qui viennent du nord de l'île de France et qui n'ont pas d'autre choix que de venir en voiture. Il serait plus judicieux d'utiliser cet argent pour créer une sorte de périphérique de grande couronne sur le modèle de la A86 mais sur un périmètre plus large qui permettrait déjà de soulager nos villes de ces déferlements de véhicules en permettant plus de contournement. Également peut être utilisé cet argent pour le prolongement du tramway de Bezons. - l'argent serait mieux utilisé par ailleurs à prévoir des stationnements de véhicules autour des gares car ils sont actuellement insuffisants. - au niveau du départ en gare d'Argenteuil, Boulevard Berteaux à la jonction avec le boulevard Allemane les services de la ville nous ont dit qu'ils déplaçaient les accès cadastraux des 2 et 4 boulevard Allemane en raison de ce projet de bus. Ils ont pour projet de refouler ces deux accès cadastraux au niveau de l'entrée de la rue Léopold Gautherin qui est une petite rue très étroite empruntée par de nombreux piétons dont des scolaires. Ce déplacement va aboutir à la création d'un accès d'un gros parking souterrain de 2 niveaux en sous-sol car au 2 et 4 boulevard Allemane la ville a autorisé un promoteur à construire un gros ensemble de 46 logements et 52 parkings sur deux niveaux de sous-sol. Il n'est absolument pas raisonnable de refouler dans la petite rue Gautherin l'accès à cet ensemble immobilier qui doit absolument être conservé là où il existe actuellement au 2 et 4 boulevard Allemane. Avant même de lancer ce projet de bus, il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs et il faut en premier lieu repenser tout le carrefour qui fait la jonction entre Feix, Allemane et Berteaux. L'an dernier 80 personnes riveraines ont déjà signalé cela au Maire d'Argenteuil sous la forme d'une pétition qui demandait simplement à penser les choses autrement. 	contre (Argenteuil)
Registre électronique	11/11	23				<p>Il serait mieux de prolonger le tram T2 jusqu'à Argenteuil et a minima d'une station jusqu'à la mairie de Bezons. Les bus risquent de ne rien améliorer par rapport à la situation actuelle (nuisances, pollutions, etc.) . C'est la liaison des commues (Bezons, Argenteuil, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis) avec La Défense, Paris et ses gares qui est le principal enjeu.</p>	

Registre électronique	12/11	24				Un vote peut-il avoir lieu ? Pour savoir si on continue sur un bus ou un tramway, il me semble que l'avis des utilisateurs est plus important que ceux qui ont décidé de ce projet et qu'ils n'utiliseront pas. Vu les projets en attente et non avancé depuis des années, autant attendre encore un peu mais avoir un bon projet comme l'extension du T2 !		
Registre électronique	15/11	25			Argenteuil	Dépenses inutiles car manque de civisme. Les voitures se mettent en warning n'importe où, ils vont le faire sur les voies de bus dédiés : - faite cesser ces arrêts minutes partout dans Argenteuil, c'est devenu insupportable de conduire une voiture ou un vélo - prolongez le T2 au lieu d'ajouter des bus. Ceux existant ne sont jamais à l'heure, on se déplace autrement sauf si pas le choix Argenteuil est la 4 ème ville d'île de France et nous n'avons même pas un tramway, métro, RER. Juste des bus et un train (souvent en retard). Et on veut nous ajouter des bus... Ça fait pitié		
Registre électronique	15/11	26		Cormeilles		J'ai utilisé durant de nombreux mois le bus 3 qui relie l'arrêt Place des Arts (Cormeilles) au pont de Bezons afin de récupérer le t2. Je pense que la réservation d'une voie en site propre est probablement un bon compris par rapport à la prolongation de la ligne de tramway t2. Cependant, et comme je l'ai déjà dénoncé auprès du STIF (c'est ainsi que se nommait IdF Mobilités), en soutien à notre maire de Cormeilles qui tentait d'obtenir une ligne de bus raccordant Cormeilles à Bezons, Cormeilles est toujours la laissée-pour-compte (contrairement à Bezons et Argenteuil qui sont déjà extrêmement bien lotis en terme de transports en commun) et cela se confirme avec votre tracé. Le gros problème qui existe depuis le début avec cette ligne de bus n°3, et qui perdure avec votre proposition de tracé, c'est bien évidemment la partie de l'itinéraire qui passe par des rues extrêmement sinueuses d'Argenteuil. Le bus ne peut pas passer, il perd tout son temps dans ces parties exiguës. Ainsi, six années après la mise en service de ce tronçon Bezons-Cormeilles de la ligne de bus 3, je me dois de reposer la même question : pourquoi la ville de Cormeilles est-elle à nouveau laissée-pour-compte ? Force est de remarquer que Cormeilles est toujours sacrifiée en faveur d'Argenteuil. Sans doute sommes-nous les méchants bourgeois qui gagnons trop d'argent et payons trop d'impôts, ces mêmes impôts qui permettent pourtant à des villes comme Argenteuil d'avoir un réseau de transport très bien développé. Alors que vous prenez enfin l'excellente initiative d'optimiser la ligne de bus 3, il faut encore que vous sacrifiez l'efficacité de notre SEUL moyen de rejoindre le t2 à Bezons, pour passer dans les rues impraticables d'Argenteuil, vous moquez-vous à ce point des Cormeillais ? Je suis écœuré de ce manque de considération quasi-systématique et contrairement à ce que vous penserez sans doute de moi en me lisant, je suis POUR le partage des richesses, mais enfin, souffrez que nous aussi, nous profitons un peu de la solidarité nationale à laquelle, il me semble, nous contribuons de manière incontestable à travers les différents impôts prélevés. J'estime qu'Argenteuil est déjà fort bien doté en termes de transports en commun et qu'il n'est d'aucune UTILITÉ de dévier le bus 3 dans les rues exiguës d'Argenteuil. Je demande donc expressément par la présente que le tracé soit davantage optimisé en ne sortant jamais de l'itinéraire « Boulevard du Paris - Route de Pontoise - Rue Lucien Sampaix	Pour	

						- Avenue Gabriel Péri ». Cette optimisation serait pleine de sens pour l'objectif recherché d'égalitarisme.		
Registre électronique	16/11	27	MIGEOT	Sartrouville		Pour ma part je ne pense pas que le bus soit la solution dans cette région. Les routes / rues sont trop étroites pour faire passer des gros bus sans qu'ils soient bloqués par des goulots d'étranglement à un moment. Cela va engendrer de l'insatisfaction, les gens vont préférer prendre leurs voitures mais les routes étant réduites dû à l'élargissement de ces voies de bus cela deviendra l'enfer. la solution vient vraiment des tram T2 et T11 qui doivent permettre d'alléger le trafic sur la J , la L et la A ainsi que desservir le nom man's land des transports qui existe dans la zone entre Sartrouville , Bezons et Argenteuil. Une voie existe déjà pourquoi nous ne nous en servons pas ?!		
Registre électronique	17/11	28	KADDA		Cormeilles-en-Parisis	Je pense que prolonger le Tramway permettra d'atteindre des bassins d'emplois à Issy, Versailles et Saint Quentin en Yvelines. Cette zone du Val d'Oise ne possédant que la ligne J s'arrêtant à Paris Saint Lazare, il est très de trouver du travail en dehors de notre zone. Le Tramway pourra réduire ce temps de trajet comparé à un BHNS.... Les autres régions possèdent un RER ou Métro (voir le Métro du Grand Paris), donnez-nous un Tramway afin de voyager aux départements limitrophe plus aisément que par des correspondances longues et compliqués.		
Registre électronique	17/11	30	TEIL	12 rue Léon Marie	Sartrouville	Merci d'être passée à Sartrouville (et merci de m'avoir avancé pour le retour, le centre technique urbanisme y est vraiment excentré) pour une ville de 65000 habitants en constante croissance deux personnes présentes sur ce lieu austère, c'était peu (les usagers des transports sont dans la galère et pressés de rentrer chez eux, ils ne prennent pas le temps de déposer leurs doléances). Le projet présenté ainsi que ceux associés Tangentielle Nord (T11 express)... sont plus que nécessaire. Tous ces projets auraient déjà dû être réalisés il y a plusieurs décennies, avant que la densité urbaine ne congestionne la voirie. Nous avons mon épouse et moi la chance de connaître l'évolution de Sartrouville depuis notre plus tendre enfance soit une soixantaine d'années (nous habitons la même rue dans le quartier de l'Union) Comme je vous l'ai dit, l'infrastructure routière des villes Houilles, Sartrouville, Montesson, Chatou, Bezons, Argenteuil, le Pecq, Le Vésinet, n'a que très peu évolué (il reste encore des emprises réservées non utilisées). Il n'y a en tout que six ponts routiers (Maisons Laffitte, Le Pecq, Bougival, Rueil, Bezons et Argenteuil) pour traverser la Seine à toutes les personnes des communes citées précédemment. L'autoroute A14 ne fait aucune desserte dans la "boucle de la Seine", seuls deux accès pour les véhicules de secours pompiers; qu'il serait urgent d'ouvrir aux transports en commun et piétonnier dans un premier temps puis au trafic routier dans un deuxième temps (pour information la surface de la boucle représente à peu près la surface de Paris. Les parties maraichères y subissent des poussées urbaines, et les petits commerces ferment y compris les boulangeries, au profit de moyennes et grandes surfaces (Suma devenu Auchan, Carrefour Montesson, Mammouth annexé	Pour	

					<p>par Carrefour Montesson, Intermarché Sartrouville devenu Carrefour Sartrouville,....).</p> <p>Dans les années 60 il y avait, dans cette zone de banlieue, une voiture maximum par famille, avec très peu de véhicules en stationnement sur la voirie; ils étaient systématiquement remisés dans leur garage.</p> <p>Dans les années 2000 il y a au moins une voiture par personne, seuls les anciens (plus de 90 ans) se séparent de leur véhicule et deviennent malgré eux des personnes à mobilité réduite. Beaucoup de zones pavillonnaires se densifient, les véhicules en stationnement encombrant la voirie en permanence, les gens utilisent leur garage comme une pièce supplémentaire ou pour bricoler. Si vous voulez conserver les zones de stationnement (car il en faut), il est absolument nécessaire d'en limiter le temps de stationnement et de récupérer le temps d'occupation du domaine public par une rémunération allant favoriser les transports. il faut voir comment se remplit le parking gratuit de l'hôpital d'Argenteuil, par des usagers locaux qui n'ont que leur appartement sans place attitrée. Il faudrait au maximum un quart d'heure à vingt minutes maximum chaque habitant pour rejoindre une gare ferrée ou RER du temps de perdu pour tous et de l'occupation du domaine public. Utilisation au maximum de voies nouvelles fluides (Avenue du Général de Gaulle).</p> <p>De l'église de Sartrouville je vous ai fait prendre la rue Voltaire avec ses ralentisseurs, il est plus intéressant, à partir de l'Eglise, d'utiliser la rue Jean Mermoz, afin de faire gagner des minutes aux habitants éloignés.</p> <p>Il faut des lignes de bus rapides, quitte à ce que les personnes marchent sur 2 à 3 minutes de plus, et des lignes de rabattement pour personnes à mobilité réduite. Pour améliorer votre projet il faut une vision d'ensemble en rajoutant quelques stations au T11 (4 à 5 arrêts entre Argenteuil et Sartrouville dont notamment des correspondances avec les lignes 262, 272, T2)</p> <p>Regardez ce qui se passe entre 7h et 9h et en soirée aux heures de pointe autour de chaque pont de la boucle http://m.sytaadin.fr/ cela vous donnera une idée du trafic.(....) malgré la retraite je reste un fervent utilisateur des transports en commun.</p>		
Registre électronique	17/11	29		Argenteuil	<p>J'aimerais donner mon avis sur le projet Bus entre Seine étant un habitant d'Argenteuil. Je trouve que c'est un bon projet en soi, mais pas assez suffisamment pour Argenteuil, une ville de plus de 110 000 habitants. Pour une ville comme Argenteuil avec une aussi grande population il faudrait des projets innovants (RER, Tram, Métro), Toutes les villes autour d'Argenteuil sont généralement composées de métro, RER ou tram. Donc autant payer cher pour des projets à plus grande échelle, parce que les bus, sont ni assez grands et rapides comparés au tramway.(..)</p>		

Registre électronique	17/11	31	Franck Debeaud Président "Vive Argenteuil"	40 rue des Pêcheurs	Argenteuil	Suite à notre rencontre de ce jour en mairie d'Argenteuil, vous trouverez ci-après les liens pour accéder à nos deux pétitions liées au projet « Bus entre Seine » : - « OUI À LA PROLONGATION DU TRAMWAY T2 DU PONT DE BEZONS VERS ARGENTEUIL, CORMEILLES, SARTROUVILLE ! » 1 296 signatures et 411 commentaires https://www.mesopinions.com/petition/social/prolongation-tramway-t2-pont-bezons-vers/134407 - « NON À L'ABATTAGE DE 120 ARBRES ET À LA SUPPRESSION DE 47 PLACES DE STATIONNEMENT POUR LA CRÉATION D'UN COULOIR DE BUS! » 11 476 signatures et 620 commentaires https://www.mesopinions.com/petition/nature-environnement/abattage-120-arbres-suppression-47-places/130762		
Registre électronique	18/11	32	V. Dufour		Argenteuil	S'il vous plait, pouvez-vous revoir ce projet afin d'épargner les arbres, modifier le trajet il y a des solutions alternatives réalisables qui permettent d'éviter de faire un acte irréversible. Par nos comportements nous engageons l'avenir de notre jeunes populations, nous devons les protéger les arbres limitent les montées de température, il y a trop de béton partout. Merci de votre compréhension		
Registre électronique	18/11	33	Thierry Marx		Argenteuil	Pour vous faire part de mon désolément sur ce projet rétrograde Allant à l'encontre de l'écologie du préservement des berges de Seine de ses arbres et créant à l'entrée d'Argenteuil des embouteillages encore plus monstrueux qu'actuellement, La seule solution à mes yeux serait le prolongement du tram de Bezons à Argenteuil 3 ville d'île de France sans moyen de transport sans réel transport en commun hormis le train menant à Saint Lazare.		
Registre électronique	19/11	34	MEDDAH Hassan		Argenteuil	Je suis résident à Argenteuil au boulevard Jeanne d'Arc depuis bientôt 15 ans. J'apprends que les arbres situés des deux côtés du boulevard seront abattus dans le cadre de ce projet ! Ça me désole. Ces arbres sont magnifiques. Ils apportent tout le charme au boulevard. Par ailleurs, il s'agit de la seule présence végétale sur cet axe. J'espère vraiment que ces arbres ne seront pas abattus.		
Registre électronique	19/11	35	MEDDAH Hassan		Argenteuil	Et personne ne parle de la répercussion sur le trafic automobile qui en souffrira !		
Registre électronique	19/11	36	PAILLOT	19 bd Karl Marx	Argenteuil	Le projet me semble une nécessité. Cependant, je vais faire des remarques quant au bon vivre dans nos villes et au respect des règles de circulation. Nous sommes riverains de la gare routière d'Argenteuil Régulièrement les bus se garent et cassent les barrières de sécurité sur le parking dédié et font ronfler les moteurs quelle que soit l'heure. Nous tenions à faire remarquer que la vitesse de 30 km/h n'est pas respectée ni sur le parking, ni lors de l'arrivée sur le parking, ni bd Maurice Berteaux. Cela occasionne gêne pour les riverains et danger pour les piétons. Merci d'en tenir compte dans l'organisation de ces nouveaux trajets	Pour	
Registre électronique	20/11	37	LANGLOIS Patrice		Cormeilles-en-Parisis	Quel est le plan pour avoir une correspondance entre la station de bus « Val Notre Dame » du BHNS et la future gare « Val Notre Dame » du T11 ? Actuellement il y a 1km de trajet à pied soit 14min à pied. La gare du T11 va telle être avancée au niveau de la D392 ?		

Registre électronique	21/11	38				Aménagement plus que nécessaire, ce serait un plus. Il ne suffit pas de construire voire d'encourager un urbanisme anarchique, encore faut-il un accompagnement équilibré des transports. Il est regrettable de voir la mise en service de lignes de tramway (T13 par exemple), s'agissant de projets relativement récents alors que de plus anciens comme le T11 entre Le Bourget et Sartrouville pour sa 2ème phase, sont régulièrement retardés ????	Pour	
Registre électronique	22/11	39	Franck Debeaud Président "Vive Argenteuil"	40 rue des Pêcheurs	Argenteuil	Le tracé du pont de Bezons à la gare d'Argenteuil centre est une catastrophe pour les Argenteuillais ; suppression de 224 arbres (332 sur les deux tracés) et de 243 places de stationnement (256 au total à Argenteuil)! Alors même s'il est prévu de replanter des arbres, ceux-ci ne remplaceront pas le caractère patrimonial des arbres existants notamment Boulevard Jeanne d'Arc et Gallieni et ne produiront les mêmes bienfaits que ceux-ci que dans une trentaine d'années! La suppression des places de stationnement créera du trafic supplémentaire par le temps allongé pour trouver une place pour se garer et induira un stationnement anarchique ; ou iront les 256 voitures qui occupent actuellement ces places?! En l'état nous demandons de stopper ce projet délétère et de réaffecter ce budget sur la prolongation du tramway T2 du pont de Bezons à Cormeilles avec création d'un parking au niveau de la rue des Martyrs de Chateaubriand et d'une gare commune avec le T11 (Tangentielle nord).		contre (Argenteuil)
Registre électronique	23/11	40	Bretel		Argenteuil	Ayant longtemps travaillé à l'hôpital d'Argenteuil, cette ville ne respire pas l'oxygène mais le béton omniprésent. Très peu de parcs, peu d'arbres, elle étouffe sous les voitures et les devantures qui souvent bien tristes au plan esthétique. La végétalisation est importante pour le moral comme pour la santé physique et il me semble qu'abattre autant d'arbres serait très dommageable pour les habitants d'une ville aussi peuplée, mais bien grise et peu attirante. Des villes comme Sartrouville et Taverny sont plus agréables à vivre notamment grâce à la végétation préservée voire accrue, par les soins de leurs décideurs attentifs au bien-être de leurs élus .Je vous remercie pour votre attention. Cordialement Dr Anne Bretel (retraîtée de l'hôpital d'Argenteuil)		
Registre électronique	23/11	41	Clément		Argenteuil	Je suis d'accord avec ce projet qui, bien qu'insuffisant va à mon avis dans le bon sens. Cependant, en tant qu'utilisateur régulier du vélo, je déplore que les pistes cyclables ne soient pas en site propre. L'expérience montre qu'à Argenteuil les pistes qui longent la chaussée sont systématiquement utilisées par les automobilistes pour stationnement (voir photo jointe). De plus le gabarit des gros véhicules présente un danger pour ceux qui circulent dans ces voies. J'ajoute que l'utilisation des trottinettes en forte augmentation milite également en faveur de voies plus sécurisées.	Pour	
Registre électronique	23/11	42			Argenteuil	Sur des axes aussi fréquentés, il est impératif que les pistes cyclables soient protégés (et pour la sécurité, et pour éviter les stationnements anarchiques). La piste bidirectionnelle protégée est alors une solution très adaptée dont les atouts sont multiples (la place du vélo est bien marquée, on peut plus facilement doubler, c'est plus rassurant, etc.).		

Registre électronique	23/11	43			Argenteuil	Ce projet manque d'ambition : On n'a pas le droit au Tramway et on nous propose un TCSP au rabais. Un des centres urbains les plus peuplé d'IDF et un accès aux transports de qualité refusé. De plus le projet proposé prend en compte les mobilités douces comme le vélo comme une contrainte plutôt qu'un atout à développer. Toutes les villes en IDF et en France développent le réseau cyclable et ici on ne nous propose que de la peinture. Exemple coté Argenteuil : Il faut une vraie piste cyclable continue sur la rue Henri Barbusse parallèle. Projet lamentable !		
Registre électronique	23/11	44	X		X	On peut annuler et transférer le budget du Metro 17 qui donne dans un champ pour avoir un Tramway ici ? Un investissement plus rentable dans le même département et cela permettra de sauver les terres du triangle de Gonesse tout en ayant une zone urbaine confortable à Bezons-Cormeilles.		
Registre électronique	25/11	45	X		X	Le document G5 fait état des impacts, notamment sur la circulation. Il est précisé à plusieurs reprises que l'impact se fera sur la RD311, avec une partie du trafic qui s'y déportera. Or, cette voie est déjà saturée aux heures de pointe (précisé dans le rapport) du fait des accès aux ponts d'Argenteuil et ponts de Bezons. La saturation a empiré au fur et à mesure des années du fait de la création des trams au niveau du pont de Bezons (qui n'a en rien permis d'améliorer la circulation) et de la saturation de l'axe A86 (report du trafic du périphérique dû à la politique de Paris - où est l'amélioration du trafic ?). Le rapport précise que la mise en place devrait fluidifier le trafic et réduire le trafic de transit : en imaginant que les automobilistes vont aller encore plus loin ? Par ailleurs, la voie souhaitée va au final desservir les gares de la ligne J : pourquoi doubler d'un bus une ligne ferroviaire existante ?		
Registre électronique	26/11	46	BARRAULT SYLVIA	45 bd Gallieni	Argenteuil	Bonjour, je suis passagère régulière des lignes de bus 9 et 272, Mais je ne suis pas favorable à un aménagement des voies pour mm pas dix minutes de gain et qui rallongerait deux fois plus le temps des autres voitures, qui obligerait les voitures à faire des détours de quartiers. Mon logement se trouve bd Gallieni (Argenteuil) il me serait inadmissible que mes proches ou moi-même ne puissent plus emprunter les bd Jeanne d'Arc et I Feix en voiture. Les points noirs à corriger selon moi : - le carrefour du pont de Colombes au niveau de la rue Henri Barbusse : les voitures venant de la rue Ambroise Thomas stagnent au milieu et ne laissent pas passer ceux de la rue Henri Barbusse, sans compter que le feu de signalisation de la rue Henri Barbusse est super court. On peut rester - qu'on soit bus ou voiture- 15 minutes coincé là, ça décongestionne après. - le carrefour bus/tram/voiture au pont de Bezons -gros bordel Une solution possible: faire un bus effectuant pour seul trajet sans aucun arrêt Argenteuil<>gare-pont de Bezons (et ce qui serait encore mieux pour 3e arrêt : la défense). Que ce soit équivalent au trajet du 6 ou du 272, tant qu'il y a aucun arrêt entre, c'est là où on gagnera vraiment du temps sans gêner les autres automobilistes ; et ça dégorgerait vraiment les bus 272 ou on est entassé comme du béton.		contre Argenteuil

Registre électronique	27/11	47	AIT-BRAHAM			Dépenser autant d'argent, modifier autant le paysage actuel comme en centre-ville d'Argenteuil, pour gagner quelques minutes de temps de trajet, je ne vois pas l'intérêt. Les coups et les désagréments sont nettement supérieurs aux résultats attendus. Ce projet est mal pensé, voir pas pensé du tout, surtout pour la ligne Bezons /Argenteuil. C'est à revoir.		contre Argenteuil
Registre électronique	28/11	48				Comme dans un grand nombre d'agglomérations Françaises la vitesse maxi ne va pas tarder à passer à 30 km/h partout. A moins que seuls les bus n'aient le droit de rouler plus vite, il est difficile de croire qu'un tel projet va permettre de gagner quelques minutes sur un temps de trajet. Encore des dépenses exorbitantes à Argenteuil, encore des travaux dont on ne sort déjà pas depuis plusieurs années. Est-ce vraiment là des dépenses et travaux essentiels ? Je ne vois pas non plus l'intérêt d'un tel projet.		contre Argenteuil
Registre électronique	28/11	49				les voies réservées aux bus à sens unique sont un frein à l'attractivité des transports publics les pistes cyclables doivent être continues pour être attractives les aménagements prévus sont séduisants, mais ils ne valent que si les interdictions de stationnement, de circulation, sont respectées et sanctionnées par les forces de police.		
Registre électronique	28/11	50	ROBIN GOYON	80 rue Jean Jaurès	Bezons	<p>Je suis favorable à l'établissement de voies dédiées aux bus et à entreprendre des travaux pour fluidifier le trafic. J'ai quelques interrogations.</p> <p>Sur la partie entre le pont de Bezons et la rue Victor Hugo, j'ai compris ce qui suit pour les usagers en voiture :</p> <p>La rue Jean Jaurès sera à sens unique dans le sens Bezons vers Argenteuil entre la D392 et la rue Aimé Césaire.</p> <p>La partie entre la rue Aimé Césaire et la rue Villa Gauthier sera à double sens, le sens Argenteuil Bezons réservé aux riverains, avec un double couloir de bus au centre. La partie entre la rue Villa Gauthier et la rue Victor Hugo sera à double sens avec un double couloir de bus au centre.</p> <p>Plusieurs immeubles et villas sont présents dans la rue, 3 immeubles sont en construction, il y a donc plusieurs centaines de logements impactés. Il y a aussi une caserne de pompiers. Quelle sorte de séparation délimite les couloirs de bus ?</p> <p>Comment est-il envisagé pour les résidents de sortir de leurs parkings et de se diriger vers Argenteuil ? Sera t-il possible de faire demi-tour aux carrefours ? Je crains que cela ne soit pas très fluide et amène à se retrouver à attendre et à manœuvrer au niveau d'un carrefour. Comment rejoindre la D392 ? Actuellement, il est possible de passer par la rue Blanchard puis la rue Camille Desmoulins pour rejoindre la D392. Ce ne sera plus possible avec l'établissement du sens unique de circulation. La rue Pasteur étant étroite et n'ayant qu'une voie de circulation, il n'est pas envisageable d'y faire passer le flux de circulation. Faudra t-il faire un détour en passant par la rue Victor Hugo où il est difficile de se croiser en raison de sa configuration ?</p> <p>Comment se diriger vers Houilles ? Actuellement, il est possible de rejoindre la rue de Pontoise sur le segment situé entre la rue Jean Jaurès et le quai Voltaire. Ce ne sera plus possible avec l'établissement du sens unique de circulation. On ne peut pas passer par la rue Aimé Césaire car</p>		

						celle-ci est à sens unique depuis le quai Voltaire sur une vingtaine de mètres. Est-il possible de prolonger le double sens sur la rue Jean Jaurès entre la rue de Pontoise et la rue Aimé Césaire ?		
Registre électronique	28/11	51	GARIN Franck			Je suis très favorable à ce beau projet. Je réside rue Jean Jaurès à Bezons et j'espère que la vitesse sera limitée à 30km et que des bus plus modernes, plus écologiques et surtout moins bruyant seront mis en service sur la ligne 272. J'espère également que des arbres seront plantés tout le long des nouveaux aménagements. C'est un beau projet qui doit vite se réaliser pour le bien-être et le confort de tous les usagers et des riverains.	Pour	
Registre électronique	28/11	53	Chiaou			Je souhaite participer à l'enquête publique et j'aimerais connaître les infos que vous prendrez en compte par la suite dans l'étude du projet		
Registre électronique	29/11	54	X		Argenteuil	Au nom de l'écologie et de l'histoire de notre ville, par pitié ne touchez pas à nos quelques beaux arbres restant et bordant nos avenues à Argenteuil. Nous, Argenteuillais, y tenons. Protégeons le peu de biodiversité naturelle et régulatrice du climat thermique urbain qui nous reste.(...)		
Registre électronique	29/11	55	H. Yassine	Rue Du COLONEL FABIEN	Argenteuil	C'est dommage que la ville d'Argenteuil analyse et fait des études de chaque projet (transport, aménagement, urbanisme,...) indépendamment de l'autre, cela n'améliora jamais le quotidien de l'argenteuillais, à court moyen ou moyen terme on se rend comptes des erreurs commises, malheureusement ce qui n'a pas permis à notre ville de se développer. Ce Bus TCSP a pas mal de défauts, si nous voudrions réussir ce projet il faudra créer des voies réservées à 100% au Bus du point de départ (pont de Bezons) à l'arrivée (gare d'Argenteuil), alors que sur la fin de la rue H. Barbusse il n'y aura pas de voies réservées au bus car la voirie est étroite (6 mètres de largeur) et vous ne pouvez rien faire à cause de 2 alignements bâtis récent (il est où la vision à moyen et long terme ?) Est-ce qu'il faut forcément que le bus TCSP passe par cet endroit ? personnellement je préfère marcher 5 min jusqu'au l'arrêt de bus, et que le trajet de ce dernier soit fluide. Vous parlez aussi de requalification RD 311 - en boulevard urbain (Argenteuil-Bezons), pourquoi ne pas avoir une vision globale sur les 2 projets, il serait une très bonne idée que le bus emprunte ce boulevard avec création des voies dédiées.		

Registre électronique	29/11	56	Sandrine Gervais	Argenteuil	<p>Cela fait bientôt 10 ans que j'habite à Argenteuil, rue des Figuiers Blancs. J'ai acheté un appartement car le projet d'un tram reliant Argenteuil à Sartrouville ainsi que mon domicile à La Défense et à la Porte de Versailles était prévu (livraison en 2018 de mémoire) et je trouvais cela plutôt pas mal. Finalement, rien n'est fait depuis tout ce temps...Je ne comprends pas pourquoi tant de bâtiments se construisent autour de l'avenue Gabriel Péri (D392) à Bezons alors que la circulation est de plus en plus exécration. Tous les matins et tous les soirs, je mets en voiture entre 40min et 1h (voir plus) pour faire 8km pendant les heures de pointe (Argenteuil-Nanterre Préfecture).Je suis dans les bouchons pratiquement tout le long de ma route... Au niveau du pont de Bezons : entre le feu tricolore qui passe au rouge alors que personne ne traverse (empêchant les véhicules de passer.) et les véhicules qui font demi-tour alors que c'est interdit (Pourquoi ne pas mettre des policiers tous les matins et soirs ? Cela améliore la circulation le peu de fois où je les ai vu). Sans oublier les incivilités des automobilistes (avance au feu vert mais bouche finalement l'intersection car ça n'avance pas devant, passe au feu rouge alors ça n'avance pas...) Je reste dubitative quant au projet de mettre des voies de bus. Il y aura toujours des incivilités où des véhicules stationneront sur les voies... Capacité limitée pour le flux de voyageurs à cet endroit (et je vous rappelle qu'il y aura de plus en plus de monde avec les nouvelles habitations) Je pense qu'il n'est pas possible de faire un tunnel à cause de la Seine. Peut-être un autre pont ? Pour avoir un pont pour chaque direction ?Je suis bien contente de partir dans 2 ans et ne pas aller au travail au moment des travaux qui vont engendrer encore plus de bouchons qu'il en a !Je vous souhaite un bon courage sur ce projet difficile.</p>		
Registre électronique	29/11	57	L. Chemsî	Bezons	<p>Je m'étonne de la création de bandes cyclables et non de pistes cyclables. S'agissant de Bezons, où je réside et où j'essaie de me déplacer en vélo, la circulation mixte avec bus et voitures me semble trop dangereuse. Pour contourner ce problème je me rabats très souvent sur le trottoir. Ce sont alors les piétons qui en pâtissent. Les bandes cyclables c'est une ligne imaginaire que tout le monde préfère ignorer. Une piste cyclable c'est une ligne réelle que personne ne peut ignorer. Et pour les carrefours, croisements : il n'y a pas mieux que les carrefours à la hollandaise. Pourquoi ne pas être pionnier en la matière?! :-) Les transports en commun étant très limité sur Bezons (pas de RER, pas de métro, pas de train pour Paris) le vélo paraît être une alternative pour bcp de monde. Il faut donc le favoriser en toute sécurité.</p>		

Registre électronique	30/11	59	M. Jean-Louis Rivalain	58 rue Henri Barbusse	Argenteuil	<p>opinion d'un riverain (...)</p> <p>Veillez trouver ci-joint, ma participation au débat public sur le projet "bus entre seine".(..) J'étais présent à la réunion du 6 novembre en Mairie d'Argenteuil et comme vous nous l'avez conseillé, je vous rapporte mes remarques.</p> <p>Je suis en qualité de riverain, rue Barbusse, concerné par le projet qui à mon sens, sur ce tronçon n'apportera aucune amélioration du trafic. Au contraire le compliquera. La rue y est étroite, aucune voie dédiée n'y sera efficace et l'élargissement des trottoirs supprimera la quinzaine de places de stationnement, dont une pour handicapés et deux pour le service de la crèche.</p> <p>De plus, cette rue est bordée sur les deux rives, d'immeubles collectifs, ou les appartements sont plus fréquemment qu'avant mis en location avec de fréquents déménagements et leur cortège de camions et camionnettes qui ne peuvent se garer en sous-sol, faute de hauteur disponible.</p> <p>Voici en quelques lignes les désagréments qui ne faciliteront pas la fluidité du trafic sur cette rue, sans compter les désagréments le temps des travaux. Que gagneront dans ces conditions riverains et usagers du service public ?</p> <p>En règle générale ce projet ne prend pas en compte les problèmes actuels de stationnement dans notre ville et qui, avec la densification de l'habitat iront s'aggravant ;la municipalité profitant des friches industrielles pour bâtir. La population ne cesse d'augmenter et ce ne sont pas les 5 minutes gagnées, sur le papier, entre la gare d'Argenteuil et le pont de Bezons qui pousseront les argenteuillais à se passer de leur voiture.</p> <p>A la suppression de ces quinze places de stationnement viendront s'ajouter, pour le quartier, celles qui disparaîtront (sans doute une trentaine) avec la réalisation de l'embranchement RD 48 et RD 311.</p> <p>La reconquête des transports publics est un long chemin au cours duquel il est nécessaire d'en faciliter l'accès, notamment financier, sans pour autant rendre impossible la circulation automobile, et susciter la colère et l'incompréhension des administrés.</p> <p>La priorité serait au minimum de ne pas réduire l'offre de stationnement, en compensant quartier par quartier, les suppressions inhérentes à toutes modifications sous réserves qu'elles apportent une amélioration. Ce n'est malheureusement pas le cas rue Henri Barbusse.</p> <p>Autre point noir du projet, l'abattage des arbres Bd J.d'Arc, Galliéni et L.Feix. Nous n'ignorons plus les causes du changement climatique et le rôle de la végétation. Le maintien d'espaces verts et d'arbres adultes, en ville, ne devrait souffrir d'aucune dérogation. La aussi, le jeu en vaut-il la chandelle ?</p> <p>Par contre, aucune objection de ma part sur les travaux de la rue Michel Carré, Bd Delambre et Jaurès qui contrairement aux précédents secteurs, est un quartier où des aménagements sont souhaitables et réalisables, ou il restera tout de même une difficulté pour le bus à traverser la place du 11 novembre. Pour finir, je remercie toutes les équipes qui ont mis à notre disposition cet énorme dossier avec une réserve, malgré tout, sur l'utilisation de tous ces acronymes.</p>	positif pour Delambre, M. Carré et Jean Jaurès
-----------------------	-------	----	------------------------	-----------------------	------------	--	--

Registre électronique	30/11	60			Argenteuil	J'aimerais donner mon avis sur le projet bus entre Seine étant un habitant d'Argenteuil. Pour une ville aussi grande d'Argenteuil, qu'on nous propose des bus, ça me frustre un peu, surtout quand je vois toute les villes autours de nous qui eux dispose de moyens de transport, (Sartrouville: RER A, train J et L), Épinay-sur-Seine: Tram 8-11 et RER C), surtout qu'Argenteuil est quand même la 3e ville d'île de France et je trouve ça pas normal qu'on nous propose des bus qui sont pas assez grand et pas assez rapide. Même si sa doit prendre des années et coûter un peu plus cher, un prolongement de métro, RER ou au moins un tram serait déjà un bon début. Vraiment, Argenteuil est laissé de côté et ce n'est pas normal. Tous les projets de transport d'Argenteuil ont soit été supprimés ou annulés, comme le RER C qui en août 2006 a été supprimé à Argenteuil et le T2 qui ne sera pas prolongé jusqu'à nous. Le projet « Bus Entre Seine » serait pas mal dans une ville qui a déjà des bons transports auxquels s'ajouterait ce projet de bus en plus. Mais un projet de bus ne peut pas être LE projet de transport d'une aussi grande ville comme Argenteuil. Même Houilles qui est une ville beaucoup plus petite, a au moins le train J et L, le RER A et bientôt le RER E. D'ailleurs pourquoi pas crée une branche du RER E qui va de La Défense-Nanterre- Colombes-Argenteuil, au lieu de le prolonger vers des villes comme Houilles qui ont déjà de bons transports. (...) Je ne sais pas si une enquête publique est faite pour dire si oui ou non, on fait le projet, mais si c'est le cas, Utiliser l'argent de la ville pour des projets plus innovant.		
Registre électronique	30/11	61				Bonjour, je m'étonne que les vélos soient si peu pris en compte ! Pourtant une obligation légale existe mais elle n'est pas assez forte. Des bandes cyclables que l'on ne fait pas respecter ne servent à rien !!! Je le vois au quotidien ! La situation ne change que lorsque des pistes cyclables sont créées (cf. Bezons ou Colombes !)		

Registre électronique	1/12	62	COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE			<p>Vous pourrez trouver ci-joint (et en meilleure qualité à ce lien https://drive.google.com/file/d/1Bm_tu9xspU1Sihn9UzfqeVFazpcjbo_2/view?usp=sharing) la contribution du Collectif Vélo Île-de-France et de l'association MDB Bezons-Argenteuil. Résumé des demandes</p> <p>Dans le but d'avoir des aménagements qui sécurisent les cyclistes, soit en les séparant de tous les mouvements motorisés (stationnement illicite sur bande cyclable, mouvements d'accès au stationnement légal, mouvements de cisaillement des bus pour accéder à leur arrêt), soit en réduisant le trafic pour réduire les interactions problématiques à un minimum, nos remarques sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aucun des profils ne correspond aux besoins des cyclistes actuels et surtout futurs. - Ce projet ne tient pas compte des recommandations du Cerema (le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en matière de largeurs et de séparation. - Sur tous les profils prévoyant une bande cyclable : transformer les bandes cyclables en pistes cyclables et les ramener derrière les arbres et le stationnement - Sur tous les profils prévoyant la circulation mixte dans des couloirs bus élargis : remplacer par des pistes cyclables derrière les arbres et le stationnement - Sur les profils en circulation mixte : exclure le trafic non local par un travail sur le plan de circulation (sens uniques, etc.) visant à assurer un volume de trafic inférieur à 4000 unités de véhicule particulier par jour (les bus comptant pour 2 unités), conformément au seuil d'acceptabilité retenu par le Cerema pour la mixité avec le trafic motorisé. 		
Registre électronique	2/12	63	BIERON MICHEL	109, rue de la Chapelle	Argenteuil	<p>Les raisons de l'abandon de la prolongation du T2 au profit d'un bus ne sont pas exposées dans les documents de l'enquête.</p> <p>La justification du tracé proposé repose sur un compromis entre la valorisation de l'immobilier du futur quartier de la Porte Saint Germain et la réalisation d'une liaison relativement direct entre la gare d'Argenteuil et le terminus du T2 à Bezons, tout cela au prix du saccage des boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni. Un autre tracé aurait été plus utile pour les habitants actuels et permettrait une prolongation ultérieure du tram, ce qui ne sera pas possible en passant par Jeanne d'Arc et Gallieni. Pas de véritables pistes cyclables.</p> <p>La seule "ambition" : "les trottoirs les plus larges possibles" au-delà des 1,80m recommandé (?)</p> <p>Dans notre secteur du Val d'Oise, on reste dans le vieux schéma dépassé d'aménagement de la région parisienne : les transports en commun d'abord pour Paris et la petite ceinture, la voiture pour la grande ceinture.</p>	trottoirs élargis	

Registre électronique	2/12	64	Contribution apportée en complément de l'observation n° 62 du Collectif Vélo Ile de France :Contribution de l'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) - antenne Bezons-Argenteuil		Bezons	<p>Nous saluons tout d'abord tout projet destiné à favoriser les transports en commun et surtout les déplacements actifs comme le vélo. Nous déplorons cependant que ce projet d'importance et à moyen voire assez long terme manque d'ambition : quitte à investir de l'argent public pour le futur, il est indispensable d'anticiper l'immanquable croissance démographique et économique du territoire en privilégiant plutôt un prolongement et renforcement du T2 plutôt qu'un TCSP. Ceci est d'autant plus vrai pour les 2 communes où le TCSP n'aura pas de voies dédiées :- Sartrouville, car c'était l'occasion de désenclaver le quartier du Plateau- Cormeilles, commune en pleine expansion. Ce projet « a minima » ne va certainement pas dissuader les habitants de prendre leur voiture, sur des voiries déjà saturées (je ne parle même pas de la période de travaux qui s'annonce apocalyptique pour les riverains !) Concernant plus spécifiquement les aménagements cyclables prévus : Nous saluons préalablement IDFM qui a consulté notre association depuis 2017, donc bien en amont du projet, et à qui nous avons transmis à plusieurs reprises nos recommandations. Il semble cependant que des solutions manquant cruellement d'ambition et de réalisme ressortent dans le projet actuellement présenté à l'enquête publique... :- Sur les plus grands axes, la très forte circulation (notamment sur des portions limitées à 50 km/h) et la cohabitation avec des véhicules lourds (y compris transport exceptionnels sur la D392 !) est totalement incompatible avec de simples bandes cyclables non séparées physiquement du trafic (cf. recommandations du CEREMA : https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable) « Le long des voies limitées à 50 km/h ou plus, des aménagements séparatifs sont à privilégier. La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif (> 6.000 véh/jour) » Or sur la D392, on parle de 25.000 véh/jour !!! On constate en outre sur nos territoires le non-respect des bandes cyclables par les automobilistes qui se les accaparent systématiquement comme des zones de stationnement... et l'impunité générale compte-tenu du manque d'effectifs policiers.- Traitement des carrefours : il est mentionné en B.2.3.5.2 « Une attention a également été apportée au niveau des carrefours » : Sur les très gros carrefours type place de la Grâce de Dieu à Bezons, ou carrefour Bd. Jeanne d'Arc/Léon Feix avec av. Gabriel Péri à Argenteuil, il est souhaitable d'intégrer un « carrefour à la hollandaise » (ou « carrefour à feux à îlots-amandes »), seul aménagement qui assurera un franchissement en sécurité pour les cyclistes.- « Recherche de solutions alternatives pour les itinéraires cyclables » (cf. B.4.1.2) : Profil « site propre bidirectionnel axial » vs « site propre bilatéral » : il faut mettre en œuvre de vraies pistes cyclables séparées plutôt que des bandes cyclables qui ne garantiront pas la sécurité des cyclistes et seront encore une fois squattées par du stationnement illégal. Pour ce faire, il existe des bordures de 20 cm efficaces (ou au pire des plots de séparation). Nous sommes assez effarés quand nous voyons le schéma en coupe « circulation en banalisée » quand on connaît le risque majeur d'accidents mortels à cause des énormes angles morts des bus et poids lourds !- Pour des raisons écologiques évidentes, et le souci de donner une bonne image aux déplacements actifs, les aménagements cyclables ne doivent en aucun cas se faire au détriment des plantations arborées, déjà tellement déficitaires sur nos communes. Il ne faut pas hésiter en revanche à supprimer complètement le</p>	
-----------------------	------	----	--	--	--------	---	--

						<p>stationnement automobile le long du tracé partout où c'est nécessaire (hors emplacements de livraison quidoivent être réservés strictement à cet usage), notamment rue Jean Jaurès à Bezons et rue Gallieni/Jeanne d'Arc à Argenteuil, et à faire respecter strictement cetteinterdiction de stationnement.Sur la D392, ce projet est une formidable opportunité de faire décoller l'usage du vélo sur cet axe saturé et de ce fait de contribuer à désengorger la circulation automobile.Ce ne sera possible que si des aménagements réellement séparés de la circulation sont proposés, si on veut « garantir la sécurité de tous les usagers », enjeu mentionné en3.2.1.2.En direction d'Argenteuil, la copie doit également être revue pour éviter les tronçons en zone 30 (vitesse jamais respectée à Argenteuil....), sur des voies où circulent despoids lourds et bus...Au niveau de la rue Michel Carré à Argenteuil (grand projet de ZAC Porte St Germain), il n'est pas acceptable que sous des prétextes de rentabilité financière du projet,celui-ci nait pas prévu de donner la place nécessaire aux circulations actives, obligatoire dans le cadre de la loi LOM alors que le quartier est rasé. Une alternative possiblepour les cyclistes sera néanmoins l'aménagement d'une vraie piste cyclable continue sur la rue Henri Barbusse parallèle, qui constitue un itinéraire direct. Cette alternative adéjà été évoquée avec la Mairie d'Argenteuil, prête à la soutenir.Ce projet a un horizon de réalisation assez lointain (2017, voire 2018 avec le retard pris à cause de la crise sanitaire). D'ici là, le nombre de véhicules motorisés n'auracertainement pas diminué... et l'usage du vélo va immanquablement continuer à se développer massivement comme alternative efficace aux embouteillages. Il est à notreEP21342 2/3IDF MOBILITES -sens impératif d'anticiper cette évolution avec une réponse ambitieuse et permettant une cohabitation harmonieuse des différents modes de transport, et non de se satisfairede mesurette qui ne permettront pas de remplir les objectifs fixés.</p>		
Registre électronique	2/12	65				<p>C'est intéressant d'aménager une voie de bus ! Mais commencez déjà par augmenter les fréquences de bus ! Notamment le bus 3 ! Trouvez-vous cela normal qu'en heure de pointe, il y' a un bus tous les 15-20 min ? C'est une honte pour une ville en plein développement ! De plus, sur la route boulevard du paris, il y' a actuellement aucun bus qui circule alors que des magasins sont à proximités ! Aucune logique. Avant d'effectuer des travaux, il est intéressant de faire des études. Vous sollicitez les citoyens à utiliser les transports en commun mais rien est cohérent !</p>		
Registre électronique	3/12	66	GUERIN	313 avenue Ernest Jolly	Carrières-sous-Poissy	<p>Il faut impérativement que ceci permette de rejoindre facilement le tramway T2 depuis Sartrouville. Par ailleurs, aller jusqu'à Maisons Laffitte serait un plus appréciable.</p>	pour	
Registre électronique	3/12	67	GUERIN	313 avenue Ernest Jolly	Carrières-sous-Poissy	<p>Dommage que ce ne soit pas le tramway T2 qui soit prolongé.</p>		

Registre électronique	3/12	68	S. Beydon			Route du bus 9 De plus en plus de vélos empruntent la rue Jean Jaurès, depuis l'hôtel de de ville à Argenteuil (route du bus 9). Elle est très dangereuse. Est-il possible de prévoir des couloirs spéciaux pour les cyclistes svp ?		
Registre électronique	3/12	69	X	X		Les voies dédiées bus, peuvent être prolongées sur la D392 jusqu'au rond-point de Chronodrive à Corneilles en Parisis, avant de rejoindre l'avenue Louis Hayet, plutôt que le boulevard du parisis et le boulevard des bois Rochefort qui viennent d'être refait à neuf avec de la verdure à contrario de la D392. Il me semble que cette continuité à assez de place pour 2 voies dédiées ainsi que 2 pistes cyclables et arbres. En rajoutant l'arrêt "Les Bruyeres" de l'autre coté du centre commercial "Les allées de Corneilles".Le bus 3 peuvent-ils être remplacés par des Tzen à plus grande capacités (bi-articulé de 2 mètres comme pour le nouveau Tzen 4 ou celui à 18 mètres si pas possible) avec une fréquence identique au Tramway T2 en heure de pointe et heure creuse ? Le bus devant arriver/partir pile avant un départ/arrivée du T2 de Bezons afin d'assurer une continuité sans rupture conséquente ? Voir tout simplement renommer le bus 3 Tzen 6,7 ou 8... qui peuvent plus aider les voyageurs occasionnels à comprendre la ligne.L'arrêt devant le collège "Louis Hayet est-il toujours pertinent à côté de l'arrêt "Les écrivains", supprimer l'arrêt devant le collège permettrait un gain de temps et une mutualisation de station avec le futur lycée au "Les écrivains""L'arrêt "Berry" du 272 et l'arrêt du 3 "Berry, Sureau" devrait être unifié en 1 arrêt unique placé entre le pont du T11 et la "rue du Berry"Le bus peut-il posséder un système affichant le nombre de minute avant l'arrivée de ce dernier via un système de géolocalisation sur la station ainsi que via les divers appli de transport en commun. A défaut d'avoir le T2, essayons d'avoir un TCSP le plus proche de ce dernier.		
Registre électronique	5/12	71	MICHEL	15 passage Saint-Germain	Houilles	Mes informations sont consignées dans le document en pièce jointe. Elles ont été faites à la suite de la lecture du document SCHEMA DE PRINCIPE.		
Registre électronique	5/12	72	Leelou Rehm			je viens vers vous concernant le projet d'aménagement public dédié aux bus. En effet, ce projet implique la coupe de centaines d'arbres au profit d'un transport plus écologique. Où se situe l'éthique là-dedans? Les arbres sont des êtres extrêmement importants à la préservation de la vie sur la Terre. Sans arbres, pas de vie. Le poumon vert qu'est l'Amazonie est constamment décimé pour le profit et rendement des humains. Il faut cesser ces aberrations! Le réchauffement climatique s'accroît chaque jours, la France connaît une croissance de la bétonisation/ artificialisation de ses sols, tout cela pour créer des places de parkings et des routes. D'autres alternatives existent comme réutiliser des espaces déjà exploités et à l'abandon pour servir de parkings. Plutôt que de devoir massacrer encore des êtres sensibles on peut tout à fait recycler des espaces déjà existants. L'idée d'accroître et de privilégier les transports en communs est un point positif, mais à quel prix? Il faut penser les choses jusqu'au bout. Sinon cela ne servira à rien.		

Registre électronique	5/12	73	PALLISER	79, avenue de Verdun	Argenteuil	Le bus ne pourrait-il pas passer sur la N311 entre Bezons et Argenteuil ? Cette nationale est à réaménager pour gagner du terrain le long de la Seine et créer une voie cyclable. Il serait nécessaire qu'elle passe de 4 à 2 voies. Cela laisserait aussi la place à une voie de bus. Je crains qu'il ne soit pas possible de créer une voie réservée au bus sur le trajet initial sans abattre des arbres. Et pour moi, il est inacceptable d'abattre des arbres en pleine maturité et bien portants.		
Registre électronique	6/12	74	XAVIER MORIN		Argenteuil	<p>Argenteuillais, j'ai quelques remarques sur ce projet, sur la partie argenteuillaise:</p> <ul style="list-style-type: none"> -D'abord le fait de ne pas avoir eu de réunion publique à Argenteuil, avec des éléments pour résumer la masse de documents à lire (plus de 600 pages), ce qui ne permet pas de bien comprendre toutes les implications de projet sur notre ville. En termes de méthode, si on veut une vraie enquête publique, il faut aller au-delà de ce qui a été proposé, contexte sanitaire ou non. -Sur le tracé et les objectifs: le but de ce bus en site propre est de relier la gare d'Argenteuil et le pont de Bezons, en desservant la zone d'emplois sur les quais de Seine. La ligne 6 permet cette liaison rapide, en passant par les quais de Seine, et dessert la zone industrielle et d'emplois. De ce point de vue-là, la liaison rapide entre ces deux pôles existe. Il y a peut-être un problème de fréquence, qui peut être aisément résolu. -Pour que la desserte entre ces deux pôles soit utile, et quitte à dépenser des dizaines de millions d'euros pour créer des voies en site propre, il faut qu'elle passe là où vivent le plus grand nombre d'Argenteuillais. Or, le tracé retenu ne touche pas le plus grand nombre d'Argenteuillais. Une variante proposée pourrait être retenue: après le passage devant le GARAC, le bus peut remonter la rue du Lt Colonel Prud'hon, puis au Val sud longer le bd du général Leclerc, jusqu'au bout, puis enfin poursuivre sur la rue du général Delambre pour reprendre son chemin prévu, à la limite de Bezons. L'intérêt est que l'hôpital d'Argenteuil, le val sud et le val Notre Dame sont ici desservis: le lycée Jean Jaurès et cette partie des Champioux. Les boulevards sont larges et permettraient de créer deux vraies voies en site propre qui permettraient de relier vite la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons. La partie du Val Notre Dame qui sera desservie dans le tracé proposé ne concernera que la partie sud, puisque le passage par la rue Michel Carré va encore moins concerner ces habitants, qu'aujourd'hui et le passage du 272 un peu plus au nord avec la rue Henri Barbusse. Par ailleurs, ce bus en site propre ne concerne qu'un quartier pas encore sorti de terre, la Porte Saint Germain. -La question de l'abattage des arbres se pose, notamment sur les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni: il y aura une seule voie en site propre, et avec un changement de direction au milieu. cela va créer des complications qui me font penser que l'abattage des arbres dans cet endroit est un prix bien élevé pour un aménagement qui ne créera pas autant de fluidité qu'attendu. Sur le fait que des jeunes arbres vont remplacer des arbres qui ont au moins 50 ans, je m'étonne que le bilan CO2 ne soit pas mentionné: un jeune arbre va-t-il absorber autant de CO2 qu'un arbre de 50 ans? -Je ne vois pas les aménagements pour les vélos, à part les bandes cyclables. Sur une avenue comme celle de Léon Feix, on devrait, au vu de la largeur, faire cohabiter une bande "en dur" à côté d'une voie de bus (pas aussi large que celle prévue) et d'une voie pour les voitures. Le plan mériterait d'être revu pour faire cohabiter tout le monde sur un espace séparé et non cette bande 		

						de peinture qui ne sécurise pas les usagers de vélo.		
Registre électronique	6/12	75	Jean-Pierre Capitani			Tout ça pour ça ? (...) A la lecture, peut-être un peu rapide je l'admet du projet bus entre Seine, je suis un peu perplexe quant à la pertinence des tracés des lignes de bus. Concrètement j'habite à Houilles ou Sartrouville et je veux me rendre au pont de Bezons, permettant ainsi de mieux raccorder le T2 à la ligne A du RER, la ligne la plus utilisée en région parisienne, voire en France ou même dans le monde, je n'ai qu'à prendre la voiture ou un vélo ou aller à pieds ? Car je ne vois rien qui me facilite la vie sur cette carte. Je me suis trompé, je suis le seul à voir cette grosse lacune, dites moi s'il vous plaît que j'ai tort!		
Registre électronique	6/12	76	X			Ces bus ne pourraient-ils pas passer sur la N311 entre Bezons et Argenteuil. En réaménageant cette nationale pour gagner du terrain le long de la Seine, en supprimant 2 voies sur 4 et en créant une voie cyclable et voie de bus. En effet si les transports en communs et notamment les liaisons entre ces villes sont essentielles ainsi que de la voie cyclable voir abattre des arbres sur les avenues retenues pour la création d'une voie réservée aux bus. Ce serait inacceptable.		
Registre électronique	8/12	77	Loyau	74, rue Voltaire	Sartrouville	<p>Malgré les annonces d'impacts relativement limités exposés dans le projet, je tiens à vous rappeler qu'un collectif de riverains de la rue Voltaire a depuis fin 2018 déposé une liste de revendications auprès de Monsieur Le Maire de Sartrouville concernant la sécurité et la réduction des nuisances dans la rue Voltaire, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réduction de la vitesse par la mise en priorité à droite et l'installation de ralentisseurs à chaque intersection des rues avec la rue Voltaire (excepté à chacune de ses extrémités) ; - maintien du stationnement semi-alterné sur toute sa longueur sans suppression de places de stationnement ; - l'interdiction de TOUS les poids lourds en transit dans la rue Voltaire (ce qui ne peut que faciliter la circulation des bus). <p>Mais pourquoi seule la rue Voltaire peut accueillir cette ligne de bus entre les gares de Sartrouville et Cormeilles ? Quid d'un allègement de ce parcours via les quais de Seine ? Quid de la rentrée à vide de ces bus en fin de service par la rue Voltaire, source de nuisances sonores de par leur vitesse excessive entre 1h et 3h du matin ?</p> <p>Une remarque : actuellement, régulièrement en début et en fin de journée, la rue Voltaire, comme beaucoup d'autres axes de circulation, est particulièrement encombrée par les "bouchons" et l'augmentation de la fréquentation de ces bus, malgré les aménagements annoncés, n'arrangera rien ! Pour mémoire : le projet de déviation du CD121 a été réduit, la portion initialement prévue (sur des expropriations de terrains depuis les années 1960 !) n'a pas été retenue, la rue Voltaire devient le rare axe de circulation entre l'avenue Maurice Berteaux et la zone nord de Sartrouville. Ma conclusion : ce projet entre les gares de Sartrouville et Cormeilles n'est pas viable !</p>		contre (Sartrouville)

Registre électronique	8/12	79			Sartrouville	J'aimerais vous informer que la rue Voltaire à SARTROUVILLE où j'habite est déjà très chargée en embouteillages aux heures de pointe et subit de fortes gênés sonores et vibratoires dues aux passages très réguliers des bus 272 et autres (qui rentrent au dépôt). Il serait bon de ne pas surcharger le trafic avec de nouveaux bus sur cette rue (la rue Mermoz est bcp plus large et les habitations sont bcp moins gênées en termes de vibrations et fissures). La rue Mermoz me semble plus adaptée pour recevoir un trafic de bus supplémentaire.		
Registre électronique	8/12	80				Merci pour cette consultation. Il y a longtemps que je souhaitais signaler un gros problème devant la gare de Sartrouville et j'ai pu comparer avec la gare routière de Rueil-Malmaison, très pratique, car on trouve tout de suite le bus en sortant de la gare. A Sartrouville, en revanche, c'est très difficile de trouver les numéros des bus sur les abris car ils sont écrits en tout petit, ils ne sont pas lumineux et il n'y a pas de panneau lumineux à l'entrée de la gare pour nous guider. Et en hiver c'est encore pire. Cela m'est arrivé de courir d'un abri à l'autre, de peur de rater mon bus, de me mettre en danger. Un vrai gymkhana. Gros stress. C'est dommage car la gare routière est belle. Merci pour ce que vous pourrez faire.		
Registre électronique	9/12	81	Département des Yvelines Direction des Mobilités			Le projet Bus Entre Seine soumis à enquête publique présente deux volets distincts et complémentaires : - la création de voies dédiées aux bus entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Cormeilles-en-Parisis), - des mesures d'accompagnement permettant d'optimiser les temps de parcours, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Conformément aux conclusions de la concertation préalable et des études préliminaires, et compte tenu des impacts circulation et fonciers conséquents de solutions de voies dédiées sur le territoire Yvelinois, les mesures d'accompagnement suivantes constituent le parti d'aménagement retenu sur les RD308 et RD121 : - la mise en place de priorités aux carrefours à feux pour favoriser la circulation des bus, - l'aménagement des principales stations afin de répondre aux critères d'accessibilité d'un projet de bus à haut niveau de service (accessibilité PMR, confort des usagers, qualité de l'exploitation, etc.). En complément des priorités données aux bus aux carrefours à feux via des systèmes de détection, les niveaux de trafics élevés sur ces axes justifieraient l'intégration de voies d'approche pour permettre aux bus d'accéder plus facilement aux feux. Toutefois, les emprises actuellement disponibles ne permettent pas d'intégrer des couloirs d'approche bus, tel qu'indiqué sur le schéma ci-joint. Il convient donc de poursuivre et compléter la réflexion pour proposer un projet d'ensemble qui offre réellement de bonnes conditions de circulation aux bus comme aux autres modes (ne pas impacter la circulation véhicules, intégrer des aménagements cyclables,...). La présentation d'un dossier intégrant des études de phasage des feux et évaluant l'impact sur la capacité des carrefours devra être prévue et le dossier transmis au Département pour validation avant toute mise en œuvre opérationnelle. Il en sera de même pour l'aménagement des stations : le Département devra être consulté et associé dès le stade des études amont et ce, afin de valider les dispositions à mettre en œuvre. Des permissions de voirie seront ensuite à solliciter avant le démarrage des travaux.		

Registre électronique	9/12	82	LAURENCE LEDOUXPrésidente de l'association MLDD - Maisons-Laffitte Développement Durable.Membre des associations Réseau Vélo 78 et MDB Maisons-Mesnil	12 rue du Tir	Maisons-Laffitte	En tant que présidente d'une association locale promouvant les circulations douces, et circulant moi-même régulièrement à vélo dans Sartrouville (à mes risques et périls) je suis très inquiète d'un projet qui est loin d'assurer la sécurité des cyclistes et qui donc dissuadera le public d'utiliser son vélo et encouragera la voiture.Comment peut-on aujourd'hui encore concevoir un projet qui ne respecte pas les recommandations du CEREMA ?Je reprends à mon compte les observations des associations cyclistes :Dans le but d'avoir des aménagements qui sécurisent les cyclistes, soit en les séparant de tous les mouvements motorisés (stationnement illicite sur bande cyclable, mouvements d'accès au stationnement légal, mouvements de cisaillement des bus pour accéder à leur arrêt), soit en réduisant le trafic pour réduire les interactions problématiques à un minimum, nos remarques sont les suivantes :- Aucun des profils ne correspond aux besoins des cyclistes actuels et surtout futurs.- Ce projet ne tient pas compte des recommandations du Cerema (le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en matière de largeurs et de séparation.- Sur tous les profils prévoyant une bande cyclable : transformer les bandes cyclables en pistes cyclables et les ramener derrière les arbres et le stationnement- Sur tous les profils prévoyant la circulation mixte dans des couloirs bus élargis : remplacer par des pistes cyclables derrière les arbres et le stationnement- Sur les profils en circulation mixte : exclure le trafic non local par un travail sur le plan de circulation (sens uniques, etc.) visant à assurer un volume de trafic inférieur à 4 000 unités de véhicule particulier par jour (les bus comptant pour 2 unités), conformément au seuil d'acceptabilité retenu par le Cerema pour la mixité avec le trafic motorisé.		
Registre électronique	9/12	83	Jérôme Maréchal			Je voulais apporter un témoignage de cycliste car sur vos plans, les pistes cyclables sont situées *sur les côtés des routes* ou plus dangereux, *sur les voies de bus*. En 2021, ce n'est déjà plus adapté à la circulation des vélos qui doivent pouvoir évoluer en *voies propres* pour être en sécurité. A l'aboutissement du projet, les pistes proposées seront donc obsolètes. De plus, la pratique du vélo croît et pour encourager les gens à continuer à adopter les circulations douces, il faut qu'ils se sentent en sécurité. Quand on voit le nombre et la gravité des accidents que causent les collisions vélos / poids-lourds, la cohabitation avec les bus est assez malvenue. Je pense donc qu'il faut absolument *ajouter une séparation physique*, même fine entre les bus, les voitures et les vélos. J'espère que ma remarque vous aidera à tracer les futures routes dans un esprit de partage de l'espace et de promotion des circulations douces.		

Registre électronique	9/12	84	R. Crespin	29 RUE VOLTAIRE	Sartrouville	<p>Riverains de la rue Voltaire nous prenons connaissance du projet d'amélioration du service de bus, concernant également notre rue de résidence et son cadre de vie. Nous rappelons que ce trajet est régulièrement saturé par le trafic poids lourd de passage, ainsi que par le transport collectif et la propre circulation automobile. Conscients de la nécessité de servir tous les besoins de déplacement, nous engageons cet aménagement à ne pas aggraver nos nuisances particulièrement sensibles aux abords de cet axe.</p> <p>Nous réclamons pour ce faire entre autres doléances, le maintien indispensable des places de stationnement sur cette voie, leur diminution reporterait le stationnement des corevairains n'ayant pas de garage, sur les rues adjacentes, déjà encombrées. Par ailleurs, servant de ralentisseur naturel, leur disparition serait un facteur de sur accélération fortement dangereuse et insécuritaire, sur un tronçon en forte pente et aux trottoirs particulièrement étroits.</p> <p>Nous souhaiterions que l'une des dessertes, vers ou depuis Cormeilles soit réalisée sur une autre voie.</p> <p>Nous rappelons d'ailleurs régulièrement que l'encombrement de poids lourds est un facteur d'inconfort et de retards aussi pour le transport collectif.</p> <p>Concernant l'aménagement des abords des stations et dans le but d'offrir confort et sécurité aux usagers il nous parait une irréprochable occasion pour parfaire les abords piétonniers pour y accéder ainsi que pour circuler au-delà, c'est-à-dire reconstruire les trottoirs menant à ces stations.</p> <p>Les considérations ici émises bien que précédées du pluriel, car il me semble être largement partagées, n'engagent en ce texte que le signataire de l'observation</p>
-----------------------	------	----	------------	-----------------	--------------	--

Registre électronique	9/12	85	Emmanuelle Wicquart Bezons Environnement	26 rue Edgar Quinet	Bezons	<p>Sur la Cyclabilité</p> <p>Il faut que les voies de circulation vélos soient physiquement séparées de la circulation automobile, ceci afin d'éviter que des voitures puissent circuler et stationner sur ces voies. A Bezons, ceci s'applique surtout à la RD 392 où la circulation est très importante.</p> <p>C'est-à-dire qu'il faut que soient mis en place des voies propres ou réelles voies cyclables et non des axes uniquement signalés par de la peinture au sol.</p> <p>Nous avons des exemples de non-respect des bandes cyclables sur au moins deux axes de Bezons, où la piste cyclable non séparée est empruntée par les voitures pour éviter les ralentisseurs et par les deux roues motorisées pour doubler !</p> <p>La mise en place de telles séparations -plots ou bandes de séparation- n'est pas montrée dans le dossier. Les schémas montrent des vélos circulant à côté de camions en contrebas du trottoir.</p> <p>Cette configuration n'est pas acceptable et reflète un aménagement d'un autre temps, et non réellement pensé pour protéger les cyclistes.</p> <p>Sur l'environnement et les Plantations - Arbres existants</p> <p>Le dossier indique que « La végétalisation et la préservation des arbres existants sont des préoccupations majeures du projet. Plus de 300 arbres supplémentaires seront ainsi plantés dans les 4 communes, notamment sur la RD 392 à Bezons et la rue Michel Carré à Argenteuil »</p> <p>Or, sur Argenteuil, il est prévu la destruction des arbres dans le boulevard Gallieni et le boulevard Jeanne d'Arc, de l'avenue du Général de Gaulle à la rue Antonin Georges Belin, abattage qu'une pétition a relayé. Environ deux cent arbres seraient concernés.</p> <p>Ce n'est pas acceptable. Comment peut-on encore envisager d'abattre des arbres, âgés d'une part et par ailleurs protégés par le L350-3, pour un aménagement ?</p> <p>Donc l'annonce de préservation de l'existant serait fautive, et si elle est fautive sur ce secteur, qu'en est-il ailleurs ?</p> <p>- Plantations</p> <p>Le chiffre de 300 arbres plantés annoncé, répartis sur quatre communes, est incroyablement faible. C'est une moyenne de 75 arbres par commune !! Soit à peine quelques centaines de mètres linéaires, autrement dit rien !!!</p> <p>Sur le schéma illustrant la rue Jean Jaurès par exemple, le trottoir est large et pourtant aucun arbre ou aucune plantation n'y sont représentés.</p> <p>Le dossier indique des plantations mais omet de préciser combien d'arbres seront abattus. Quel est alors le chiffre net de plantations ?</p> <p>Sur certaines parties du tracé, la largeur de la voie ne permet pas d'implanter le schéma théorique présenté, à savoir circulation automobile – cyclistes – végétalisation sur trottoir. Il est à craindre que les arbres, là où ils existent, fassent les frais de cet aménagement et qu'ailleurs aucune plantation ne soit faite par manque de place. Nous ne pouvons que regretter que la végétalisation annoncée avec force lors des réunions publiques ne se retrouve pas dans les faits. Nous demandons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une réelle prise en compte et une réelle préservation des arbres existants, et non un effet d'annonce - un projet alternatif sur les Bd Gallieni et Jeanne d'Arc dans Argenteuil, qui permette de préserver les alignements d'arbres - une réelle végétalisation des axes aménagés avec des plantations plus nombreuses. 		
-----------------------	------	----	--	---------------------	--------	--	--	--

Registre électronique	9/12	86	Sam Moleiro		Bezons	<p>A défaut d'avoir le prolongement du tramway vers Sartrouville-Val Notre Dame/Argenteuil Nord/Corneilles par manque d'ambition de nos élus. Surtout que le tramway serait déjà un minimum d'ambition. Et nous allons tous en subir les conséquences pas seulement pendant les gros travaux (non pas pour un transport en commun lourd), mais aussi après les travaux et nos élus (Etat, région IDF, Départements du val d'Oise et Yvelines, Villes) nous diront comme d'habitude que ce n'était pas eux à l'époque et qu'ils n'avaient pas de visibilité pourtant déjà si visible. Beaucoup de futurs jeunes et anciens ne comprendront pas ce manque d'ambitions de cette génération d'élus depuis 30 ans, surtout que le Grand Paris express évitera toutes les environs de Bezons Nord pourtant à moins de 5-7 Km de La Défense, sans oublier que la tangentielle nord qui n'est pas prêt de voir le jour. Les gens continueront donc de prendre la voiture (donc encore plus bouchons) et ce même si ce sont des bus même doubles et que des nouvelles lignes sont créées. Merci au moins d'avoir reconnu qu'a un arrêt de Bus à Albert 1er devait être maintenu comme il l'est sur la ligne actuelle du 272 et 3, surtout que les gros ensembles immobiliers continuent d'être construits, de plus en plus livré dans le périmètre, ainsi que tout les gros projets immobiliers à venir et à prévoir avancent à pas de loup. Pour les pistes cyclables, dommage que sur la RD392 du Pont de Bezons vers le nord de Bezons, les pistes cyclables ne sont pas partagées avec les futures voies de bus comme ce sera le cas pour le centre d'Argenteuil (voies élargies pour Bus et vélos). Ou alors dommage que sur ce même axe, les pistes cyclables aller/retour ne sont pas protégés et isolés des piétons et surtout des voitures. -Des piétons car la piste cyclable avec les piétons sur un même trottoir, cela ne fonctionne pas car il y' aura toujours des piétons sur les pistes et le risque pour les 2 concernés sera toujours là. La preuve, entre la Grace de Dieu et le Pont de Bezons sur RD392, c'est déjà le cas. -Des voitures, car il y' aura toujours des camions, des voitures, des livraisons, des cars qui se mettront (arrêt ou en stationnement) sur la piste cyclable comme il est prévu sur vos plans, avec le risque et le danger potentiellement mortelle pour les 2 concernés. Les caméras de verbalisation et les parking dans les rues adjacentes ne suffiront pas. ... Ici c'est Bezons et dès qu'il y' a un marchand de tabac, un resto grec kebab ou pizza, épiciers, hôtel, garage, concessionnaire automobile, pas de parking visiteurs ou parking déjà pleins.... Cela est déjà cas et pas que sur la place des droits de l'homme. Donc, pas sûr que les futurs bus déjà pleins et la fréquence déjà importante soient plus efficaces qu'un tramway dont la fréquence ne pourra bientôt plus être augmentée. D'ici la fin des travaux de bus en Seine, ils se poseront sûrement la question très tardive mais pourquoi par exemple, Saclay St Aubin, Le Mesnil Amelot ont le Grand Paris Express et que Bezons Argenteuil Sartrouville Val Notre Dame n'ont toujours pas de tramway et un simple bus sur sa propre voie pour une population déjà très importante en comparaison avec d'autres villes en IDF ou en province.</p>		
-----------------------	------	----	-------------	--	--------	---	--	--

Registre électronique	10-déc	87	Nicole BUNEL		<p>Je crois qu'aujourd'hui , il faut changer de logiciel quant aux déplacements en sécurité des PERSONNES dans une ville qui DOIT s'apaiser et NON raisonner en déplacement de machines individuelles.</p> <p>Certaines villes d'Ile de France et de province l'ont déjà fait depuis plusieurs années. Il n'existe pas de bons arguments acceptables pour qu'Argenteuil et ses environs dérogent à la nécessité URGENTE d'apaisement de la cité et de ses HABITANTS. Les demi-mesures proposées ne feront que reporter le problème de quelques années seulement.</p> <p>C'est pourquoi, aujourd'hui, la volonté politique doit donner la priorité aux Transports en Commun, aux usagers pratiquant un déplacement DOUX et en dernier lieu prendre en considération le déplacement égoïste et individuel des automobilistes qui bien souvent sont en transit. En effet actuellement 80% des voitures, ayant doublé de volume en 30 ans, ne se déplacent qu'avec un SEUL passager à l'intérieur en l'occurrence le conducteur lui-même). La solution courageuse et sérieuse doit être globale et pas seulement matérielle au sol :</p> <ul style="list-style-type: none"> -une mixité avec un *volume de trafic limité à 4?000 véhicules* par jour, et une limitation de la vitesse à 30 km/h imposée et contrôlée (verbalisation si NON respectée) - une priorité et un développement des TC confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduites (Personnes âgées ou Handicapés, mamans avec poussettes) -des pistes cyclables séparées du trafic motorisé, avec?: -des *largeurs "roulables" minimales de 2?m* pour les pistes cyclables unidirectionnelles, une *séparation efficace, réelle et matérielle avec la chaussée générale *, ceci afin d'éviter les stationnements abusifs permanents des voitures individuelles sur les bandes cyclables (en excluant donc les bandes cyclables). - une continuité de ces aménagements de déplacements doux d'une ville à l'autre - Pour terminer de façon un peu imagée : il ne faut pas attendre de voir beaucoup de cyclistes dans la rue pour créer des pistes cyclables sécurisées mais résonnons bien à l'inverse : faire des pistes sécurisées pour permettre à tous ceux qui aujourd'hui ont PEUR pour leur sécurité de faire du vélo de s'y mettre. En effet, si on avait attendu de voir des personnes traverser la Seine à la nage pour faire des ponts, il n'y aurait toujours pas de ponts sur la Seine. En espérant que cette participation apportera une inflexion vers un apaisement de la ville et un peu plus d'humanité, je vous d'agréer Madame, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations. <p>En PJ quelques photos pour imager mon opinion</p>		
Registre électronique	10-déc	88		Bezons	<p>Je trouve que ce projet est très important à réaliser afin de sécuriser la circulation véhicule, bus, piéton et cycliste sur la D392. Venant d'emménager récemment à Bezons à proximité directe de la nationale D392, j'utilise le vélo et le bus pour me rendre au travail. Cette nationale est très utilisée aux heures de pointes et peu de personnes respectent le code de la route, le projet d'aménagements permettrait à tous d'être en sécurité lors ses déplacements. En plus des réaménagements de la D392, je souhaiterais la mise en place de radar de vitesse et/ou de feu sur la ligne droite de cette nationale entre la mairie et Sartrouville. Les infractions sont quotidienne et je les constate à chaque feu rouge de jour comme de nuit (Non-respect des feux, circulation inverse sur les voies, franchissement de ligne continue, excès de vitesse, accrochage voir accident de la route...)</p>		

Registre électronique	10-déc	89	Lina PELAGALLI		<p>Le tracé prévu pour le passage des bus en centre-ville me semble présenter, entre autres, deux défauts majeurs :</p> <p>- Il est impossible de faire circuler, en centre-ville d'Argenteuil, les bus les cycles, les piétons, tout en conservant les places de stationnements (déjà très insuffisantes), les trottoirs, les arbres et autres espaces verts.</p> <p>Prenons l'exemple du boulevard Gallieni, l'un des plus jolis de la ville : il est prévu de supprimer les stationnements, d'abattre les arbres centenaires, de réduire l'ampleur de trottoirs. Ce ne sont pas les nouveaux éclairages ni les nouveaux mobiliers urbains qui rendront à ce boulevard son charme et ses espaces verts. Les étudiants du GARAC qui déjeunent et discutent chaque midi adossés à ces arbres superbes en feront également les frais. Bétonner l'un des rares espaces verts du centre-ville me semble une catastrophe.</p> <p>- Dépenser au total 161,4 M€ pour réaliser des voies de bus qui permettront de gagner 5 à 12 minutes sur le trajet (aux heures de pointes ... seulement) mais qui provoqueront le bétonnage et la suppression de trottoirs et d'espaces verts, l'enlaidissement des plus beaux boulevards d'Argenteuil, des difficultés supplémentaires de stationnement, ne me semble pas rentable.</p> <p>-En conclusion, le trajet bus présenté pour le centre d'Argenteuil pose plus d'inconvénients pour la population qu'il n'apporte d'avantages. Son coût est excessif comparé à l'intérêt qu'il présente.</p>		
Registre électronique	10-déc	90	Michel Defremont	Argenteuil	<p>En préambule, une remarque qui en termes de démocratie participative ne laisse rien présager de bons, le registre d'enquête dématérialisé n'est pas accessible en ligne (entout cas ce jour). Une deuxième remarque sur la forme et le fond qui malheureusement ne peut être imputée à votre seul projet : nous sommes vraiment dans le paradigme de la science et la technique comme idéologie ; Qui a le temps et les outils adéquats pour déchiffrer, décrypter, analyser et commenter l'ensemble des données mises à disposition des citoyens (ou supposés tels) ?! D'emblée le citoyen lambda est hors-jeu d'une consultation dont il ne maîtrisera ni les tenants ni les aboutissants !Néanmoins, mes commentaires qui ne concernent qu'Argenteuil, puisque je suis habitant de cette commune : Bd Gallieni et Bd Jeanne d'Arc, de l'avenue du Général de Gaulle à la rue Antonin Georges BelinJe suis opposé au projet de bus en site propre prévoyant l'abattage de 120 arbres , la suppression de 47 places de stationnement et la destruction éventuelle de plusieursmaisons se situant sur le parcours de ce projet. A ce sujet, la pétition adressée à la Présidente de la Région IDF a recueillie 11000 signatures !!!Vous en souhaitant bonne réception et en espérant que ces quelques remarques - qui tiennent au cœur des Argenteuillais, lassés que leur ville soit associée de plus en plusà bétonisation - trouvent un écho.</p>		

Registre électronique	10-déc	91	J.BOULET	34 rue Charles Fourier	Cormeilles	<p>Opposition au projet pourquoi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quand on regarde les infrastructures pour atteindre Paris en voiture, il n'y a que 2 voies pour permettre le passage du flot de voitures depuis la banlieue de Maison Lafitte d'un côté et Conflans de l'autre. C'est toute une population qui est a été prise en otage par le rétrécissement du pont de Bezons pour le Tramway. - .Pourquoi ne pas reconstruire le toboggan du pont de Bezons. - La création de ces axes dédiés aux autobus est irréaliste compte tenu de l'étroitesse de certaines rues. Je ne crois pas au maintien des bonnes conditions de circulation. - De nombreuses propriétés vont être impactées par l'élargissement des rues et expropriées. Le projet reste discret sur qui va être touché. Ce sera digne du Baron Hausmann et ce sont des opposants qui ne seront pas comptabilisés. - Rien n'est noté pour améliorer l'accueil des usagés bus et tramway . Pas d'abri digne de ce nom pour les quais qui sont en plein vent. <p>Je suis sûr qu'il n'y aura aucune amélioration du trafic et une incidence très réduite sur les durées de trajets ..Que de nouvelles difficultés apparaitrons sur des trajets aujourd'hui corrects.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas d'indication sur le coût des travaux. Que sur les coûts des études !! 		
Registre électronique	10-déc	92	B.YON	55 rue voltaire	Sartrouville	<p>En tant que riveraine de la rue voltaire, outre l'accroissement des nuisances qui sera induit, je ne vois pas comment il y est possible de faciliter la circulation des bus. Cette rue n'est pas dimensionnée pour recevoir autant de trafic et autant de bus, camions. malgré la création d'un système de voie pour fluidifier le trafic les bouchons restent monnaie courante. De plus sur place la comparaison est vite faite avec la rue parallèle. En effet la rue Mermoz est plus large, la route en meilleur état, des places de stationnement ne sont pas à cheval sur la route, les trottoirs permettent la circulation des piétons. Je comprends la volonté initiale de développer le réseau de transport en commun, j'en suis moi-même une utilisatrice. Néanmoins selon moi ce projet se heurte à la réalité du terrain. Rien de tel qu'une visite pour constater les différents problèmes relevés ci-dessus.</p>		

Registre électronique	11-déc	93	Hamid ZERKOUNE		Bezons	<p>Favoriser les liaisons entre les villes d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Corneilles est une bonne initiative. Le secteur est mal connecté et la population nombreuse.</p> <p>Habitant Bezons, je redoute toutefois des impacts négatifs du projet. D'abord, ma crainte concerne la circulation automobile qui risque de pâtir de réductions de voie de circulation et de places de stationnement; il faudra veiller à maintenir les double sens-là ou des voies de bus seront dédiées. Je pense particulièrement à la rue Gabriel Péri et à la rue Jean Jaurès à Bezons. D'accord pour des voies dédiées à certains carrefours mais pas au détriment des automobilistes. Ensuite, la place aux piétons est dérisoire surtout au niveau du cœur de ville de Bezons où certaines zones semblent dangereuses, non marquées, je pense au carrefour de la place de la mairie avec différentes voies à traverser pour les piétons dont les voies dédiées au bus avec des sens de circulation incompréhensibles et mal signalées. Une question ensuite se pose sur l'usage des transports publics : est-on que le chantier entrepris favorisera l'usage des transports publics, car je vois de nombreux bus dont ceux de la stivo rarement pleins. Le service sera-t-il à la hauteur de l'importance du chantier, du projet et de son coût. Je m'interroge également sur les impacts économiques : développer les mobilités pour permettre le développement socio-économique, je suis d'accord avec le principe, mais nous constatons des pertes d'emploi sur le secteur, des départs d'entreprises comme Dassault vers Cergy, d'autres PME sur Bezons quittent le territoire. Le projet Bus en seine ne vient-il pas trop tard? Répondra-t-il réellement à ces objectifs de développement?</p> <p>D'autres questions se posent sur les intermodalités et les liens entre les lignes notamment pour permettre aux lycéens ou collégiens de se déplacer vers leurs établissement, comment permettre la fluidité entre les correspondances? Je finirais par les impacts négatifs du chantier sur la circulation en général, Bezons étant très impactée par le goulot d'étranglement qu'est le pont de Bezons sur lequel se déversent les voitures des Yvelines et du Val d'Oise, les rues étroites, la densification récente de la ville, l'arrivée d'une nouvelle population, les zones commerciales censées attirées de la clientèle. Je redoute donc l'impact en termes de circulation, de bruit et de stationnement.</p> <p>J'espère enfin que le projet ne sera pas alourdi par des pistes cyclables supplémentaires que peu fréquentent, même si je suis partisan du vélo. Pour résumer, oui à des aménagements permettant la fluidité des bus, des voies dédiées à certains carrefours et non sur l'ensemble des voies, une place revue et améliorée pour les piétons, des pistes cyclables à la mesure de leur fréquentation et non faites par pure idéologie. Point de vigilance sur le chantier et ses différentes étapes: permettre des réunions avec les riverains pour soulever les difficultés et trouver des solutions aux nuisances qui ne manqueront pas. Enfin une communication régulière sur le projet avec des synthèses car les dizaines de documents avec plusieurs centaines de pages à lire est une mission impossible pour le citoyen lambda.</p>		
Registre électronique	11-déc	94	LERICHE SAMUEL	RUE JEAN MOULIN	Argenteuil	<p>Tracé entre la gare d'Argenteuil et le pont de Bezons: Certaines zones me paraissent peu sécurisées pour faire cohabiter tous ses modes de transport (notamment pour les cyclistes dont je fais partie). Je trouve aussi dommage que les voies sur berges ne soient pas exploitées pour une partie du trajet: cette 4 voies est maintenant une aberration compte tenu des enjeux et des demandes actuelles pour vivre dans une ville.</p> <p>Je trouve le projet peu ambitieux compte tenu du fait qu'Argenteuil est la première ville du Val d'Oise mais je reste content que ce projet avance, cela va dans le bon sens.</p>		

Registre électronique	11-déc	95	Frédéric Lefebvre-Naré	6 rue de Morifosse	Argenteuil	<p>Je reviens et complète ici mes observations par écrit sur le cahier papier le 6 novembre 2021).1) L'intensité des flux dans la direction parallèle à la Seine, gare d'Argenteuil <-> pont de Bezons (flux actuels en transports en commun mais surtout flux voiture, par l'intérieur de la ville, les berges de Seine ou l'A86), me semble justifier d'évidence un tramway (tout comme dans la direction pont de Bezons <-> Martyrs de Châteaubriant). L'aménagement prévu du quartier "porte Saint-Germain" actuellement en déshérence ne peut que multiplier la demande. L'étude socio-économique (pièce H) indique que le scénario "au fil de l'eau" conduit à une forte dégradation des temps de trajet. Bien sûr le présent projet n'est qu'un projet de site propre de bus, qui n'attirera qu'un modeste transfert venant de la voiture, avec une hausse de fréquentation sans doute 4 fois moindre que ce que le tramway obtiendrait Cf. "Tramway ou bus à haut niveau de service ? Résultats d'une comparaison des coûts", par Jean-Marie Beauvais, dans la revue Transports n° 501 / janvier-février 2017). Cependant, il me semble essentiel que le tracé des infrastructures (et des restructurations du foncier) prépare celui d'une future ligne de tramway, et au minimum en assure la possibilité. L'esquisse de cartographie jointe indique quelques contraintes et possibilités.2) Le choix d'itinéraire entre la hauteur du pont de Bezons et celle du pont de Colombes (pont aqueduc) ne pose pas de difficulté majeure sinon un besoin de cohérence, puisque le foncier doit être restructuré dans cette Z.I. très dégradée. Il y a plusieurs possibilités toutes valables, dont celle retenue, qui rejoint la rue Michel Carré à partir de la limite entre Bezons et Argenteuil. En revanche le choix d'itinéraire entre la hauteur du pont de Colombes et la gare d'Argenteuil est difficile puisque le centre-ville d'Argenteuil (ancienne ville close) n'est guère traversable par un site propre et pas du tout par les tramways actuels. Il faut donc le contourner par le Sud (boulevard Héloïse, rue Pierre Guienne) ou le Nord (boulevards Gallieni, Jeanne d'Arc, Léon Feix). Une variante Sud a été étudiée — la "variante 2" du résumé non technique, pièce G, page 29, figures 43 et 44 — mais d'une façon qui me semble absurde : * son trajet est un grand détour pour éviter Gallieni et Jeanne d'Arc mais pour rejoindre ensuite le trajet Nord (Léon Feix) via l'avenue Gabriel Péri : à quoi bon ? Léon Feix est déjà surchargé de lignes de bus. On rejoindrait la gare bien plus directement en restant au Sud, soit très simplement par la rue Pierre Guienne (ce qui demande simplement de réaménager l'entrée du parking aérien de la gare, pour permettre à un bus d'y entrer par le Sud), soit par les rues Alfred Labrière et (le bout de) Paul-Vaillant-Couturier, comme la ligne 6 actuelle. * la description de ses contraintes d'insertion est sidérante : les contraintes sont indiquées en "rouge" pour le boulevard Héloïse — très large et rarement saturé — et en "rouge" encore pour Gabriel Péri — sans doute l'avenue la plus large d'Argenteuil, avec aujourd'hui beaucoup de place inutilisée sur les bas-côtés ; la Ville vient d'en lancer une étude de redéfinition. C'est la même couleur que pour Gallieni / Jeanne d'Arc, ancien tracé des murailles de la ville, qui sont des 2x1 voie, avec côté Nord un linéaire de maisons "patrimonial".3) Quel que soit le devenir du projet immobilier dit "Cap Héloïse" puis "Les promenades d'Argenteuil", l'île Héloïse manque gravement — contrairement à la lisière Nord du centre-ville — de desserte par les transports en commun. Ceci non seulement pour le "marché", seul cité dans l'étude, que pour les équipements de loisirs (parc des Berges, salle Jean Vilar, stade, gymnase...) et pour les nombreux habitants notamment en habitat collectif (ensembles Salvador Allende, rue de l'Hôtel-Dieu...). J'appelle donc à réétudier cette "variante 2" en privilégiant un tracé plus direct, plus cohérent sur l'ensemble du trajet (longer à distance le bord de Seine), alternative plus directe aux flux de voitures importants sur ce trajet (par la RD311 notamment), et répondant à des besoins de déplacement actuellement mal couverts. Actuellement, seule la ligne 8 y passe, mais précisément sous forme de grand détour (par Gabriel Péri, Héloïse et De Gaulle, soit 7 stations là où les lignes 9 et 272 n'en ont que 2) alors qu'elle dessert en premier lieu le quartier du Val d'Argent Nord, situé à l'opposé. Le bon sens serait de faire passer par Héloïse la future ligne "entre Seine" avec son site propre, et par Jeanne d'Arc / Gallieni la ligne 8 vers l'hôpital et le Val Nord.</p>
-----------------------	--------	----	------------------------	--------------------	------------	--

Registre électronique	11-déc	96	Patrice Alaux	20 rue Rino Della Negra	Argenteuil	Avis défavorable pour un bus en site propre sur un tracé tel que prévu particulièrement en ce qui concerne le territoire d'Argenteuil déjà fortement "embouteillé". Le gain de temps de trajet serait minime en comparaison des inconvénients notamment pour l'environnement (abattage d'arbres, défiguration des boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni, ...), des pollutions en tout genre liées à la circulation d'un transport lourd dans de petites rues : danger pour les piétons et les 2 roues, cadre de vie dégradé pour les riverains ... La préférence de nombreux habitants et de nous-mêmes va au prolongement du T2 comme envisagé par les schémas directeurs. Le moindre coût dès qu'il s'agit d'Argenteuil devient insupportable ! On ne ferait pas cela dans les beaux quartiers de la région ! Le maire actuel avait déjà bloqué l'avancé du T11 sur notre commune (toujours pas annoncé dans les projets d'Ile de France mobilités). Dans l'attente du projet de prolongement du T2, et dans le but d'améliorer le service aux habitants par cette ligne de bus, il faut à minima revoir son tracé sur Argenteuil afin d'emprunter des voies de grand gabarit du Val d'Argent sud (bd du général Leclerc) mais en aucun cas abimer la vie et le cadre de vie des habitants tel que le laisse craindre ce tracé.		
Registre électronique	11-déc	97	MICHEL SOPHIE	20 rue Gambetta	Argenteuil	Penser à fluidifier les transports publics en les rendant plus rapides et donc en leur dédiant des voies spécifiques est en soi une bonne idée, mais le projet présenté me paraît peu propice pour atteindre les objectifs alloués. D'ailleurs, le tracé lui-même démontre ces limites : suppression des places de stationnement + nombre d'arbres arrachés très important L'idée est déjà d'accroître l'espace disponible en supprimant tous les obstacles sur le tracé, mais cela restera quoiqu'il en soit insuffisant. Insuffisant, d'autant plus que le trafic quotidien des voitures ne va pas disparaître comme par magie, ce qui laisse suggérer une circulation à venir complètement démente, encore plus que ce qu'elle n'est déjà aujourd'hui.... Inacceptable compte tenu du nombre d'arbres que vous envisagez de supprimer ... doit-on encore argumenter pour expliquer à quel point pour un environnement respirable et une qualité de vie meilleure, les arbres sont partie intégrante du paysage.... en supprimer autant (sans compter ceux qui vous souhaitez déjà supprimer autour de l'espace Jean Villar!!!) Donc, me projeter dans une ville saturée de trafic, avec un air irrespirable du à la pollution automobile et à l'absence de végétation dans un décor tout béton n'est pas du tout désirable il faut avoir une vision avec une logique urbanistique plus cohérente et plus en phase avec les enjeux écologiques à venir qui ne peuvent plus être ignorés! En espérant que ce projet soit donc revu avec une vision plus réaliste et réellement pensée en prenant en compte la vie au quotidien des habitants !		
Registre électronique	11-déc	98	ROBILLARD			Je me permets d'apporter quelques remarques concernant les aménagements cyclables prévus pour ce projet de TCSP. A la lecture de la carte de présentation de ces cheminements vélo, il est question de : pistes cyclables sur trottoirs, de bandes cyclables sur chaussée, de couloirs bus accessibles aux cycles et de circulation en zone 30. Autrement dit, aucun aménagement proposé ne sera sécurisé pour les vélos. Dans le 1er cas (pistes cyclables sur trottoirs), il y a un fort risque de conflit avec les piétons, qui plus est sur un espace réduit. Dans le 2ème cas (bandes cyclables sur chaussée), seuls les cyclistes aguerris les emprunteront, sachant que les axes routiers sont très fréquentés, à Argenteuil notamment. Les pistes cyclables bien séparées des voies voitures restent les meilleures solutions, évitant ainsi les accidents et permettant aux enfants d'y circuler en toute sécurité. Le 3ème cas (voies de bus ouverts aux vélos) est dangereux : les cyclistes peuvent se faire doubler de près par des bus de taille standard et surtout des doubles bus. Circuler entre plusieurs bus est aussi très inconfortable pour les cyclistes. Le Boulevard Léon Feix à Argenteuil en est un exemple significatif. Le 4ème cas (circulation en zone 30) agit sur la vitesse des motorisés. Sans plateaux ni ralentisseurs, les conducteurs ne respecteront pas les 30 km/h et les cyclistes devront évoluer dans le trafic sans aucune protection, cela ne favorisera pas la pratique. A la page 95 de la Pièce B Notice explicative, il est mentionné que les itinéraires		

						vélos seront sûrs et continus. Quel cycliste même aguerri empruntera ces axes non protégés et très fréquentés à Argenteuil ? Les aménagements proposés sont peu ambitieux. La voiture est une nouvelle fois favorisée. Pour justifier le choix des bandes cyclables, il est écrit que la présence de stationnement est un facteur limitant. Or, à Argenteuil, pour rééquilibrer l'espace public, il faudrait justement agir sur les places de parking en trop grand nombre.		
Registre électronique	11-déc	99	ADREC	30 rue François Laubeuf	Chatou	<p>L'ADREC, association pour le développement raisonné et l'environnement à Chatou, association déclarée en préfecture et membre du Cadeb (Boucle de Seine), a pour territoire de référence Chatou. Par conséquent le projet Bus entre Seine soumis à l'enquête publique se situe au nord de son territoire de compétence. Néanmoins, comme ses statuts prévoient qu'elle peut faire des propositions dans des sujets environnementaux qui touchent la région Ile de France, elle suit avec intérêt l'évolution de ce projet. Elle ne prend pas position sur le projet de couloir de bus, son trajet, son utilité et son coût. Elle ne prend pas position sur les aménagements cyclables qui ont leurs associations de référence plus compétentes qu'elle pour commenter la pertinence du projet quant aux voies réservées au cyclistes. Elle reviendra sur leurs observations plus loin. Elle observe l'engagement des auteurs du projet en faveur de traversées piétonnes sécurisées mais elle regrette que la largeur minimale retenue pour l'élargissement des trottoirs soit le minimum prévu par l'application de la loi Handicap de 2005. C'est un objectif peu ambitieux, étant entendu que cette largeur doit se comprendre sans obstacle car le moindre muret doit faire passer la largeur à 1m 70. Or, les séparateurs prévus avec les aménagements cyclables, et ils sont nécessaires, sont un obstacle. Donc toutes les fois où cela est possible, il faudrait retenir une largeur de 1,70 m réservée aux piétons et au besoin créer les conditions pour cette largeur. Des détails semblent n'avoir pas été prévus par le projet. Où circuleront les gyroroues et les trottinettes électriques ? Il n'est pas question qu'elles circulent sur les trottoirs, réservés aux piétons, mais elles doivent être soumises à des règles strictes si elles sont autorisées sur les voies cyclables. Qu'entend-on par vitesse modérée pour des voies cyclables ? Il faut être plus précis. La végétalisation et la préservation des arbres existants sont des préoccupations majeures du projet. Cette formulation est vague et ne contient aucun engagement. Il ne faut pas oublier qu'en toute saison et particulièrement en été, les arbres ménagent des couloirs de rafraîchissement pour piétons (les plus exposés à la chaleur) cyclistes (chaleur plus effort = danger) et automobilistes (s'ils ajoutent à la chaleur, ils en sont aussi les victimes en cas d'encombrement de circulation : un arbre vaut mieux qu'un climatiseur). Ces remarques préliminaires ayant été faites, l'ADREC trouve très pertinentes les observations de l'antenne Bezons Argenteuil de MDB. D'abord, il est préférable pour les cyclistes (surtout sans assistance électrique) et les piétons de parler de mode de déplacement actif plutôt que de déplacement doux. Les élargissements ne doivent pas se faire au détriment des arbres existants. Si l'on doit sacrifier un usage de la voie publique, il vaut mieux sacrifier le stationnement. La plantation d'arbres supplémentaires ne saurait à elle seule justifier la disparition de l'existant. Ce ne peut être qu'une prise en compte des modifications de climat à venir, pas une prétendue compensation comme souvent on considère ces plantations nouvelles. Profitant des bouleversements de voirie pour créer des fosses correctes pour les jeunes pousses, elle doit venir en plus et non à la place de l'existant. Les bandes cyclables sur trottoirs sont à proscrire. Nous sommes dans des zones de circulation intense. Des séparateurs sont nécessaires en ménageant pour les piétons les largeurs réglementaires.</p>		

Registre électronique	11-déc	100	Franck DebaudVive Argenteuil		Argenteuil	Suite à notre rencontre de ce jour en mairie d'Argenteuil, vous trouverez ci-joint les commentaires des deux pétitions liées au projet « Bus entre Seine », « OUI À LA PROLONGATION DU TRAMWAY T2 DU PONT DE BEZONS VERS ARGENTEUIL, CORMEILLES, SARTROUVILLE ! » (413 commentaires) et « NON À L'ABATTAGE DE 120 ARBRES ET À LA SUPPRESSION DE 47 PLACES DE STATIONNEMENT POUR LA CRÉATION D'UN COULOIR DE BUS! » (621 commentaires), en pièces jointes.		
Registre électronique	11-déc	101	Mr & Mme RIVALAIN	10 rue auguste Delaune	Argenteuil	<p>Nous étions présents mon épouse et moi à la réunion le 6 novembre en mairie et je vous fais part de nos remarques. Si, en effet, la circulation des bus et voitures est un véritable souci, il convient selon moi de ne pas en rajouter.</p> <p>En effet, la mise en place des modifications sur la section " boulevard Léon Feix / Gallieni et alentours se traduira surtout par la suppression des places de stationnements. Il est déjà très difficile de stationner son, voire ses véhicules (de nombreux foyers en possèdent deux) dans le centre d'Argenteuil. En enlevant la possibilité d'y garer son véhicule, on ne fait que déplacer le problème vers les rues adjacentes, car il faudra bien mettre sa voiture quelque part. Les parkings publics sont insuffisants, pas très sécurisés et les tarifs pratiqués sont rédhibitoires (voir le prix des parkings sous la dalle d'Argenteuil qui contraignent les propriétaires à se garer en extérieur).</p> <p>Autre souci très important est l'abattage des arbres sur les boulevards cités ci-dessus. Ces arbres adultes donnent un véritable cachet à cet axe, au point d'en faire certainement une des plus belles avenues d'Argenteuil. A l'époque de la COP 26 qui a monopolisée les médias, nul ne saurait ignorer le changement climatique et l'importance des arbres. Les habitants de ces boulevards apprécient leur ombre dispensée pendant les mois d'été surchauffés de notre époque (et malheureusement cela ne semble pas près de s'améliorer). La coupe de ces arbres est donc un non-sens absolu. Bien sûr le projet prévoit d'en replanter d'autres. La belle affaire.</p> <p>Je réside dans le quartier du marais et il y a quelques années, les marronniers qui bordaient l'avenue du Château ont été abattus, ils étaient malades selon les dires des "experts" mais lorsqu'ils ne le sont pas, ce sont leurs racines qui déforment les trottoirs ou les feuilles qui tombent en Automne (sic) bref, tous les prétextes sont bons.</p> <p>Ils ont été remplacés par de petits arbres que je peux qualifier de "rachitiques" pour ceux qui ont survécus. On remplace donc de grands arbres par des essences bien plus petites (qui n'apportent aucune fraîcheur), qui ne doivent pas avoir de racine et qui perdent quasiment toutes leurs feuilles le même jour. Voilà un précédent qui promet.... La réfection de la rue Michel Carré est le côté positif.</p> <p>Non seulement cette rue, envahit par les casses et garages auto tous plus sales les uns que les autres, dépôts d'ordures en tous genres et l'idée d'y faire passer le bus est une très bonne initiative. Mais reste le point noir de la place du 11 Novembre qui est totalement saturée par les véhicules qui partent sur colombes et ceux qui en arrivent. Par quel miracle le bus arrivant dans la rue Michel Carré pourra-t-il se frayer un passage dans cet amas de voitures. Il faut être bien naïf pour croire dans le civisme des automobilistes pour laisser priorité au bus.</p> <p>Je veux bien croire que le problème n'est pas simple à résoudre, mais se lancer dans ces travaux d'une telle ampleur pour, d'après les indications du projet, ferait gagner aux usagers des transports en commun entre 5 et 12 minutes entre la gare d'Argenteuil et le pont de Bezons n'est en rien dissuadant de ne pas prendre son véhicule personnel. Le jeu n'en vaut pas la chandelle.</p>		

Registre électronique	11-déc	102	Sabine Defrémont	20 rue de la République	Argenteuil	<p>Je suis habitante d'Argenteuil. Autant je suis d'accord sur l'amélioration des circulations douces et la diminution de la pollution par le développement des transports en commun, autant j'ai des objections à ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> -le tracé bd Gallieni mériterait une variante : le BD Héloïse, plus large, éviterait l'abattage de très nombreux arbres. Ces derniers sont essentiels, grâce à la photosynthèse, à la lutte contre les émissions de gaz à effets de serre. - le projet Les Promenades d'Argenteuil,- anciennement Cap Héloïse, situé bd Héloïse sur les lieux où Claude Monet peignait-, si le projet de 40 m de hauteur sur 40000 m2 voit le jour étant donné l'opposition des habitants, avec probablement des recours à venir, est-il la raison du non choix de ce tracé ? -le BD Gallieni est notre plus belle rue, pourquoi la défigurer ? - abattre un total de 332 arbres au total selon mes informations, et supprimer 256 places de stationnement dans un centre-ville où il est difficile de se garer, me semble déraisonnable. -De plus, si les Promenades d'Argenteuil voient le jour, sur les 700 places de parking initialement prévues, seules 400 seraient construites, car parking en zone inondable. Aussi, la mairie projette que les 300 restantes soient disséminées dans le centre-ville, mais où ? <p>Il conviendrait selon moi de repenser le projet dans sa partie Argenteuillaise en centre-ville. D'autant qu'un seul gain de 10 à 15 mn de transport pour les usagers ne me semble pas énorme et suffisant pour détruire l'existant (arbres notamment), de banlieue à banlieue, au détriment des Argenteuillais. Argenteuil est la 10ème ville la plus polluée d'Europe selon une étude The Lancet. Nos arbres sont essentiels.</p>		
Registre électronique	11-déc	103				<p>Projet difficile à comprendre notamment quant à l'arrachage des arbres. Mais également sur la portion du boulevard Jeanne d'arc à ARGENTEUIL. Les maisons de cette rue sont soumises à l'approbation des bâtiments de France en cas de modification entraînant délivrance d'un permis de construire. Cet avis est-il pris en compte ici ? Les demeures centenaires qui bordent cette voie faisaient l'objet d'une attention toute particulière de la ville qui semble avoir disparu en même temps que le panneau historique relatant l'histoire de ces villas ...L'impact sur ces demeures suite à un le passage régulier de bus sur ce tronçon élargi a-t-il été pris en compte ? Le trafic actuel ayant déjà un impact négatif : fissures, nombreux effondrements dans la chaussée. Ce projet ne prend pas en compte une problématique déjà existante.</p>		

Annexe 7

Courriers

**Avis de l'Association BEZONS ENVIRONNEMENT sur
le Projet BUS ENTRE SEINE présenté à l'enquête publique**

Sur la Cyclabilité

Il faut que les voies de circulation vélos soient physiquement séparées de la circulation automobile, ceci afin d'éviter que des voitures puissent circuler et stationner sur ces voies. A Bezons, ceci s'applique surtout à la RD 392 où la circulation est très importante. C'est-à-dire qu'il faut que soient mis en place des voies propres ou réelles voies cyclables et non des axes uniquement signalés par de la peinture au sol.

Nous avons des exemples de non-respect des bandes cyclables sur au moins deux axes de Bezons, où la piste cyclable non séparée est empruntée par les voitures pour éviter les ralentisseurs et par les deux roues motorisées pour doubler !

La mise en place de telles séparations -plots ou bandes de séparation- n'est pas montrée dans le dossier. Les schémas montrent des vélos circulant à côté de camions en contrebas du trottoir.

Cette configuration n'est pas acceptable et reflète un aménagement d'un autre temps, et non réellement pensé pour protéger les cyclistes.

Sur l'Environnement et les Plantations

- Arbres existants

Le dossier indique que « *La végétalisation et la préservation des arbres existants sont des préoccupations majeures du projet. Plus de 300 arbres supplémentaires seront ainsi plantés dans les 4 communes, notamment sur la RD 392 à Bezons et la rue Michel Carré à Argenteuil* »

Or, sur Argenteuil, il est prévu la destruction des arbres dans le boulevard Galliéni et le boulevard Jeanne d'Arc, de l'avenue du Général de Gaulle à la rue Antonin Georges Belin, abattage qu'une pétition a relayé. Environ deux cent arbres seraient concernés. Ce n'est pas acceptable. Comment peut-on encore envisager d'abattre des arbres, âgés d'une part et par ailleurs protégés par le L350-3, pour un aménagement ?

Donc l'annonce de préservation de l'existant serait fautive, et si elle est fautive sur ce secteur, qu'en est-il ailleurs ?

- Plantations

Le chiffre de 300 arbres plantés annoncé, réparti sur quatre communes, est incroyablement faible. C'est une moyenne de 75 arbres par commune !! Soit à peine quelques centaines de mètres linéaires, autrement dit rien !!!

Sur le schéma illustrant la rue Jean Jaurès par exemple, le trottoir est large et pourtant aucun arbre ou aucune plantation n'y sont représentés.

Le dossier indique des plantations mais omet de préciser combien d'arbres seront abattus. Quel est alors le chiffre net de plantations ?

Sur certaines parties du tracé, la largeur de la voie ne permet pas d'implanter le schéma théorique présenté, à savoir circulation automobile – cyclistes – végétalisation sur trottoir. Il est à craindre que les arbres, là où ils existent, fassent les frais de cet aménagement et qu'ailleurs aucune plantation ne soit faite par manque de place.

Nous ne pouvons que regretter que la végétalisation annoncée avec force lors des réunions publiques ne se retrouve pas dans les faits.

Nous demandons :

- **une réelle prise en compte et une réelle préservation des arbres existants, et non un effet d'annonce**
- **un projet alternatif sur les Bd Gallieni et Jeanne d'Arc dans Argenteuil , qui permette de préserver les alignements d'arbres**
- **une réelle végétalisation des axes aménagés avec des plantations plus nombreuses.**

02/12/2021

AVIS DE L'ASSOCIATION MDB (MIEUX SE DEPLACER A BICYCLETTE) / ANTENNE BEZONS-ARGENTEUIL :

Orientation générale :

Nous saluons tout d'abord tout projet destiné à favoriser les transports en commun et surtout les déplacements actifs comme le vélo.

Nous déplorons cependant que ce projet d'importance et à moyen voire assez long terme manque d'ambition : quitte à investir de l'argent public pour le futur, il est indispensable d'anticiper l'immanquable croissance démographique et économique du territoire en privilégiant plutôt un prolongement et renforcement du T2 plutôt qu'un TCSP.

Ceci est d'autant plus vrai pour les 2 communes où le TCSP n'aura pas de voies dédiées :

- Sartrouville, car c'était l'occasion de désenclaver le quartier du Plateau
- Cormeilles, commune en pleine expansion

Ce projet « a minima » ne va certainement pas dissuader les habitants de prendre leur voiture, sur des voiries déjà saturées (je ne parle même pas de la période de travaux qui s'annonce apocalyptique pour les riverains !)

Concernant plus spécifiquement les **aménagements cyclables** prévus :

Nous saluons préalablement IDFM qui a consulté notre association depuis 2017, donc bien en amont du projet, et à qui nous avons transmis à plusieurs reprises nos recommandations. Il semble cependant que des solutions manquant cruellement d'ambition et de réalisme ressortent dans le projet actuellement présenté à l'enquête publique... :

- **Sur les plus grands axes**, la très forte circulation (notamment sur des portions limitées à 50 km/h) et la cohabitation avec des véhicules lourds (y compris transports exceptionnels sur la D392 !) est **totale**ment incompatible avec de simples **bandes cyclables** non séparées physiquement du trafic
(cf. recommandations du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>)
« Le long des voies limitées à 50 km/h ou plus, des aménagements séparatifs sont à privilégier. La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif (> 6.000 véh/jour) »
Or sur la D392, on parle de **25.000 véh/jour** !!!
On constate en outre sur nos territoires le non-respect des bandes cyclables par les automobilistes qui se les accaparent systématiquement comme des zones de stationnement... et l'impunité générale compte-tenu du manque d'effectifs policiers.
- Traitement des **carrefours** : il est mentionné en B.2.3.5.2 « Une attention a également été apportée au niveau des carrefours » :
Sur les très gros carrefours type place de la Grâce de Dieu à Bezons, ou carrefour Bd. Jeanne d'Arc/Léon Feix avec av. Gabriel Péri à Argenteuil, il est souhaitable d'intégrer un « carrefour à la hollandaise » (ou « carrefour à feux à îlots-amandes »), seul aménagement qui assurera un franchissement en sécurité pour les cyclistes.

02/12/2021

- « Recherche de solutions alternatives pour les itinéraires cyclables » (cf. B.4.1.2) : Profil « **site propre bidirectionnel axial** » vs « **site propre bilatéral** » : il faut mettre en œuvre de vraies pistes cyclables séparées plutôt que des bandes cyclables qui ne garantiront pas la sécurité des cyclistes et seront encore une fois squattées par du stationnement illégal. Pour ce faire, il existe des bordures de 20 cm efficaces (ou au pire des plots de séparation). Nous sommes assez effarés quand nous voyons le schéma en coupe « **circulation en banalisé** » quand on connaît le risque majeur d'accidents mortels à cause des énormes angles morts des bus et poids lourds !

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

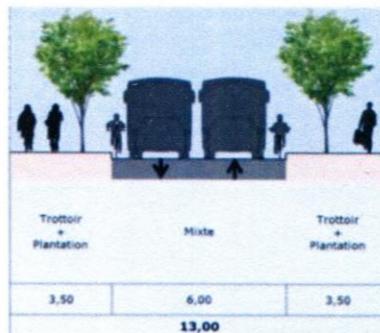


Figure 25 - Coupe type pour l'insertion de circulation en banalisé

- Pour des raisons écologiques évidentes, et le souci de donner une bonne image aux déplacements actifs, les aménagements cyclables ne doivent en aucun cas se faire au détriment des plantations arborées, déjà tellement déficitaires sur nos communes. Il ne faut pas hésiter en revanche à supprimer complètement le stationnement automobile le long du tracé partout où c'est nécessaire (hors emplacements de livraison qui doivent être réservés strictement à cet usage), notamment rue Jean Jaurès à Bezons et rue Galliéni/Jeanne d'Arc à Argenteuil, et à faire respecter strictement cette interdiction de stationnement.

Sur la D392, ce projet est une formidable opportunité de faire décoller l'usage du vélo sur cet axe saturé et de ce fait de contribuer à désengorger la circulation automobile. Ce ne sera possible **que si** des aménagements réellement séparés de la circulation sont proposés, si on veut « garantir la sécurité de tous les usagers », enjeu mentionné en 3.2.1.2.

En direction d'Argenteuil, la copie doit également être revue pour éviter les tronçons en zone 30 (vitesse jamais respectée à Argenteuil....), sur des voies où circulent des poids lourds et bus...

Au niveau de la rue Michel Carré à Argenteuil (grand projet de ZAC Porte St Germain), il n'est pas acceptable que sous des prétextes de rentabilité financière du projet, celui-ci n'ait pas prévu de donner la place nécessaire aux circulations actives, obligatoire dans le cadre de la loi LOM alors que le quartier est rasé. Une alternative possible pour les cyclistes sera néanmoins l'aménagement d'une vraie piste cyclable continue sur la rue Henri Barbusse parallèle, qui constitue un itinéraire direct. Cette alternative a déjà été évoquée avec la Mairie d'Argenteuil, prête à la soutenir.

Ce projet a un horizon de réalisation assez lointain (2017, voire 2018 avec le retard pris à cause de la crise sanitaire). D'ici là, le nombre de véhicules motorisés n'aura certainement pas diminué... et l'usage du vélo va inévitablement continuer à se développer massivement comme alternative efficace aux embouteillages. Il est à notre sens impératif **d'anticiper** cette évolution avec une **réponse ambitieuse** et permettant une cohabitation harmonieuse des différents modes de transport, et non de se satisfaire de mesurées qui ne permettront pas de remplir les objectifs fixés.

1er décembre 2021

Contribution enquête publique Bus Entre Seine

1. Résumé des demandes

Dans le but d'avoir des aménagements qui sécurisent les cyclistes, soit en les séparant de tous les mouvements motorisés (stationnement illicite sur bande cyclable, mouvements d'accès au stationnement légal, mouvements de cisaillement des bus pour accéder à leur arrêt), soit en réduisant le trafic pour réduire les interactions problématiques à un minimum, nos remarques sont les suivantes :

- Aucun des profils ne correspond aux besoins des cyclistes actuels et surtout futurs.
- Ce projet ne tient pas compte des recommandations du Cerema (le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en matière de largeurs et de séparation.
- Sur tous les profils prévoyant une bande cyclable : transformer les bandes cyclables en pistes cyclables et les ramener derrière les arbres et le stationnement
- Sur tous les profils prévoyant la circulation mixte dans des couloirs bus élargis : remplacer par des pistes cyclables derrière les arbres et le stationnement
- Sur les profils en circulation mixte : exclure le trafic non local par un travail sur le plan de circulation (sens uniques, etc) visant à assurer un volume de trafic inférieur à 4 000 unités de véhicule particulier par jour (les bus comptant pour 2 unités), conformément au seuil d'acceptabilité retenu par le Cerema pour la mixité avec le trafic motorisé.



2. Le Collectif

Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble 41 associations, dans 160 communes, représentant 8 000 adhérents. Depuis sa création en mars 2019, il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau.

Dans le secteur concerné par le projet de transport en site propre Bus Entre Seine, le Collectif porte les revendications de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette Bezons-Argenteuil.



3. Deux axes essentiels pour le vélo

Le projet couvre deux axes majeurs dans le secteur. D'une part, entre Argenteuil et Bezons, où les liaisons cyclables manquent cruellement. D'autre part, entre Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis, le long d'une départementale aujourd'hui hostile et très routière et sans alternative.

La transformation en un axe cyclable à l'occasion du projet est donc indispensable.

4 Des profils inadaptés aux besoins modernes des cyclistes

Pour rappel, dans ses [clés pour choisir entre mixité et séparation](#) et dans ses [recommandations pour des pistes cyclables réussies](#), le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) fixe les exigences suivantes :

- une mixité avec un volume de trafic limité à 4 000 véhicules par jour, ou :
- des pistes cyclables séparées du trafic motorisé, avec :
 - des largeurs roulables minimales de 2 m pour les pistes cyclables unidirectionnelles,
 - une séparation efficace avec la chaussée générale (excluant les bandes cyclables).

Ces exigences ont pour but d'avoir des aménagements qui sécurisent les cyclistes, soit en les séparant de tous les mouvements motorisés (stationnement illicite sur bande cyclable, mouvements d'accès au stationnement légal, mouvements de cisaillement des bus pour accéder à leur arrêt), soit en réduisant le trafic pour réduire les interactions problématiques à un minimum.

Les différents profils soumis à l'enquête publique ne répondent pas à ces exigences.

4.1 Profil avec sites propres

- Le site propre bidirectionnel axial :

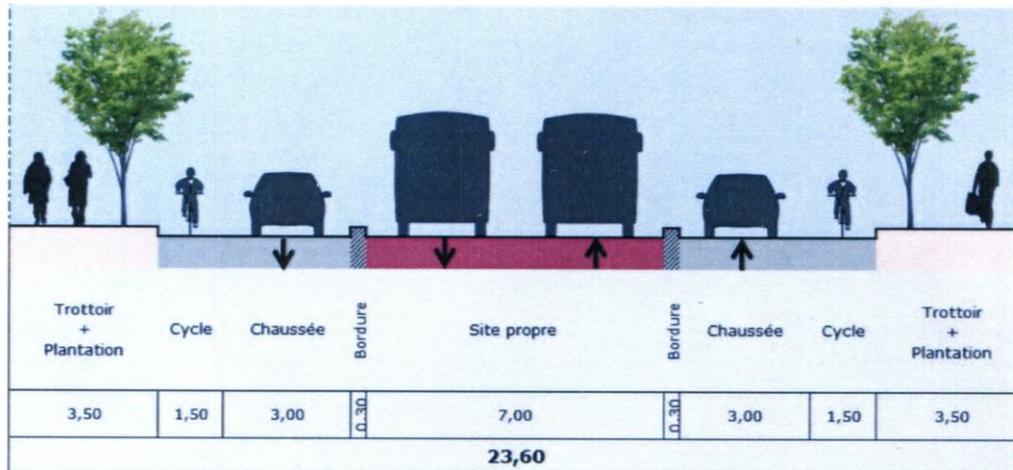


Figure 12 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial

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

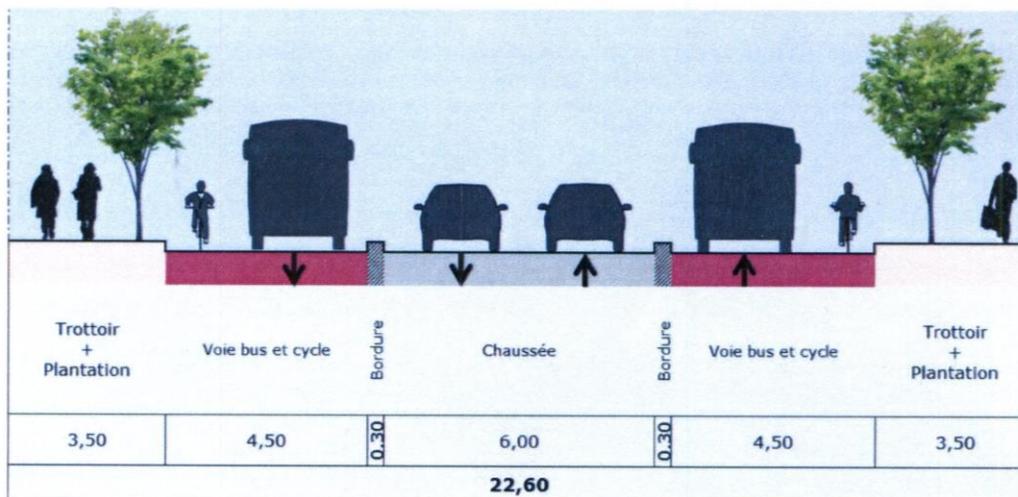


Figure 13 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bilatéral

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

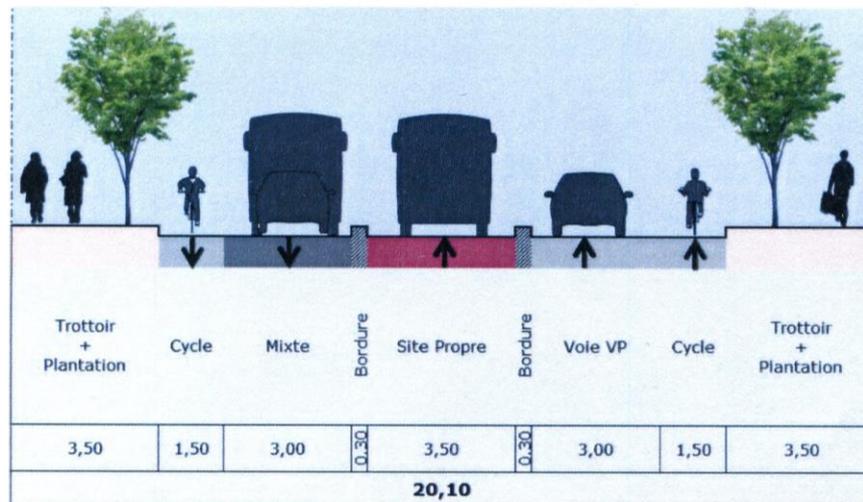
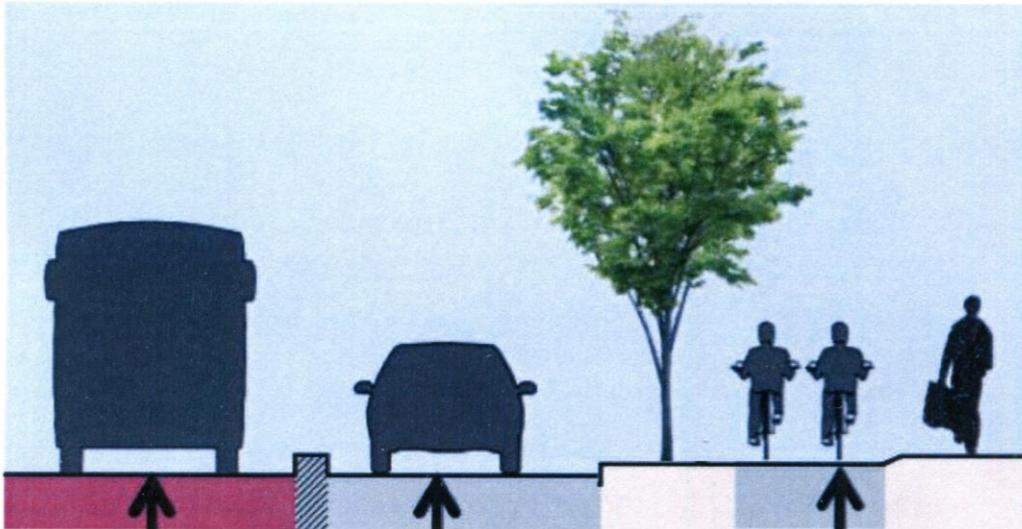


Figure 14 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre monodirectionnel

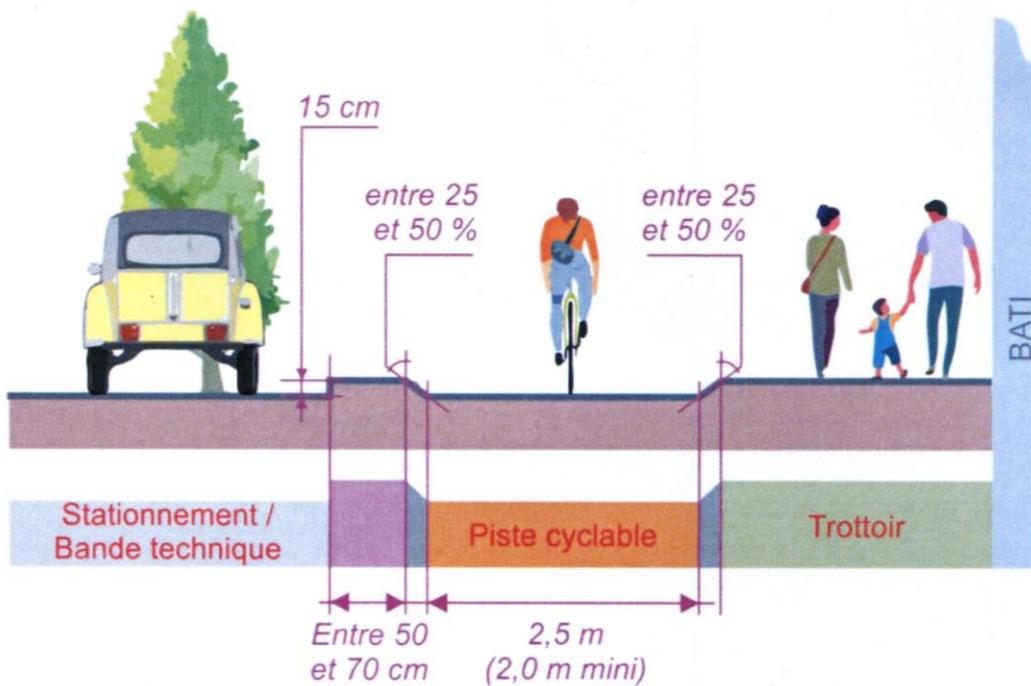
Les trois profils ci-dessus représentent la pire des solutions. En effet :

- les largeurs sont insuffisantes ;
- les espaces cyclables sont dépourvus de séparation avec la chaussée ;
- la plantation d'arbres, la présence de stationnement, et l'existence d'une seule voie automobile, **figent un profil dysfonctionnel pour des décennies**. En effet, il devient alors **impossible d'élargir et de protéger ultérieurement** la piste sans condamner le stationnement et abattre les arbres.

Le Collectif demande l'application du profil suivant, à chaque fois qu'une séparation des flux est nécessaire :



Avec une séparation entre cyclistes et piétons là aussi inspirée des recommandations du Cerema : bordure chanfreinée, avec pente entre 25 et 50 %.



Recommandation Cerema, ici pour une piste à niveau de chaussée.

4.2 Profil sans site propre

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

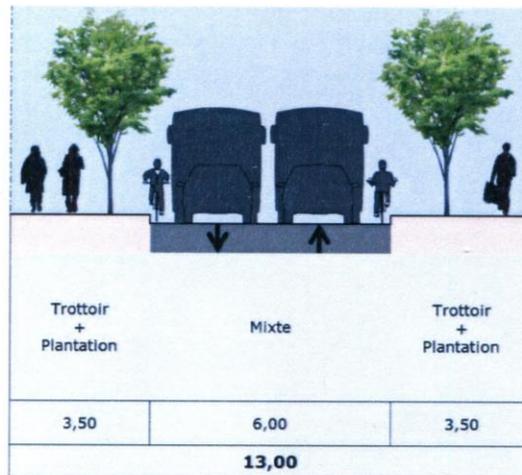
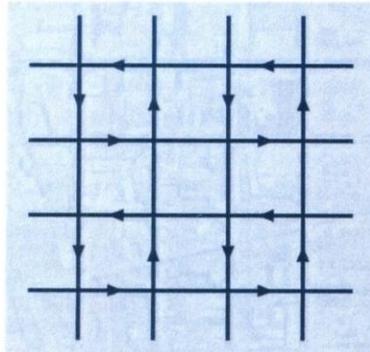


Figure 15 : Coupe type pour l'insertion de circulation en banalisée

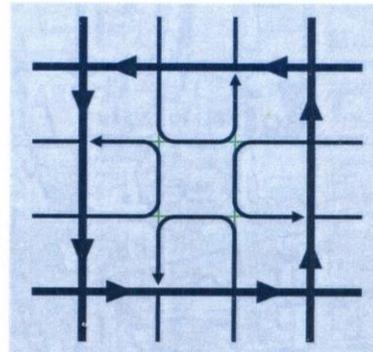
Dans ce type de profil, **la classification en zone 30 ne suffit pas** : il faut avant tout limiter le volume de trafic.

Cette limitation de trafic passe par un travail sur le plan de circulation, en empêchant, par des jeux de sens uniques tête-bêche, des zones à trafic limité, ou des sections protégées par bornes rétractables, le trafic motorisé de transit, qui souhaite éviter les quais.

VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE



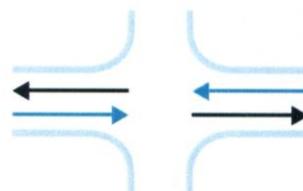
VOIRIE HIÉRARCHISÉE



Spécialiser les axes et exclure le trafic motorisé dans ceux ne permettant pas la séparation des modes.



Zone à trafic limité. Seuls bus, vélos et ayants droit peuvent passer.



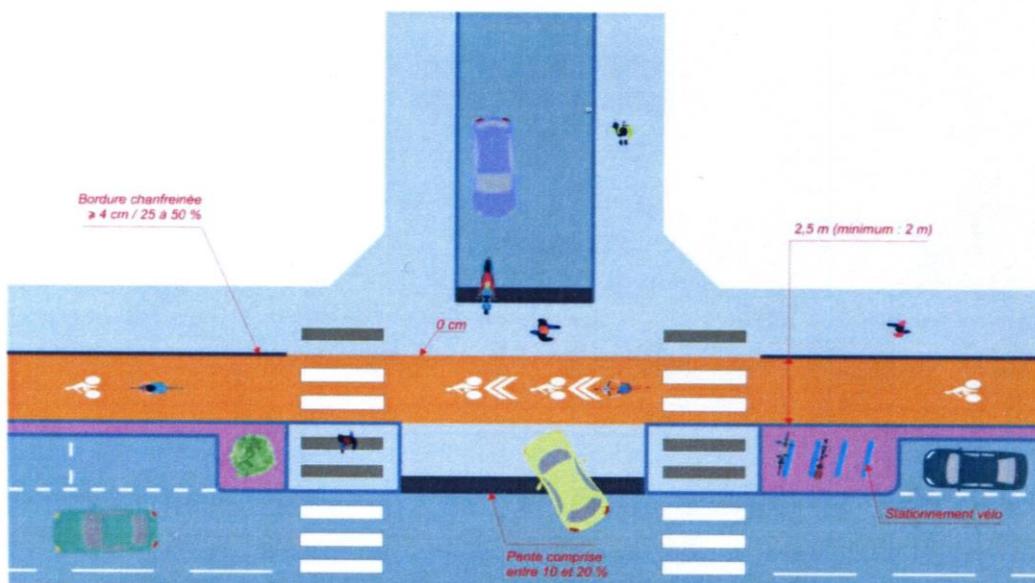
uniquement bus et vélo
tous véhicules

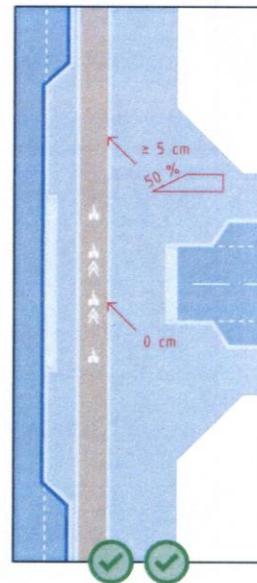
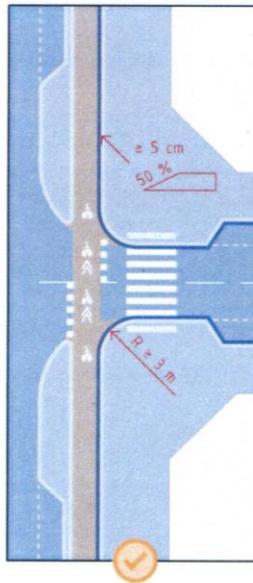
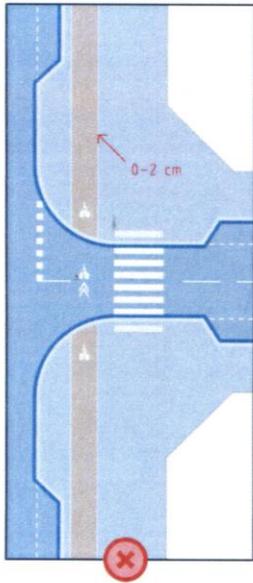
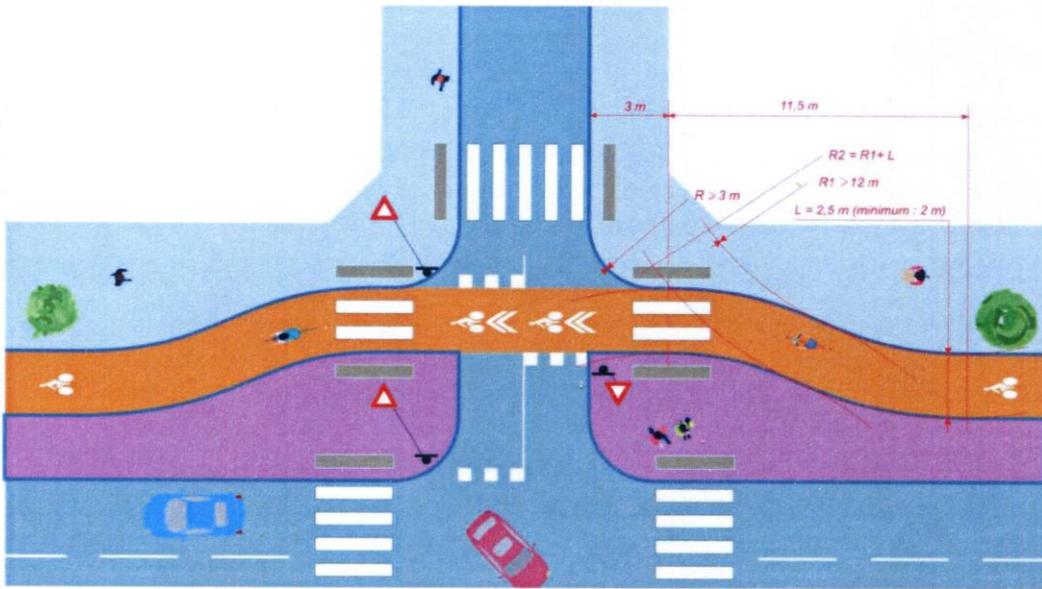
Sens uniques tête-bêches avec contresens bus et vélos (en bleu)

5. Traitement des carrefours

Nous demandons là aussi de suivre les recommandations du Cerema.

Ainsi, pour les intersections mineures (entre un axe majeur et une rue locale), nous demandons de privilégier le trottoir traversant, ou l'éloignement de la piste dans le respect des courbes de giration :

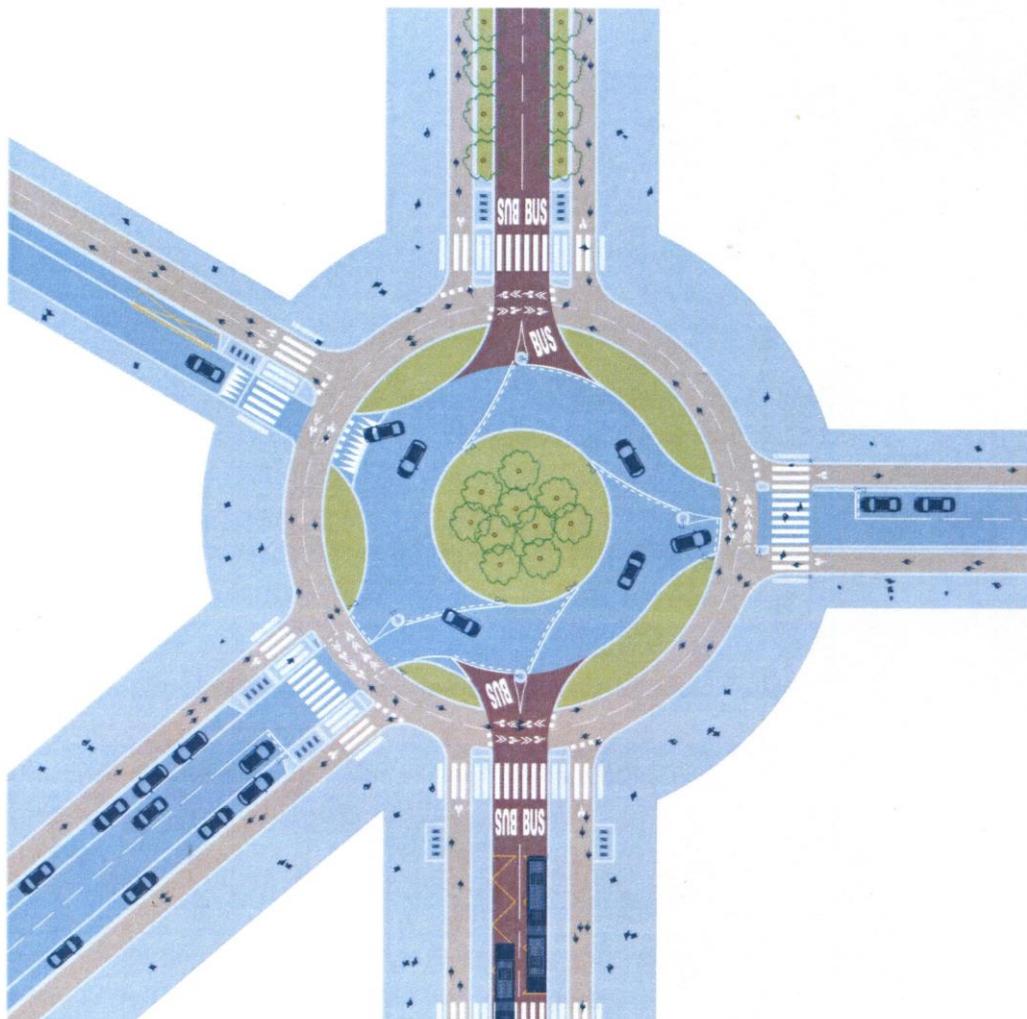






Guide Paris en Selle

De même pour les ronds-points :



Paris en Selle (proposition de principe, non publié)

Mes commentaires sur le schéma de principe

Page 16/261

Vous citez le PDUIF :

• Défi 3 et 4: Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;

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

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

Mes remarques :

Vous prenez en compte les perspectives du PDUIF prises en 2014 pour 2020. Mais l'année 2020 est désormais passée. Il faut prendre comme perspective l'évolution souhaitée du trafic pour 2030 quand cet équipement sera en phase de maturité opérationnelle.

Or les années 2020 et 2021, l'expérience du COVID ont montré qu'il y avait un potentiel beaucoup plus important pour le vélo. Les coronapistes ont montré que pour peu que les utilisateurs aient des parcours rapides et sécurisés, ils prennent le vélo.

Une croissance du trafic à vélo de 10% est insuffisante : voisine actuellement de 10%, la part modale de déplacement en vélo que vise ce projet serait de 10 % supplémentaire seulement, soit une part modale de 11 % au final. Est-ce vraiment ce que l'on attend pour 2030 - date où l'équipement aura acquis sa maturité - pour s'affranchir des émissions de gaz à effet de serre ?

Je crois qu'il faut plutôt s'attendre – et la population va dans ce sens – à ce qu'il y ait 2 fois plus de cyclistes en 2030. C'est envisageable si les infrastructures de circulation cyclistes ne constituent plus des repoussoirs par leur caractère anxiogène et inconfortable. On oublie trop de compter dans les statistiques ceux qui renoncent à faire du vélo car ils ne se sentent pas en sécurité (l'autre cause de renoncement étant le manque de stationnements sécurisés). Il faut réunir les conditions pour ce doublement des cyclistes si on veut avoir un impact sur le climat.

En conclusion : ce projet s'appuie sur des données d'entrée caduques. Il est très conservateur vis-à-vis du développement de la circulation à vélo. De ce point de vue il ne sert pas la politique de réduction des gaz à effet de serre, contrairement aux objectifs affichés.

Page 74/261

Vous écrivez :

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

Les déplacements domicile-travail internes au secteur d'étude sont majoritairement des flux internes aux communes elles-mêmes, pour 80% d'entre elles. Les échanges intercommunaux sont donc assez faibles. La voiture est aujourd'hui le mode de transport majoritairement utilisé pour tous les déplacements d'échange entre les communes du secteur d'étude pour les trajets domicile-travail.

Le constat est bon et les déplacements internes aux communes sont majoritairement inférieurs à 7 km qui est reconnue comme la distance optimale pour le vélo.

Il est extrêmement dommage que ce projet n'en profite pas pour être le boulevard cycliste urbain avec des voies confortables et des connexions sécurisées avec le réseau des rues des villes traversés. Il pourrait ainsi devenir la colonne vertébrale d'une desserte cycliste locale sécurisante poussant les habitants à se passer de leur voiture pour leurs petits déplacements. Pour désengorger nos villes il faut que les plans de déplacement facilitent **grandement** l'emploi du vélo pour ces courtes distances.

Page 89/261

Vous écrivez:

AMENAGEMENTS CYCLABLES

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, un itinéraire cyclable continu est proposé sur l'ensemble des voies dédiées en respectant les recommandations émises par le Cerema1 . Ces propositions ont fait l'objet d'analyses spécifiques par secteur pour proposer les solutions les plus adaptées aux enjeux et aux contraintes liées au tissu urbain. Les aménagements cyclables proposés offrent les dimensions suivantes :

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

Vous vous recommandez du CEREMA en citant ces chiffres. Certes ces chiffres figurent dans les recommandations du CEREMA. Mais la présentation de ces chiffres est incomplète. En effet le CEREMA fait ses préconisations en fonction du trafic automobile et du trafic cycliste escompté. Si on prend en compte le trafic automobile réel, les dimensions que vous appliquez ne sont pas celles que préconise le CEREMA.

Rappelons les données de trafic automobile que vous présentez en page 48 :

- Sur la RD 392, le trafic est à peu près tout du long estimé à 23000 véhicules par jour

- Entre Bezons et Argenteuil, il varie de 8000 à 14000 véhicules par jour selon les tronçons
Il est aussi mentionné que la RD 392 peut recevoir du trafic poids lourds et des convois exceptionnels jusqu'à 120 tonnes (page 54)

Rappelons les recommandations du CEREMA :

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION

Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000	Trafic mixte	Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Source :

https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2021/06/cahier_du_cerema_vdef_num_b_d.pdf

Sur les recommandations du CEREMA, on constate que les exigences dépendent de la vitesse des véhicules.

Pour la RD 392, on est clairement dans la catégorie 50 km/h et trafic > 6000 véhicules par jour : la recommandation est une piste cyclable et non pas les bandes cyclables qui figurent au projet.

Pour la liaison Bezons-Argenteuil, pour toutes les portions où la vitesse autorisée est 50 km/h, la recommandation est aussi la piste cyclable.

Dans les portions où la vitesse est inférieure à 30 km/h, la piste reste l'option préférable et encouragé par le cycliste que je suis compte tenu d'un trafic identifié largement au-dessus de la valeur seuil de 4000 véhicules par jour, mais la bande cyclable reste acceptable selon le CEREMA. Le CEREMA prend cependant soin de préciser que les vitesses qu'il cite sont les vitesses pratiquées par les véhicules. Or les limitations à 30 km/h sont rarement respectées par les voitures. Donc l'option bande cyclable partout où elle prise doit s'accompagner de mesures pour ramener effectivement la vitesse des voitures à moins de 30 km/h.

En conclusion :

Contrairement à ce qui est indiqué dans le texte,

Les caractéristiques des équipements sont bien inférieures à ce que préconise le CEREMA cf : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

Le projet prend le risque de l'insécurité pour les cyclistes et de la non-conformité.

A titre d'information, j'ai listé en annexe les caractéristiques préconisées par le CEREMA pour une piste cyclable : on constate que c'est loin des dimensions prises en compte par le projet.

Page 89/261 suite

Qui plus est, sur la figure 77 le réseau vélo apparait comme un patchwork de solutions. La présentation ne permet pas de se faire une idée car, en vélo, ce qui est important ce sont les gestions des transitions : elles ne doivent pas constituer des risques d'accidents, elles ne doivent pas être source d'efforts supplémentaires faute de quoi les cyclistes les bouderont, elles doivent être traitées avec grande lisibilité, faute de quoi les cyclistes les perdront en cours de route. Le traitement de ces transitions n'est pas visible dans le document et la présentation en patchwork fait craindre pour tous ces points.

Page 94 / 261

« Site propre bidirectionnel » : il faut une délimitation entre la chaussée voiture et les vélos quand la vitesse autorisée est à 50 km/h telle qu'une bordure. La bordure a aussi un avantage : elle dissuade le stationnement sauvage. En effet le stationnement sauvage (fréquent malheureusement) est très dangereux pour les vélos : il oblige à se déporter alors que la voiture qui le suit ne peut pas se déporter car elle est bloquée par la séparation avec les voies de bus. Tel qu'il est ce site propre bidirectionnel est dangereux. En outre, même délimitée par une bordure, la bande cyclable sera plus sûre, mais insuffisante car elle ne permet pas le dépassement entre les vélos. Les plus rapides risquent d'être tentés de prendre la chaussée voiture pour ne pas se trouver bloqués par les plus

lents. Il faut privilégier une vraie piste cyclable bidirectionnelle ! ou à la rigueur le site propre bilatéral.

« Circulation en banalisé » : ce n'est pas la peine de parler d'adaptation vélo pour cette solution : ce n'est ni plus ni moins qu'une rue courante. Toutes les rues de la ville sont ainsi partagées par défaut. Si la sécurisation apportée est la limitation à 30 km/h, elle est la bienvenue, mais elle est insuffisante : les itinéraires concernés sont longs (plus d'un kilomètre), les automobilistes ne respecteront pas la limitation de vitesse sur de telles distances, à moins de jalonner le parcours de ralentisseurs.

Sur ces rues, mêmes à 30 km/h, les cyclistes seront toujours considérés comme les bouchons pour la circulation. C'est sources de risques pour tous (dépassements hasardeux), d'un inconfort anxiogène pour le cycliste et d'incivilités liées aux exaspérations réciproques.

Page 96/261

Entre Delambre et Jean Moulin c'est du site propre bidirectionnel, alors que sur la carte vélo en page 89 c'est une zone en circulation banalisée.

Page 99/261

Figure 93 :

La voie de bus n'est pas rectiligne, mais fait un décrochement : ces décrochements sont dangereux pour les cyclistes car ils induisent des risques de coincement par le bus contre le trottoir.

La vue laisse imaginer qu'on aurait pu placer une piste cyclable bidirectionnelle

Pages 100 et suivantes :

Les légendes sont illisibles. Ca empêche la compréhension des plans présentés.

Page 111 /261

Quitte à acquérir du foncier on pourrait faire une vraie piste cyclable. On ne comprend pas pourquoi cette solution n'est pas proposée dans un quartier qui offre des possibilités de réorganisation car en pleine refonte.

Sur cette longue voie, les cyclistes vont se sentir coincés par les voitures entre le trottoir et la voie de bus. Les dépassements par des véhicules lourds camionnettes, camions seront anxiogènes et potentiellement dangereux. Avec un équipement comme cela, tous les cyclistes emprunteront la rue Henri Barbusse qui est plus directe. Pourquoi ne pas avoir un jeu de sens unique avec la rue Henri Barbusse pour donner plus de place à tous les flux ?

Page 128 /261

Il faut absolument prévoir un vrai passage vélo à cet endroit très fréquenté en circulation automobile. Ne pas oublier qu'on est aux abords du pont de Bezons et que la circulation cycliste est potentiellement importante aussi. Ne pas aménager correctement cet endroit va conduire à un point noir pour les vélos anxiogène et dangereux. Cela constituera un repoussoir et condamnera le reste de l'équipement cyclable à la sous-utilisation.

ANNEXE : Extrait des recommandations du CEREMA pour le dimensionnement d'une piste cyclable

1. EQUIPER LES AXES DE TRANSIT AU SEIN D'UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle est **séparée** de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique, ce qui en fait un aménagement particulièrement plébiscité par les usagers stressés par la proximité avec le trafic motorisé.

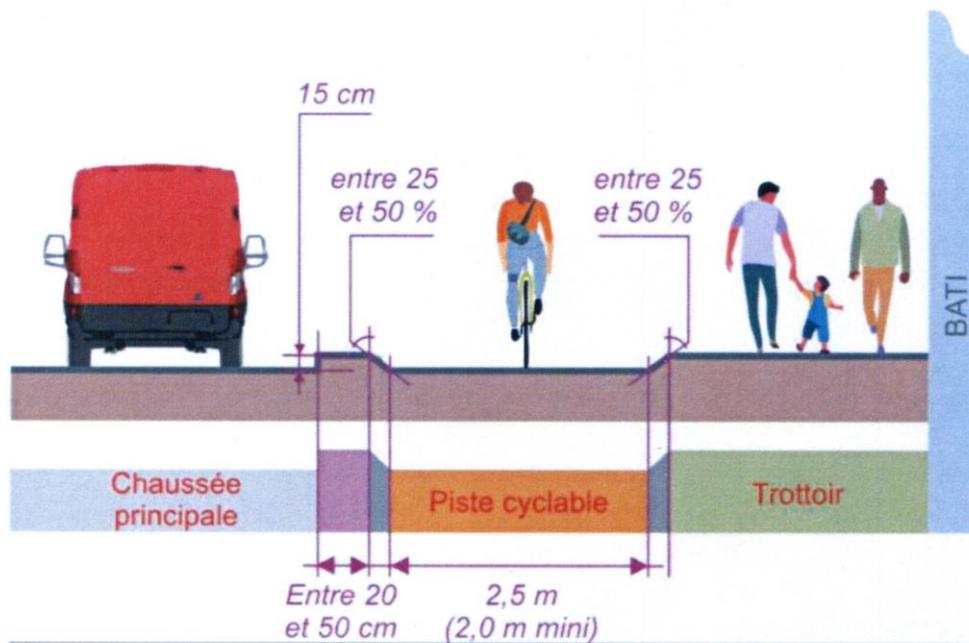
La hiérarchisation du réseau permet d'identifier les axes de transit motorisé nécessitant des aménagements cyclables. Le reste du réseau est constitué des voies de desserte limitées à 30 km/h ou moins, faiblement circulées, nécessitant rarement des aménagements séparatifs.

Le long des voies limitées 30 km/h ou moins, **la piste cyclable est souvent pertinente si on souhaite maintenir un trafic motorisé supérieur à 4000 véhicules par jour.**

Le long des voies limitées à 50 km/h ou plus, des aménagements séparatifs sont à privilégier. La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif (> 6000 véh/jour).

[Retrouvez les différents types d'aménagements cyclables et leur domaine d'emploi.](#)

2. FIXER DES LARGEURS RÉPONDANT AUX EXIGENCES DE CAPACITÉ ET DE CONFORT



Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
> 1500	2,5 m

Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3000	4 m

Il est essentiel de proposer des infrastructures dont la capacité est cohérente avec les ambitions de part modale du territoire concerné.

Les largeurs des pistes cyclables doivent rendre possible :

- le dépassement des cycles, dont les cycles à gros gabarit (vélos cargos, vélos avec remorque, etc.),
- la circulation à deux de front pour générer une convivialité et rendre possible l'accompagnement des enfants,
- l'écoulement du trafic en section courante et l'éventuel stockage des vélos aux intersections.

C'est pourquoi la largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (**2 m minimum**). La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de 3,5 m (**3m minimum**). Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4 m: cette largeur rend possible de circuler à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulaire et pardonne les écarts de trajectoires.



Non à l'abattage de 120 arbres et à la suppression de 47 places de stationnement pour la création d'un couloir de bus!

✎ Auteur : Vive Argenteuil!

🕒 Créée le 16/03/2021

11.482 signatures

Destinataire(s) : Mme Valérie Pécresse, présidente de la région Ile de France, Mme Marie-Christine Cavechi, présidente du département du Val d'Oise

Dans le projet de bus en site propre (voie réservée aux bus) nommé "bus entre Seine", porté par Ile de France Mobilité, la région Ile de France et le département du Val d'Oise, il est prévu un tracé du pont de Bezons à la gare d'Argenteuil centre.

Le tracé à ce jour prévoit la destruction de tous les arbres et places de stationnement à Argenteuil dans le boulevard Galliéni et le boulevard Jeanne d'Arc de l'avenue du Général de Gaulle à la rue Antonin Georges Belin.

NON A CE MASSACRE!

Le projet précise que à l'ouest de la rue de l'Abbé Fleury, "quelques places de stationnement POURRAIENT être restituées [...] un alignement d'arbres POURRAIT être implanté..". On ne voit pas bien comment puisque la rue fait 16m de large, et le projet évoque 20,6m, sauf à saisir du terrain sur les propriétés voisines.

Nous ne voulons pas que cette très belle rue d'Argenteuil soit défigurée par ce projet!

Nous voulons plus d'arbres en ville!

Nous proposons soit de ne pas faire de voie réservée aux bus sur cette portion de tracé, soit de rediriger le tracé vers le Bd Héloïse et l'avenue Gabriel Péri.

NON à l'abattage de 120 arbres!

NON à un projet à 115 millions d'euros qui dégrade notre cadre de vie!

NON à la suppression de 47 places de stationnement!

Liste des 621 commentaires :



Oui à la prolongation du tramway T2 du pont de Bezons vers Argenteuil, Cormeilles, Sartrouville !

Auteur : Vive Argenteuil!

Créée le 14/04/2021

1.303 signatures

Destinataire(s) : Mme Valérie Pécresse, présidente de la région Ile de France (#) Mme Marie-Christine Cavecchi, présidente du département du Val d'Oise

Le prolongement du tramway T2 du Pont de Bezons à Sartrouville, avec une correspondance avec la Tangentielle Nord (aujourd'hui T11 express) était l'objectif du [Schéma Directeur de la région Ile de France \(SDRIF\) de 2008](#).

Cette phase 2 de la prolongation du T2 était prévue initialement de 2014 à 2020 !

Aujourd'hui ce projet a été abandonné au profit du bus avec couloir réservé nommé « [Bus entre Seine](#) ».

Ce revirement justifié par des questions techniques n'est en fait qu'une relégation supplémentaire en 3ème zone de nos territoires ! Les investissements importants de transports ne sont pas pour les Argenteuillais, les Sartrouillois et les Cormeillais !

Alors que le [nouveau SDRIF](#) acte les prolongations ou réalisations des tramways T1, T3, T4, T5, T6, T7, T8, Tramway Antony-Clamart, Tramway Paris Orly, des métros L1, L4, L5, L7, L9, L10, L11, L12, L14, le projet du métro automatique Grand Paris Express ; aucun de ces projets ne bénéficie à nos territoires, cela suffit !

Une arrivée du T2 à la limite des communes d'Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles permettrait de **rejoindre La Défense en une vingtaine de minutes.**

C'est pourquoi nous demandons l'abandon du projet de bus en site propre sur ce tracé et la remise sur les rails du projet de prolongation du tramway T2 vers Cormeilles-en-Parisis avec force et détermination !

Liste des 413 commentaires :

Il est aberrant que la 4ème ville d'Ile de France ne soit pas desservie par un Tramway. Argenteuil est déjà très polluée de par le fait qu'elle est une commune de passage et de courses, n'y ajoutons pas des bus même dans des couloirs réservés.

15/04/2021 19:37:25