



Bus



AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles



Pièce B Notice explicative

Dossier d'enquête d'utilité publique



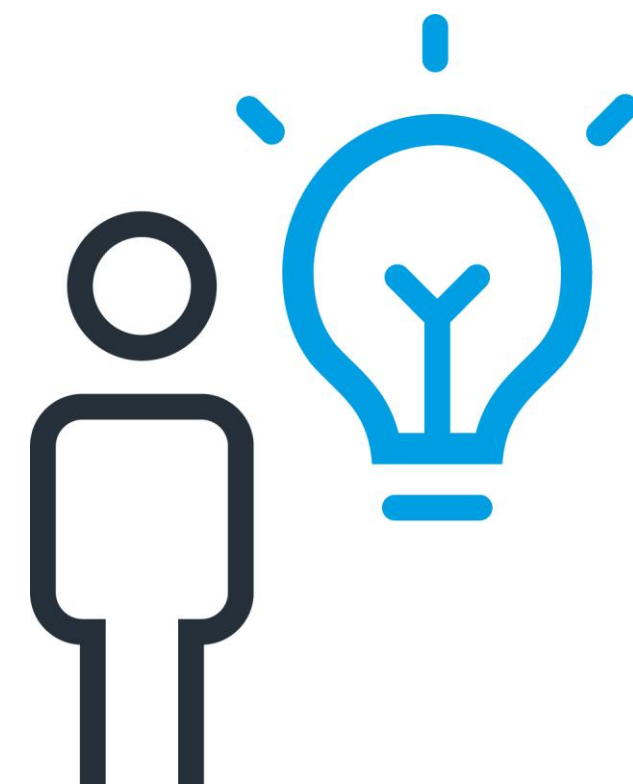
Sommaire

1. HISTORIQUE DU PROJET	3
1.1. Chronologie	4
1.2. Articulation du projet avec les politiques globales d'urbanisme et de transport	4
1.3. L'étude sectorielle de 2012-2013	5
1.4. Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)	5
2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE	7
2.1. Organisation	9
2.2. Caractéristiques générales du projet.....	10
2.3. Parti d'aménagement	12
2.4. Voies dédiées : insertion du projet.....	20
2.5. Mesures d'accompagnement	71
2.6. Offre de transport et exploitation.....	78
2.7. Inscription dans le système de déplacements	86
2.8. Conditions d'exécution des travaux	97
2.9. Variantes étudiées	105
2.10. Présentation synthétique des coûts	120
2.11. Calendrier de l'opération	121
3. UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	122
3.1. Enjeux et objectifs du projet	124
3.2. Compatibilité du projet.....	127
3.3. Intérêt socio-économique du projet.....	136
3.4. Conclusion sur l'intérêt et utilité publique du projet.....	145



1. Historique du projet

1.1. Chronologie	4
1.2. Articulation du projet avec les politiques globales d'urbanisme et de transport	4
1.3. L'étude sectorielle de 2012-2013	5
1.4. Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)	5



1.1. CHRONOLOGIE

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

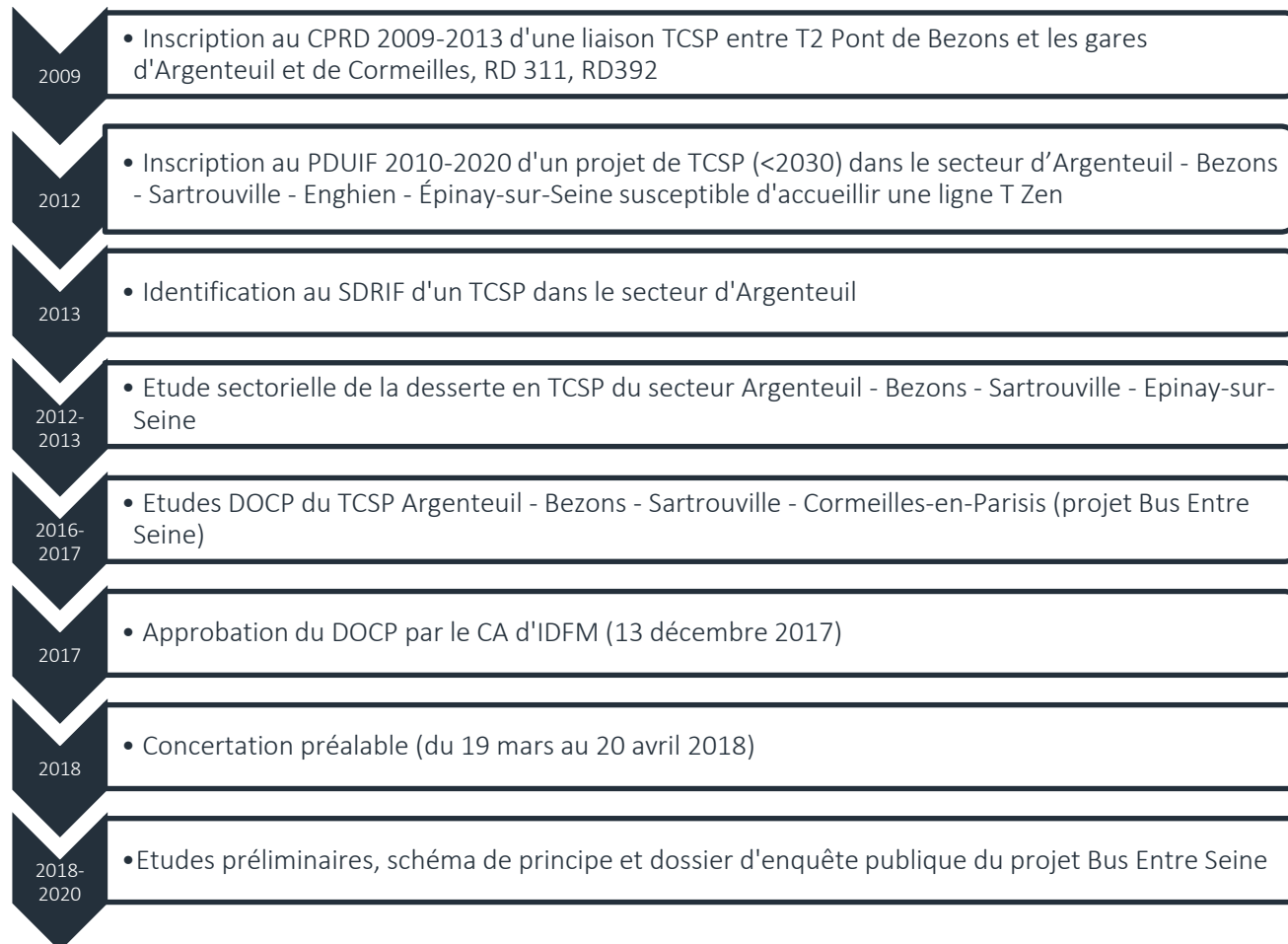


Figure 1 : Chronologie des décisions administratives et des études liées au Bus Entre Seine

1.2. ARTICULATION DU PROJET AVEC LES POLITIQUES GLOBALES D'URBANISME ET DE TRANSPORT

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

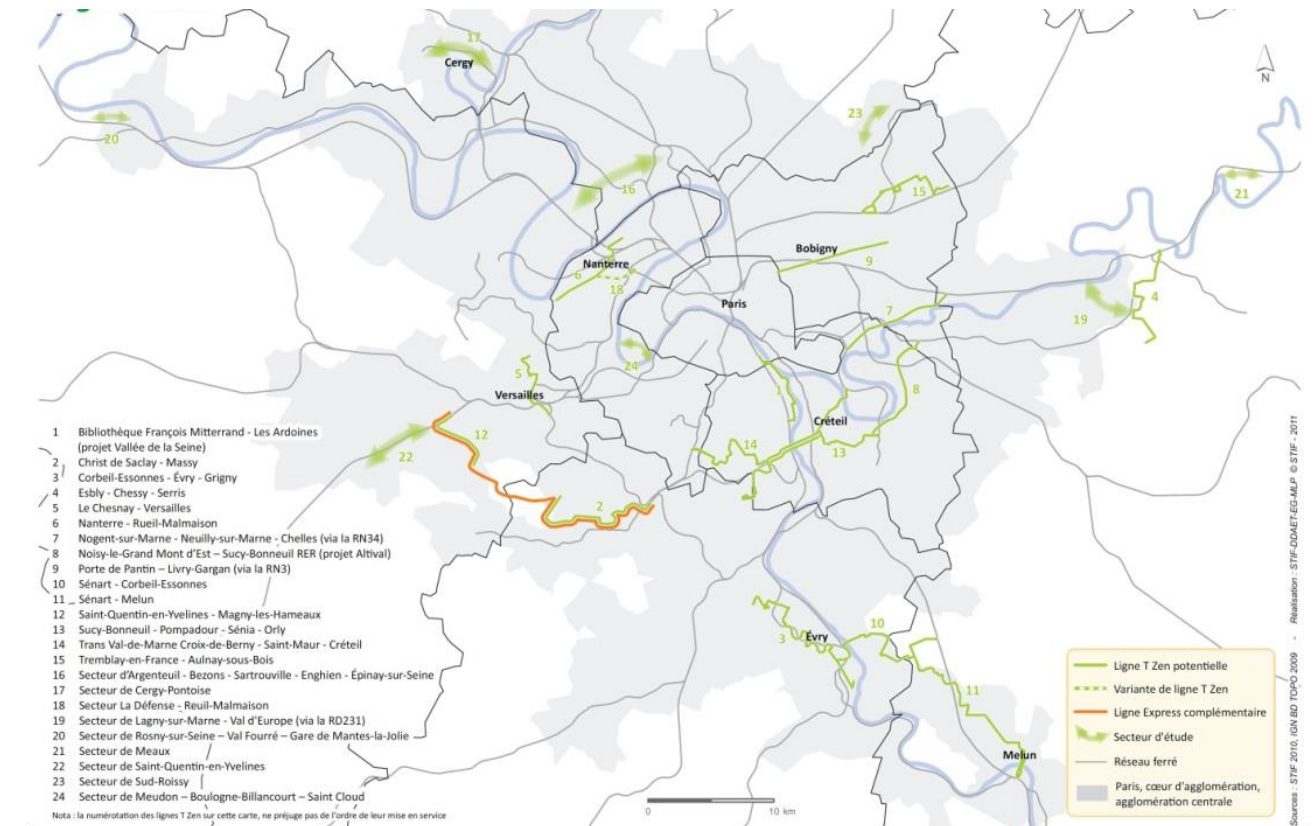


Figure 2 : Liaisons T Zen potentielles identifiées au PDUIF (2012)

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

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

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

1.3. L'ETUDE SECTORIELLE DE 2012-2013

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

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

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

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

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

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

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

Le DOCP constitue également le dossier support de la concertation.

Le DOCP présente :

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

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

Description générale du projet

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

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

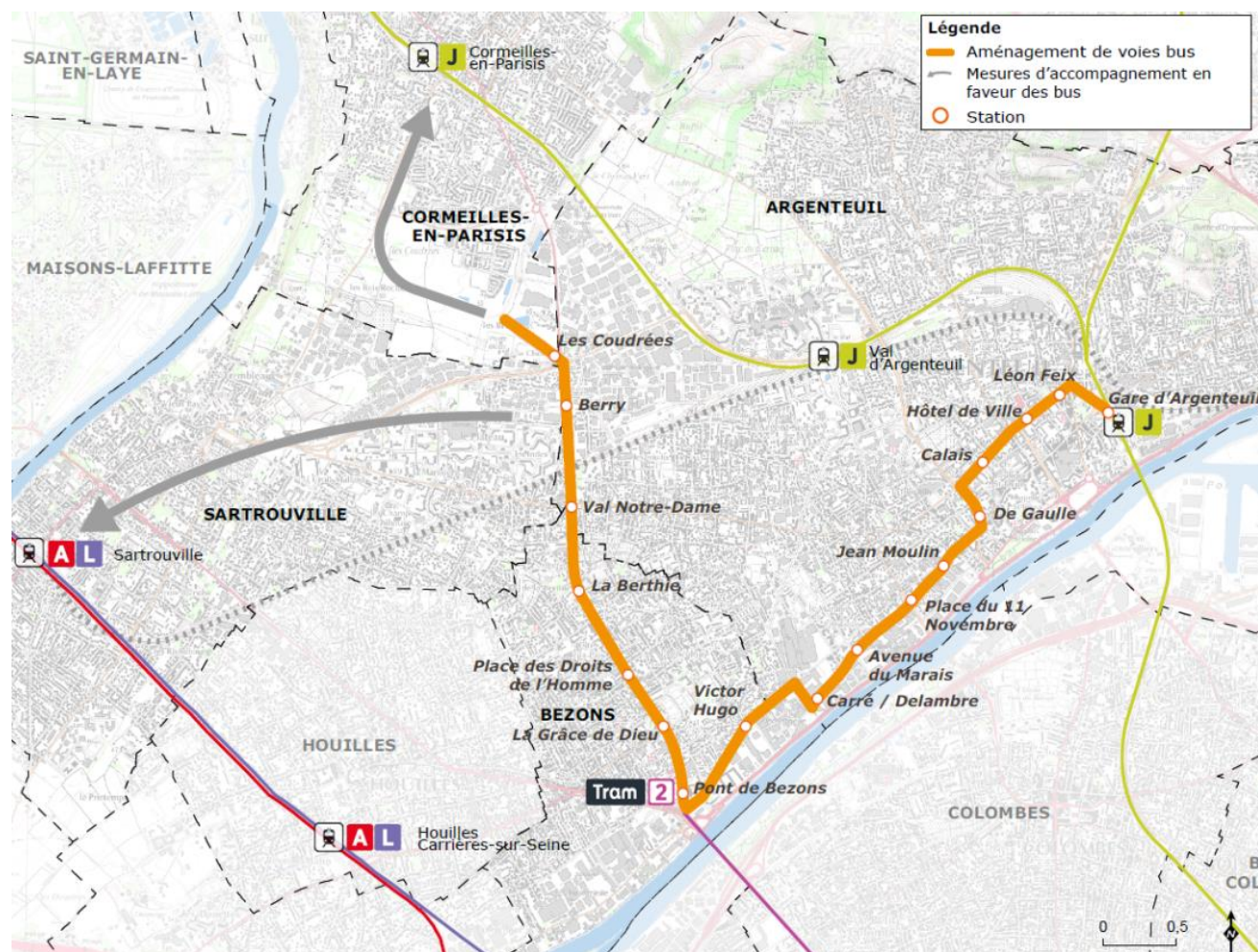


Figure 3 : Projet retenu au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités)

Le projet prévoyait :

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

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

Voies dédiées

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

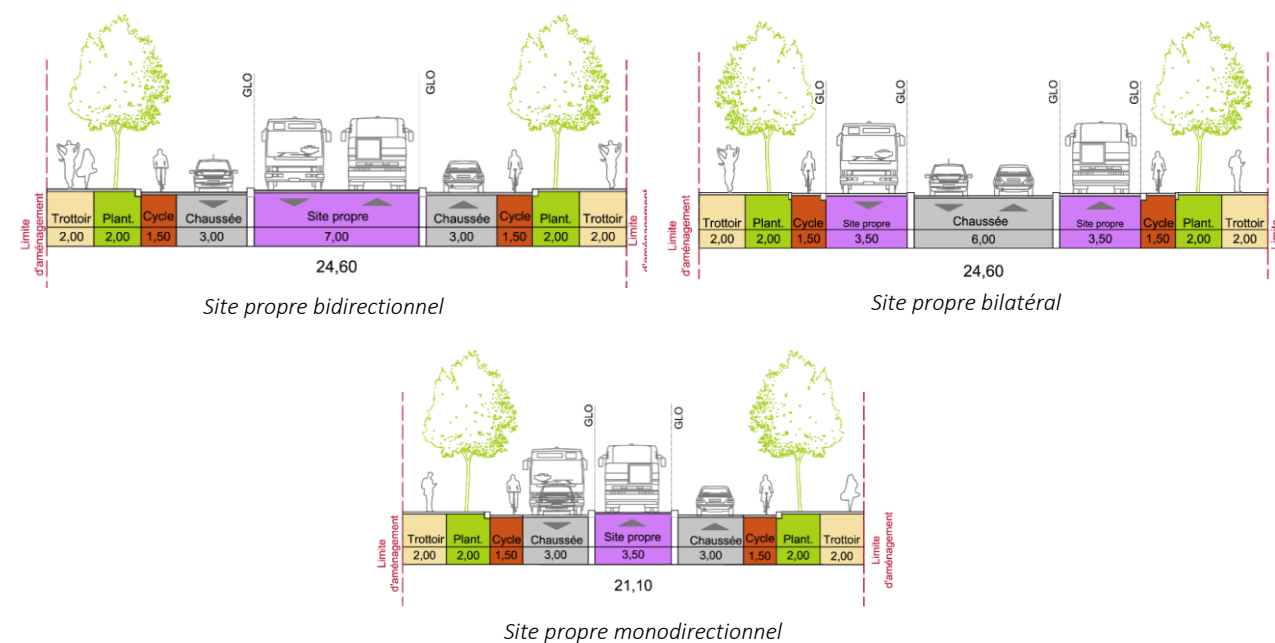


Figure 4 : Exemples d'aménagements retenus au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités)

Mesures d'accompagnement

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

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

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



2. Présentation du projet soumis à enquête publique

2.1. Organisation	9		
2.1.1. Les porteurs du projet.....	9		
2.1.2. Les financeurs du projet.....	9		
2.1.3. Les collectivités locales.....	9		
2.1.4. Les partenaires du projet	9		
2.2. Caractéristiques générales du projet.....	10		
2.3. Parti d'aménagement	12		
2.3.1. Deux volets complémentaires	12		
2.3.2. Identité de la ligne	12		
2.3.3. Site propre	13		
2.3.4. Stations.....	13		
2.3.5. Aménagements de voirie	16		
2.3.5.1. Circulation routière	16		
2.3.5.2. Aménagements cyclables	16		
2.3.5.3. Circulations piétonnes	16		
2.3.6. Priorité aux carrefours	17		
2.3.7. Revêtements.....	17		
2.3.8. Stratégie végétale	18		
2.3.9. Eclairage	19		
2.3.10. Assainissement	19		
2.4. Voies dédiées : insertion du projet.....	20		
2.4.1. Présentation générale des voies dédiées	20		
2.4.1.1. principe des voies dédiées	20		
2.4.1.2. Principes généraux d'insertion	20		
2.4.1.3. Principes d'insertion retenus	22		
2.4.2. Secteur 1 : Centre-ville d'Argenteuil.....	24		
2.4.2.1. Présentation générale du secteur	24		
2.4.2.2. 1-A : boulevard Maurice Berteaux	25		
2.4.2.3. 1-B : boulevard Léon Feix	25		
2.4.2.4. 1-C : Boulevards Gallieni et Jeanne d'arc.....	29		
2.4.2.5. 1-D : RD48.....	32		
2.4.3. Secteur 2 : du centre-ville d'Argenteuil au Pont de Bezons	34		
2.4.3.1. Présentation générale du secteur	34		





2.4.3.2. 2-A : rue Henri Barbusse	35
2.4.3.3. 2-B : rue Michel Carré	38
2.4.3.4. 2-C : Boulevard du Général Delambre	44
2.4.3.5. 2-D : rues Danielle Casanova et Jean Jaurès	46
2.4.4. Secteur 3 : du Pont de Bezons à Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis (RD392) ..	51
2.4.4.1. Présentation générale du secteur	51
2.4.4.2. 3-A : RD392	52
2.4.4.3. 3-B : Boulevard du Parisis	68
2.5. Mesures d'accompagnement	71
2.5.1. Présentation générale des mesures d'accompagnement	71
2.5.2. Mesures d'accompagnement : Sartrouville	73
2.5.2.1. Présentation générale du secteur	73
2.5.2.2. Aménagements retenus à sartrouville	74
2.5.3. Mesures d'accompagnement : Cormeilles-en-Parisis	75
2.5.3.1. Présentation générale du secteur	75
2.5.3.2. Aménagements retenus à Cormeilles-en-Parisis	76
2.6. Offre de transport et exploitation	78
2.6.1. Fonctionnement général	78
2.6.2. Restructuration du réseau de bus	80
2.6.2.1. Présentation générale	80
2.6.2.2. Détail des deux lignes fortes : 3 et 272	81
2.6.3. Niveau d'offre	83
2.6.4. Temps de parcours	84
2.7. Inscription dans le système de déplacements	86
2.7.1. Un projet connecté au réseau structurant de transports en commun	86
2.7.2. Organisation de la circulation routière et du stationnement	88
2.7.2.1. Organisation de la circulation routière	88
2.7.2.2. Convois exceptionnels	93
2.7.2.3. Stationnement	93
2.7.3. Organisation des modes actifs	95
2.7.3.1. Aménagements cyclables	95
2.7.3.2. Cheminements piétons	96
2.8. Conditions d'exécution des travaux	97
2.8.1. Conditions d'exécution des travaux des voies dédiées	97
2.8.1.1. Principes généraux d'exécution des travaux des voies dédiées	97
2.8.1.2. Emprises travaux	98
2.8.1.3. Gestion des interfaces avec les infrastructures existantes et projets d'aménagements	98
2.8.1.4. Phasage travaux	99
2.8.2. Conditions d'exécution des travaux des mesures d'accompagnement	104
2.9. Variantes étudiées	105
2.9.1. Variantes de tracé	105
2.9.1.1. Centre-ville d'Argenteuil	106
2.9.1.2. Liaison Centre-Ville d'Argenteuil – Pont de Bezons	107
2.9.2. Variantes d'insertion	109
2.9.2.1. Boulevard Maurice Berteaux	110
2.9.2.2. Boulevard Léon Feix (Argenteuil)	111
2.9.2.3. Boulevards Gallieni-Jeanne d'Arc (Argenteuil)	114
2.9.2.4. Rue michel carré (Argenteuil)	116
2.9.2.5. RD308 (Sartrouville)	118
2.9.3. Parti d'aménagement dans le secteur des mesures d'accompagnement	119
2.10. Présentation synthétique des coûts	120
2.11. Calendrier de l'opération	121

2.1. ORGANISATION

2.1.1. Les porteurs du projet

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par **Île-de-France Mobilités**.



Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité en région Île-de-France. A ce titre, Ile-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Ile-de-France Mobilités, dont le Conseil d'administration est composé d'élus de la Région Ile-de-France et des huit départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Ile-de-France.

Le présent projet fait partie des projets d'infrastructures de transport portés par Île-de-France Mobilités.

2.1.2. Les financeurs du projet

Le financement des études est assuré à parts égales par la Région Ile-de-France et le Département du Val d'Oise.



La **Région Ile-de-France** est le principal financeur du développement des transports en Ile-de-France. L'amélioration des transports du quotidien concrétise la révolution des transports engagée en 2016 pour tous les franciliens.



Le Département du **Val d'Oise** agit pour faciliter les déplacements en transports en commun et participe au financement des études de bus en site propre.

Le projet Bus Entre Seine étant une opération d'infrastructure majeure pour le territoire francilien, le financement des étapes ultérieures est assuré dans le cadre du Contrat de plan Etat Région (CPER).

2.1.3. Les collectivités locales

Le projet traverse quatre communes situées dans deux départements :

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

Les quatre communes appartiennent à des EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) différents :

- la Communauté d'Agglomération Saint Germain Boucles de Seine (CASGBS), depuis le 1^{er} janvier 2016, pour Bezons et Sartrouville ;
- la Communauté d'Agglomération Val Parisis depuis le 1^{er} janvier 2016, pour Cormeilles-en-Parisis ;
- la Métropole du Grand Paris et l'Etablissement public Territorial (EPT) Boucle Nord de Seine) pour Argenteuil depuis le 1^{er} janvier 2016.

2.1.4. Les partenaires du projet

Plusieurs partenaires ont également contribué à l'élaboration du Schéma de Principe, mais également au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (liste non exhaustive) :

- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) ;
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE) ;
- la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) ;
- les exploitants : RATP, Transdev ;
- les associations d'usagers : Mieux se Déplacer à Bicyclette, Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye (CADEB), riverains, etc.
- les concessionnaires de réseaux.

2.2. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Caractéristiques du projet Bus Entre Seine		
Longueur	Voies dédiées : 8,2 km Mesures d'accompagnement à Corneilles-en-Parisis : environ 3 km Mesures d'accompagnement à Sartrouville : environ 5 km	
Nombre de stations	Voies dédiées : 18 stations Mesures d'accompagnement Corneilles-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 Corneilles-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 Corneilles : 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 Corneilles : 22 min 30 • vers Sartrouville RER : 37 min 30

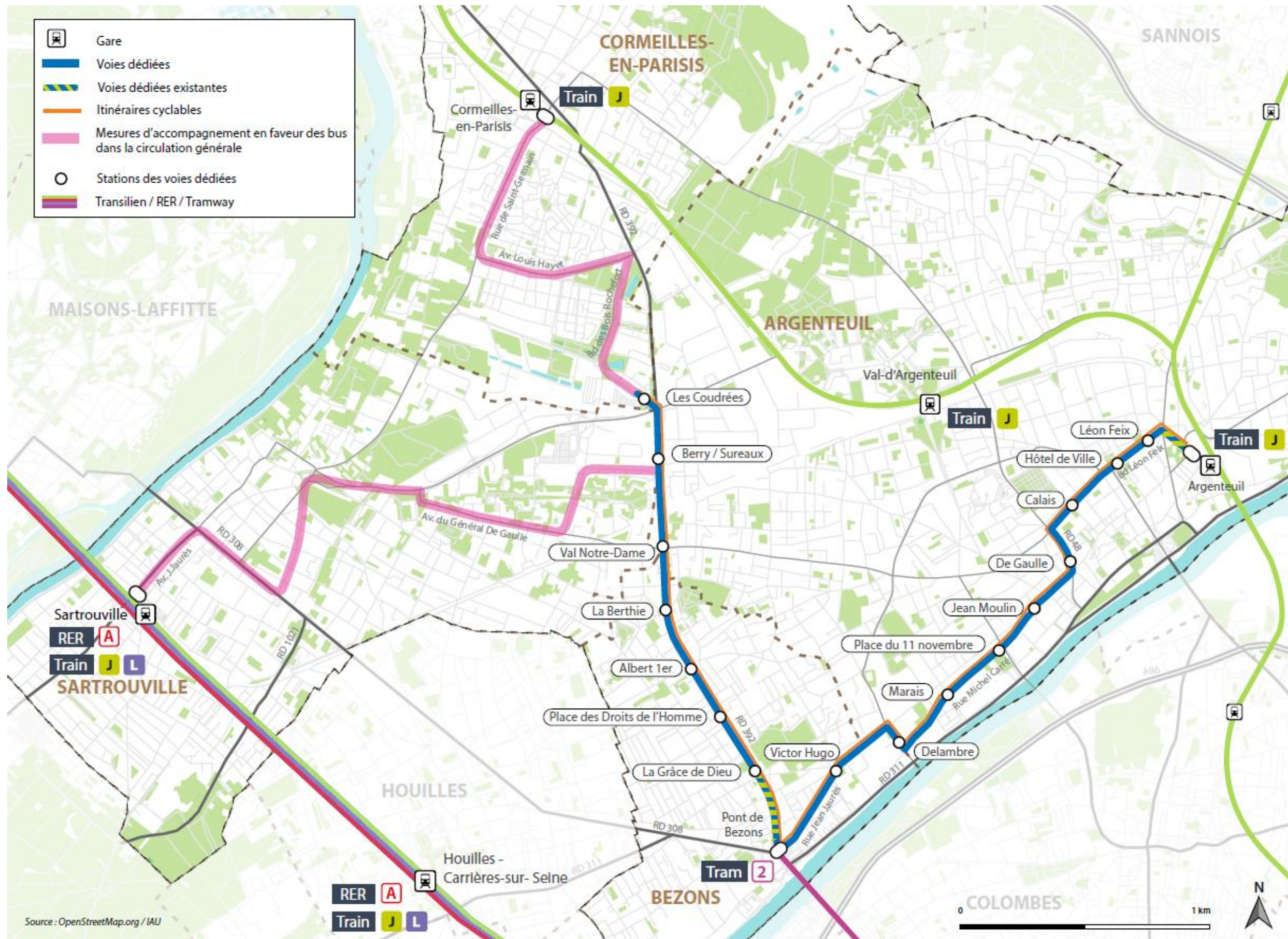


Figure 5 : Carte de présentation générale du projet Bus Entre Seine

2.3. PARTI D'AMENAGEMENT

2.3.1. Deux volets complémentaires

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

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

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

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

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

2.3.2. Identité du projet

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

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

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

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

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

> L'identité urbaine et paysagère du projet

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

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

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

> Le vocabulaire des stations

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

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

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

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



Figure 6 : Exemple de déclinaisons de mobilier de station suivant l'emprise disponible

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

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

2.3.3. Site propre

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

Tableau 1 : Dimensionnement du site propre

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

Les principaux types d'insertion envisagés pour les aménagements bus en section courante sur le tracé sont présentées dans le paragraphe 2.4.1.2.

2.3.4. Stations

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

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

Par ailleurs, la station doit :

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

Implantation des stations

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

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

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

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

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

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

Dimensionnement des stations

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

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

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

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

Aménagement des stations

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

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

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

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

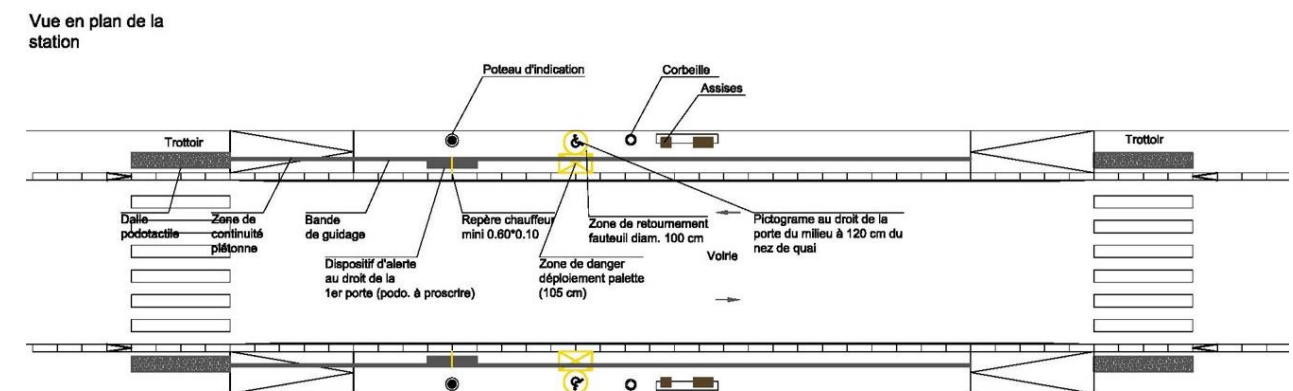


Figure 7 : Aménagement type d'une station sur les voies dédiées

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

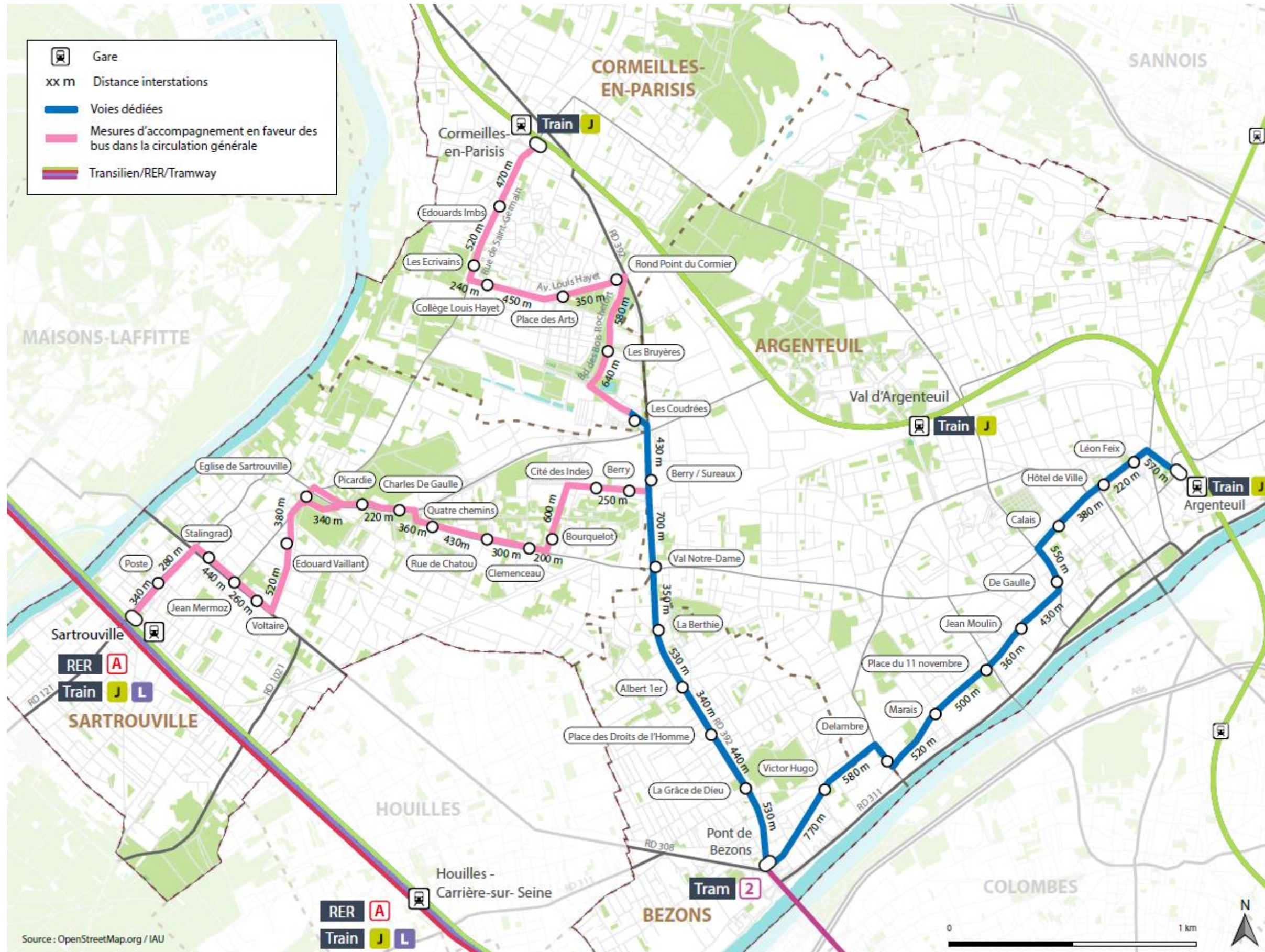


Figure 8 : Positionnement stations sur les voies dédiées et mesures d'accompagnement

2.3.5. Aménagements de voirie

2.3.5.1. CIRCULATION ROUTIERE

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

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

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

2.3.5.2. AMENAGEMENTS CYCLABLES

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, un itinéraire cyclable continu est proposé sur l'ensemble des voies dédiées en respectant les recommandations émises par le 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.

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

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

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

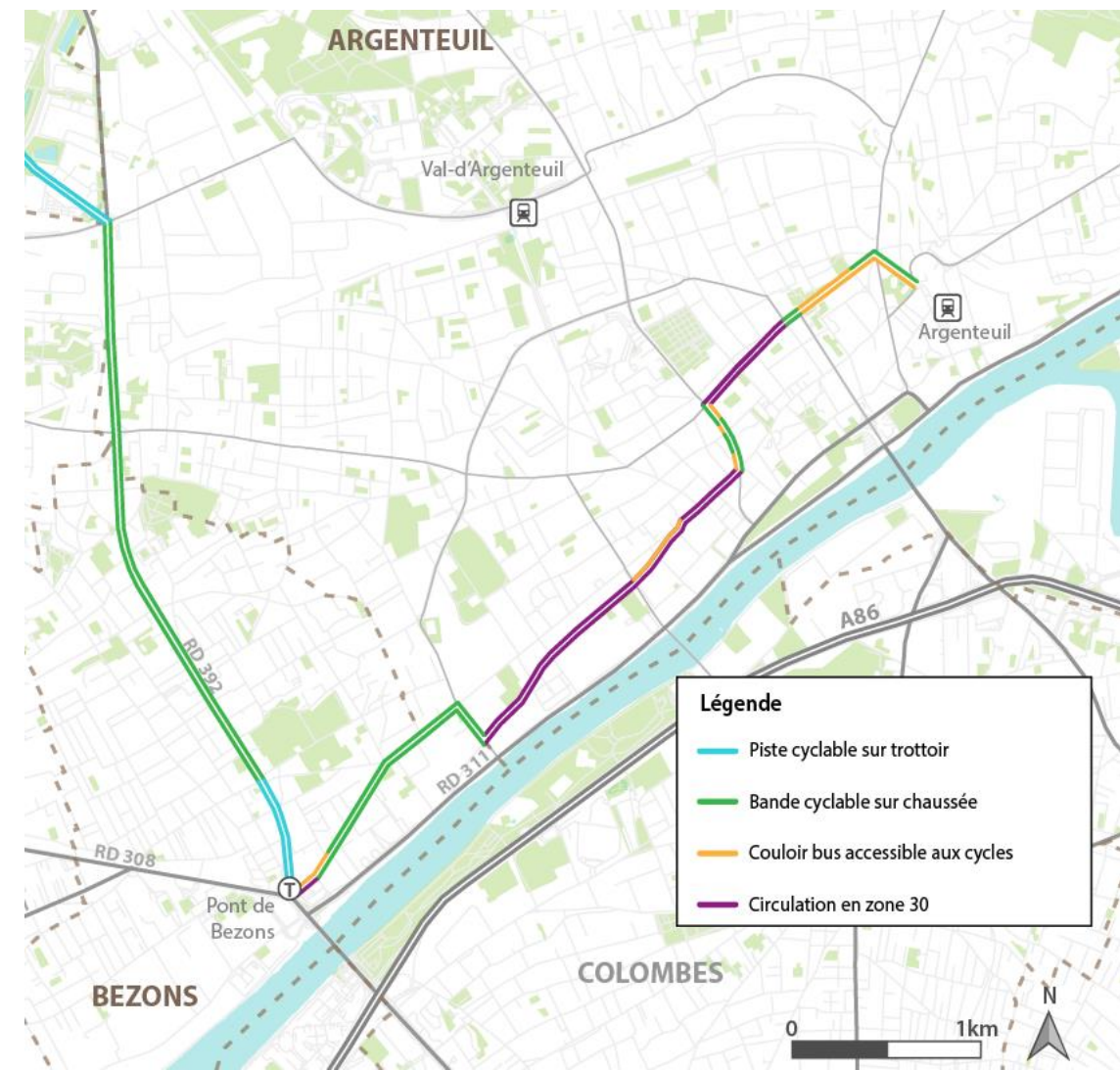


Figure 9 : Synthèse des aménagements cyclables sur les voies dédiées du projet Bus Entre Seine

2.3.5.3. CIRCULATIONS PIETONNES

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

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

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

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

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

2.3.6. Priorité aux carrefours

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce système nécessite les équipements suivants :

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

2.3.7. Revêtements

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

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

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

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

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

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

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

2.3.8. Stratégie végétale

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

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

Il s'agit également de :

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

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

Cette stratégie végétale doit être pensée selon deux échelles :

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

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

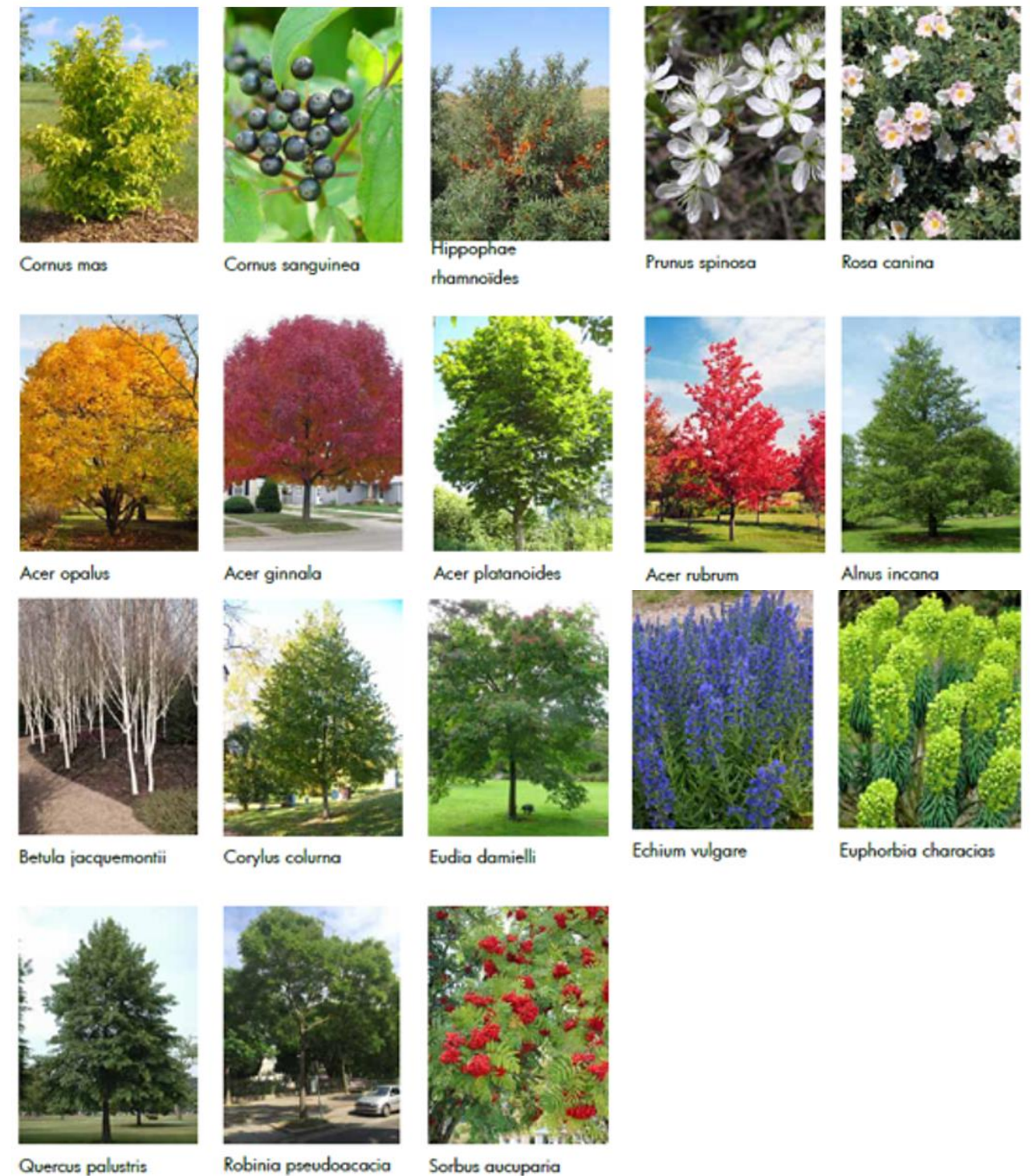


Figure 10 : Proposition de palette végétale pour le projet

2.3.9. Eclairage

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

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

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

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

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

2.3.10. Assainissement

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

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

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

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

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

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

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

Ces différents éléments seront dimensionnés dans les études ultérieures.

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

2.4. VOIES DEDIEES : INSERTION DU PROJET

2.4.1. Présentation générale des voies dédiées

2.4.1.1. PRINCIPE DES VOIES DEDIEES

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

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

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

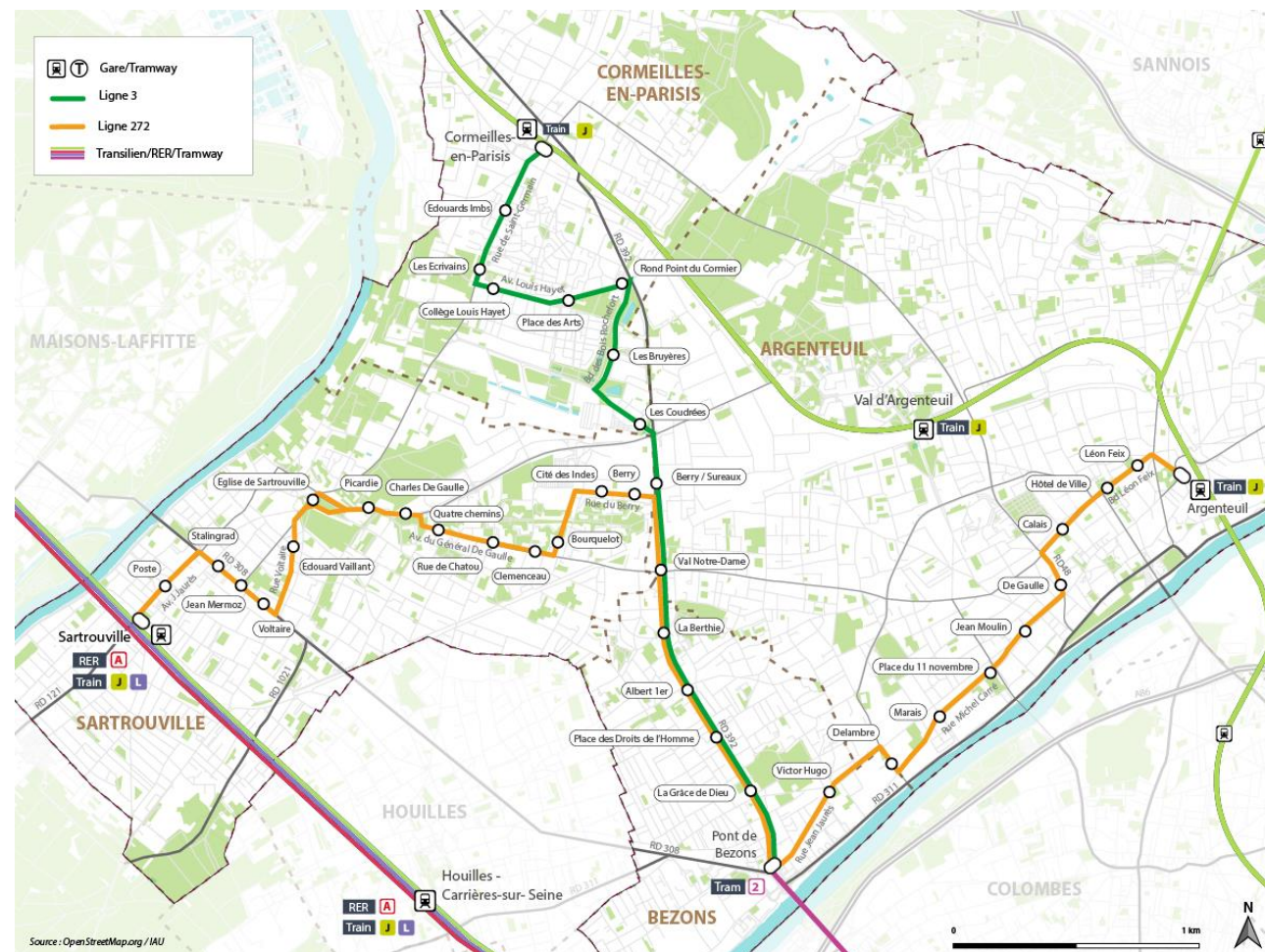


Figure 11 : Itinéraire des lignes 3 et 272

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

Le principe des voies dédiées repose sur plusieurs éléments :

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

2.4.1.2. PRINCIPES GENERAUX D'INSERTION

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

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

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

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

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

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

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

- Le site propre bidirectionnel axial :

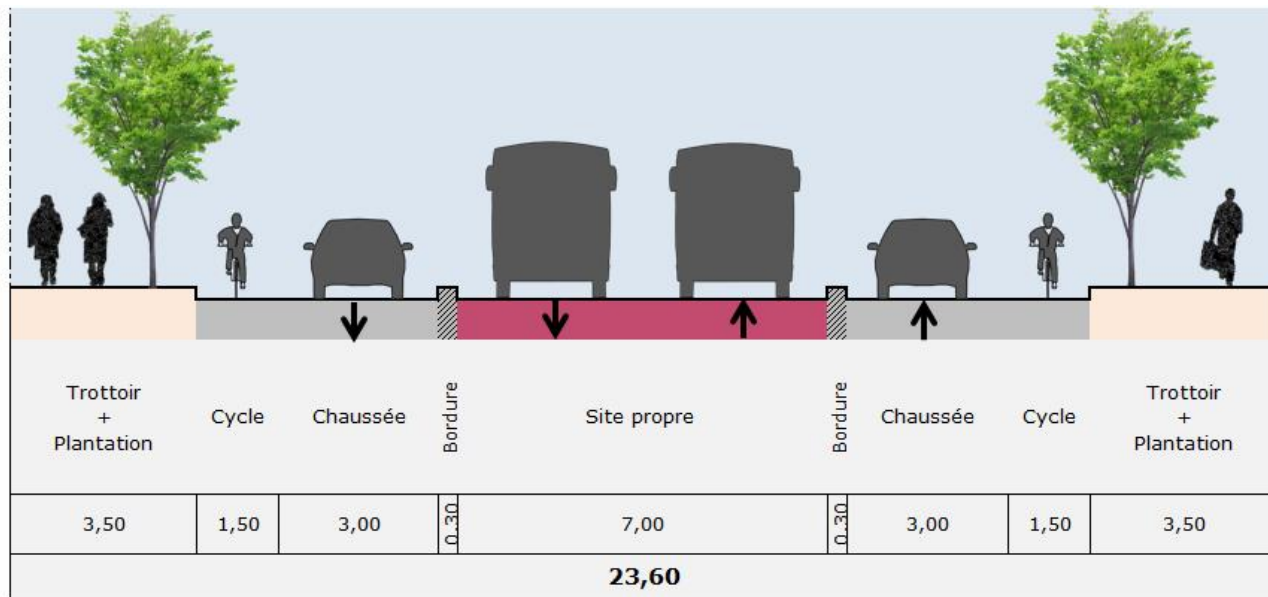


Figure 12 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial

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

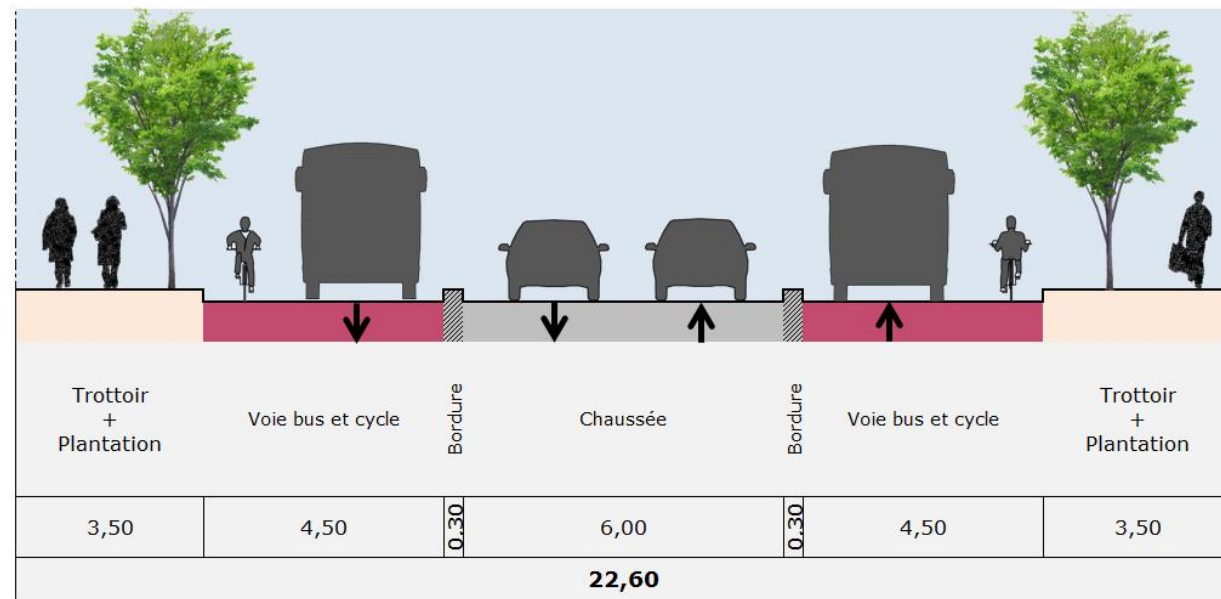


Figure 13 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bilatéral

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

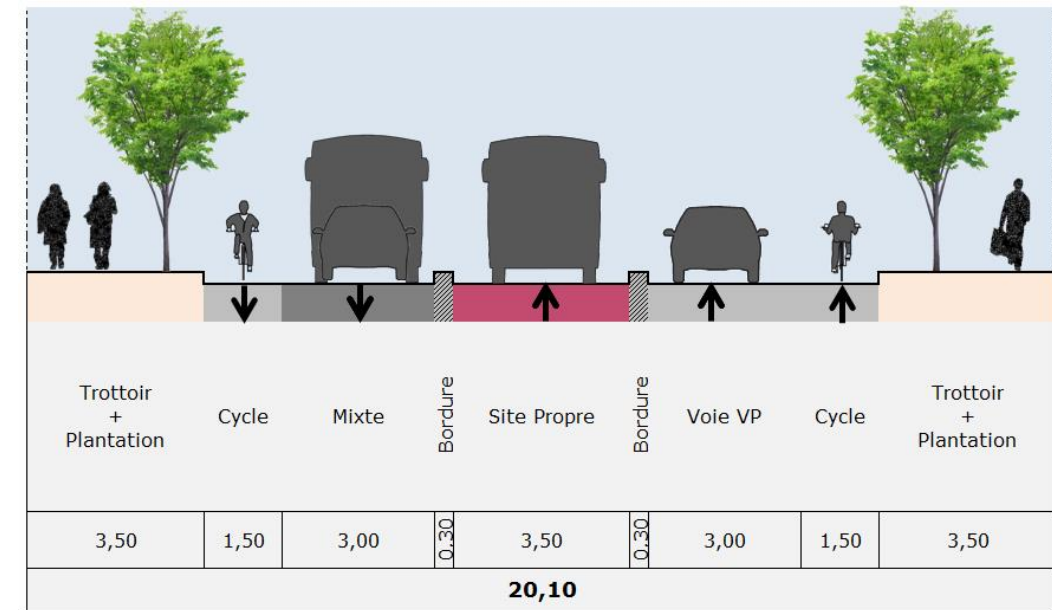


Figure 14 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre monodirectionnel

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

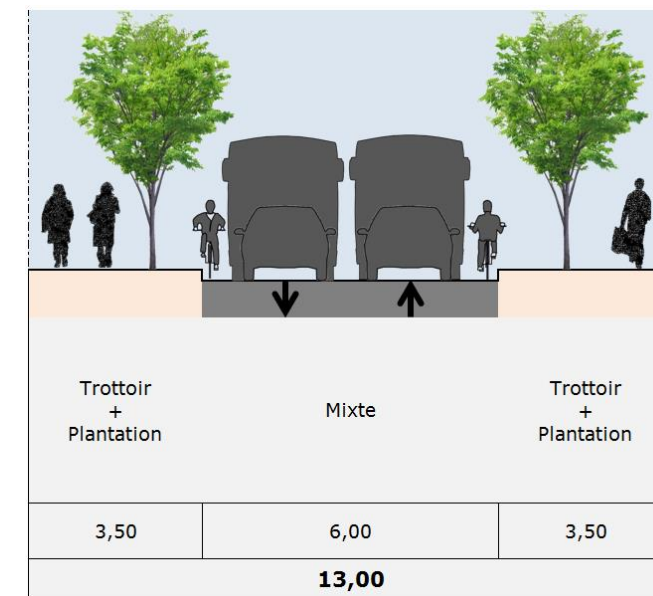


Figure 15 : Coupe type pour l'insertion de circulation en banalisée

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

2.4.1.3. PRINCIPES D'INSERTION RETENUS

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

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

Le tracé emprunte dans l'ordre les axes suivants :

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

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

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

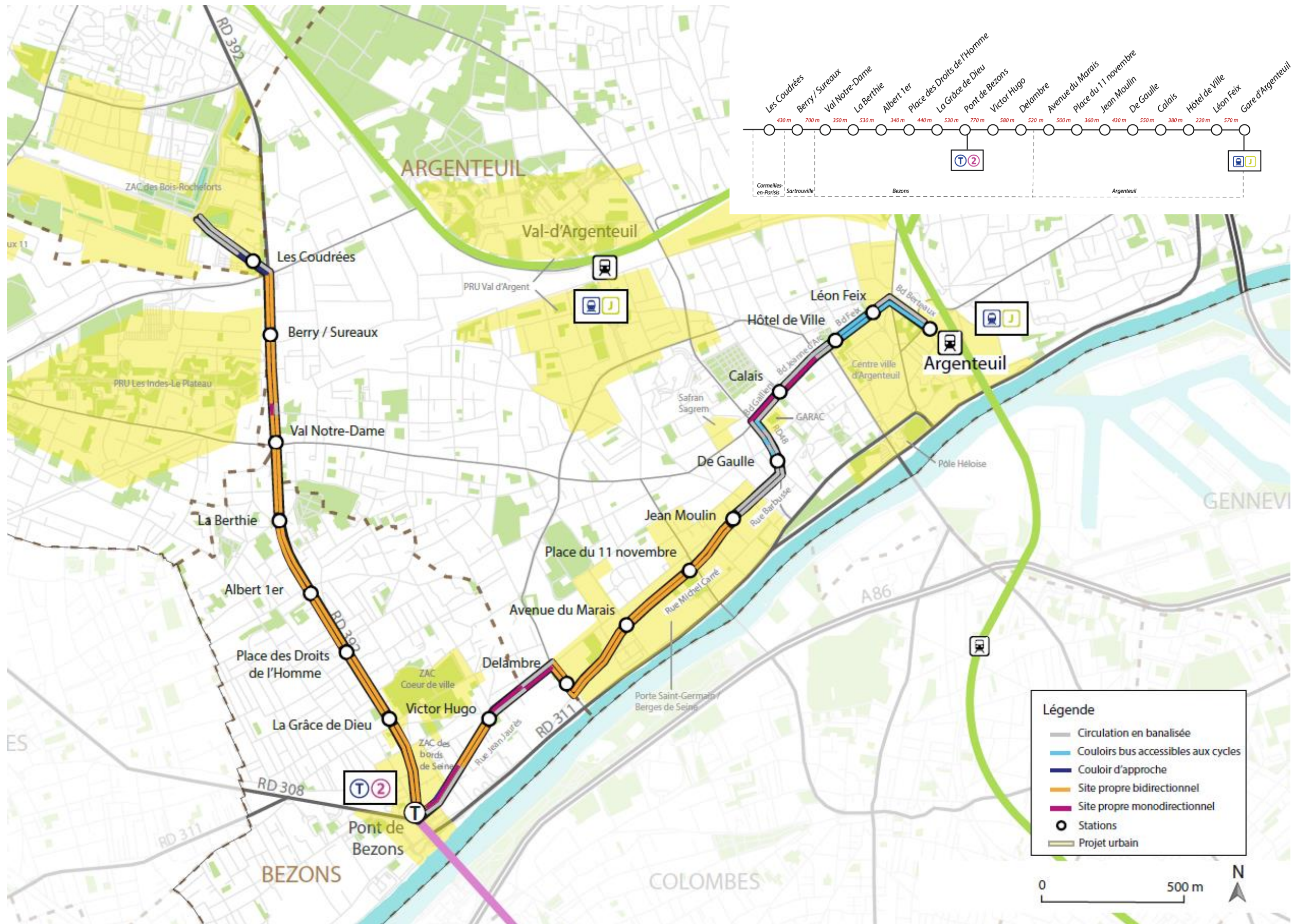


Figure 16 : Aménagements bus retenus sur les voies dédiées et synoptique des stations le long des voies dédiées

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

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

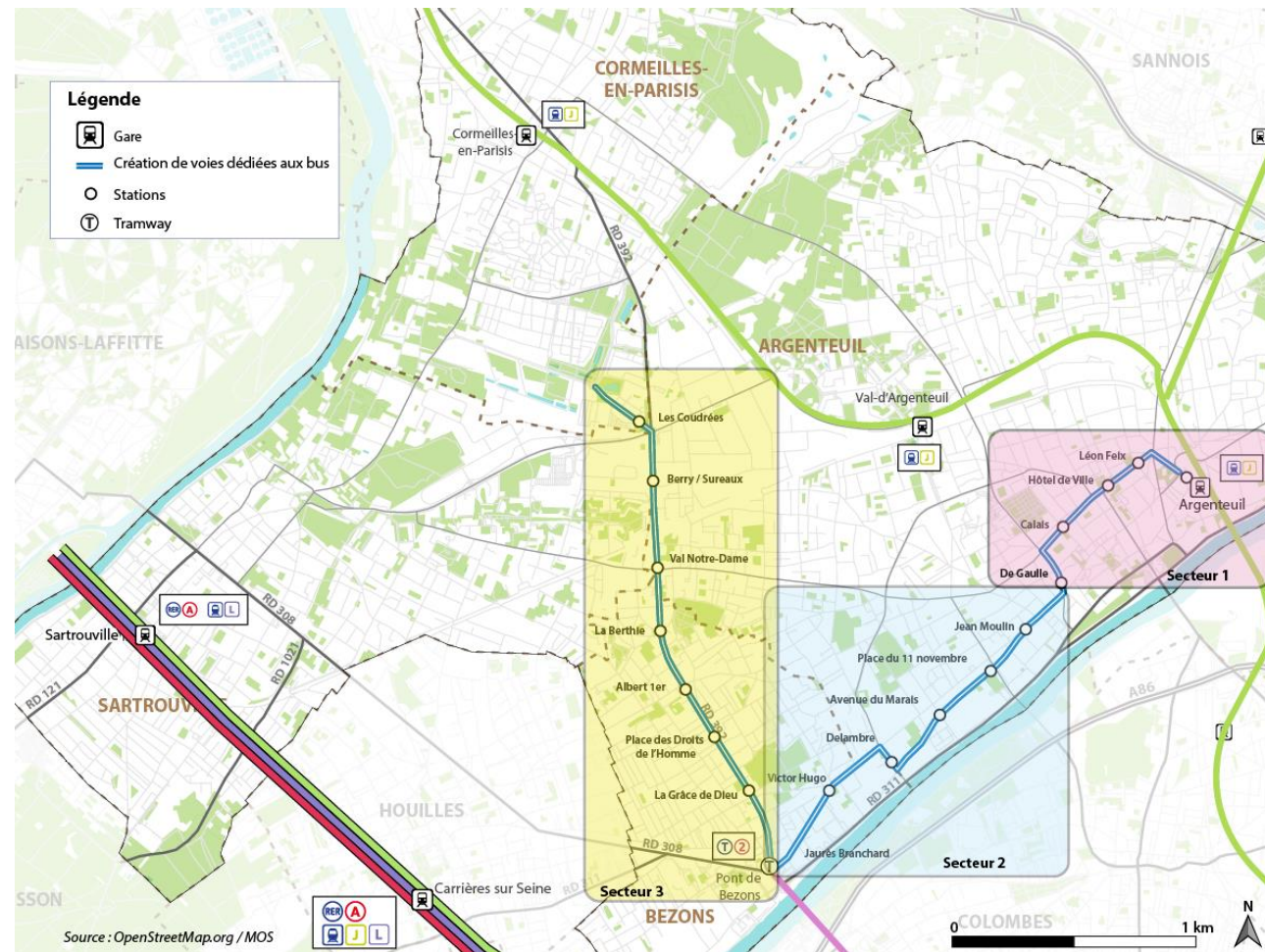


Figure 17 : Séquences d'études

2.4.2. Secteur 1 : Centre-ville d'Argenteuil

2.4.2.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

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

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



Figure 18 : Proposition d'insertion dans le centre-ville d'Argenteuil

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

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

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

2.4.2.3. 1-B : BOULEVARD LEON FEIX

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



Figure 21 : Profil actuel sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et le Boulevard Maurice Berteaux

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

Enjeux du secteur :

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

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

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

2.4.2.2. 1.A : BOULEVARD MAURICE BERTEAUX

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



Figure 19 : Profil actuel sur le boulevard Maurice Berteaux

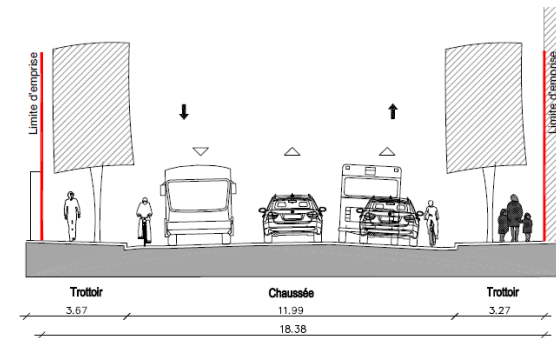


Figure 20 : Coupe type en section courante sur le boulevard Berteaux

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

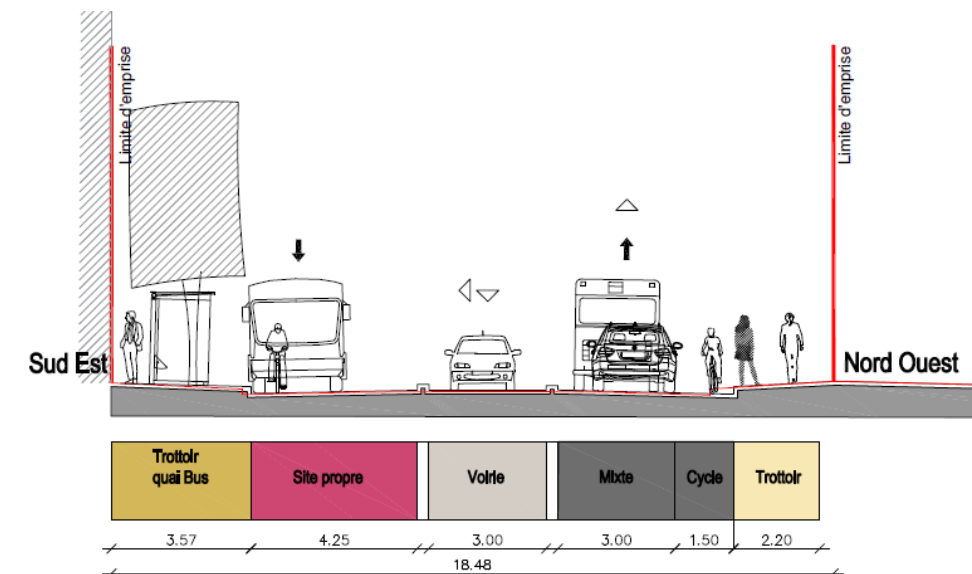


Figure 22 : Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix entre les rues Berteaux et Michelet

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



Figure 23 : Profil actuel sur le boulevard Léon Feix entre les rues Michelet et Belin

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

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

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

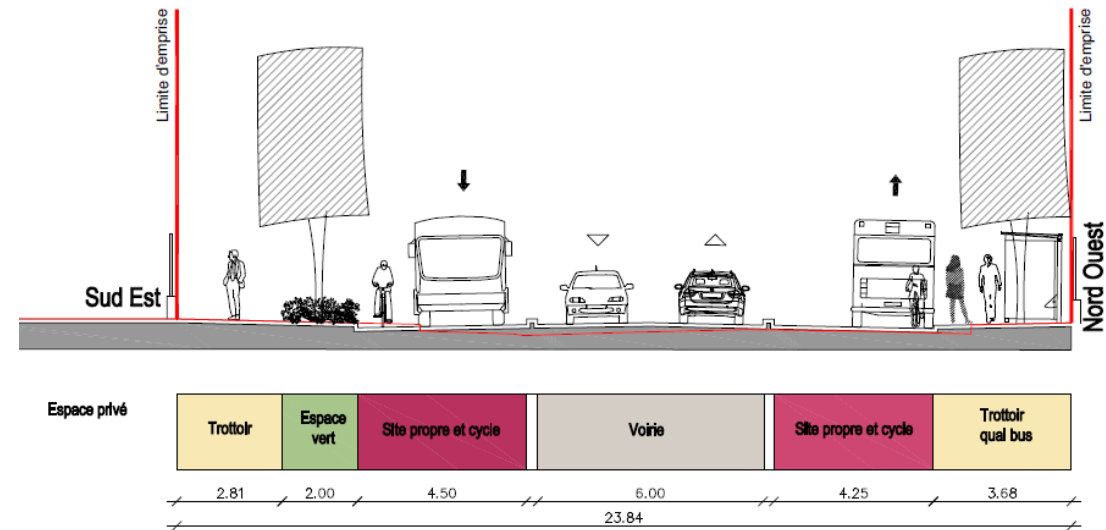


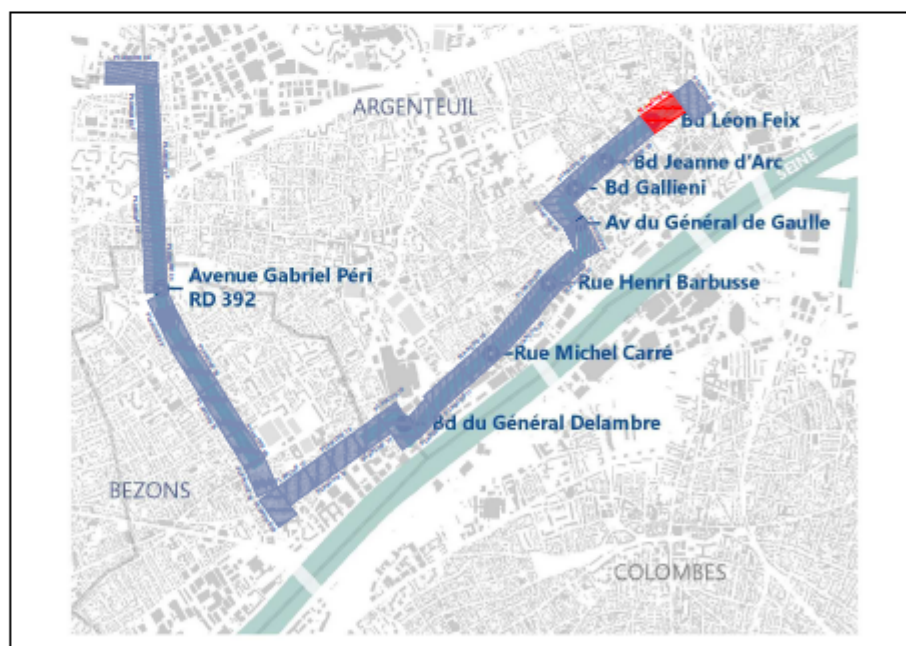
Figure 24 : Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix



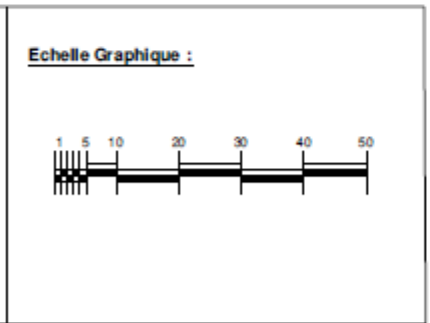
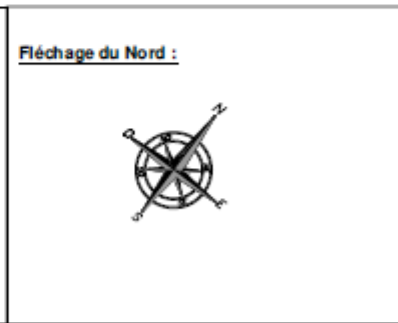
Figure 25 : Intention d'aménagement sur le boulevard Léon Feix

Deux stations sont proposées sur le boulevard Léon Feix :

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



MATERIELS		VEGETATION		SYMBOLS		ZONAGES	
■	Viaje BUS	●	Arbre jeune	↑	Bus de la Seine	■	Zone BUS
■	Viaje BUS + TC	●	Arbre adulte à conserver	↑	Bus de la Seine	■	Zone BUS
■	Viaje TC	■	Zone vert	↑	Bus de la Seine	■	Zone BUS
■	Viaje BUS - station			↑	Bus de la Seine	■	Zone BUS
■	Viaje LOT			↑	Bus de la Seine	■	Zone BUS



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

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

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

MAITRISE D'OEUVRE :

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

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

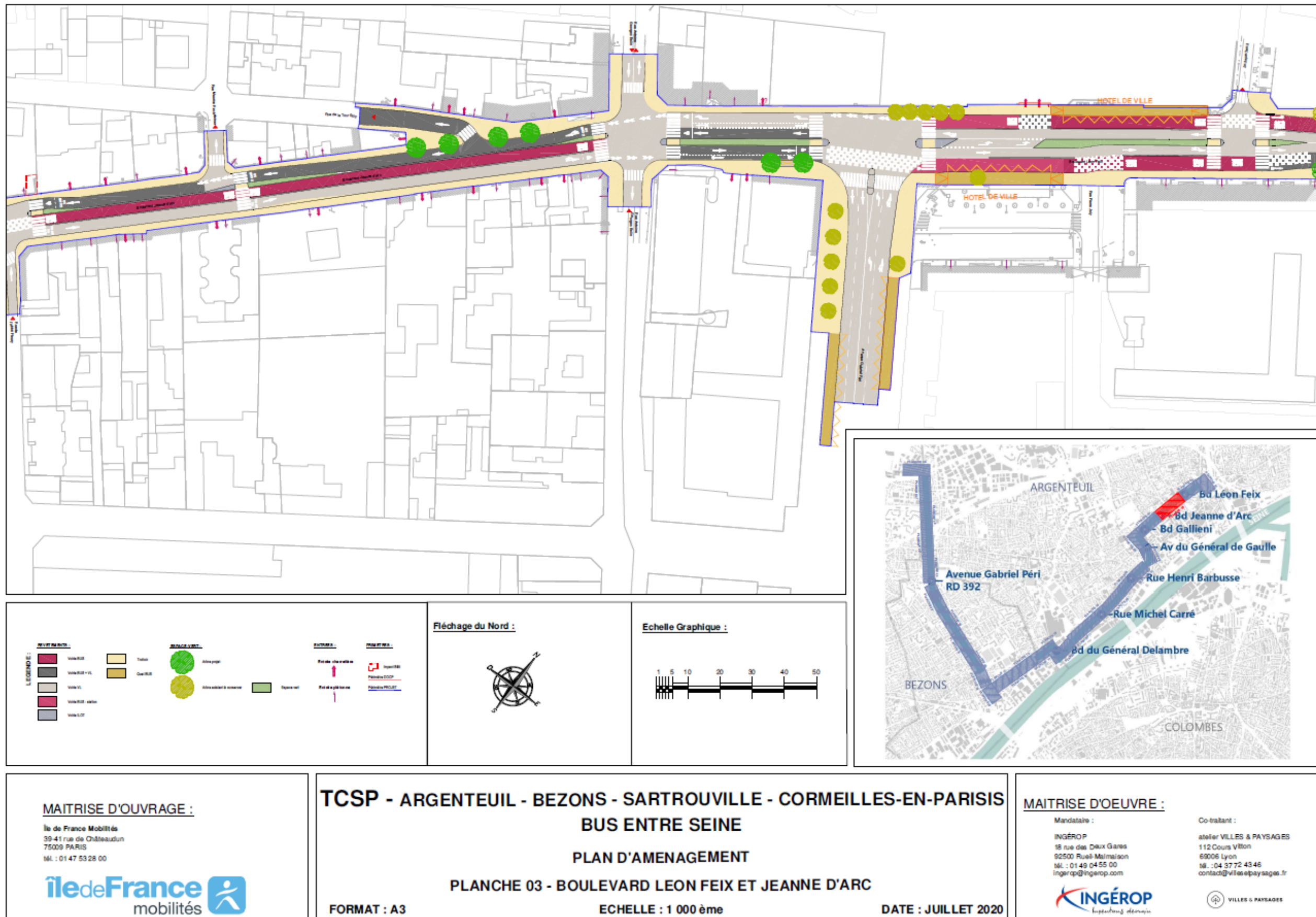


Figure 26 : Plans d'insertion du boulevard Léon Feix

2.4.2.4. 1-C : BOULEVARDS GALLIENI ET JEANNE D'ARC

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

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



Figure 27 : Profils actuels sur les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni

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

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

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

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

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

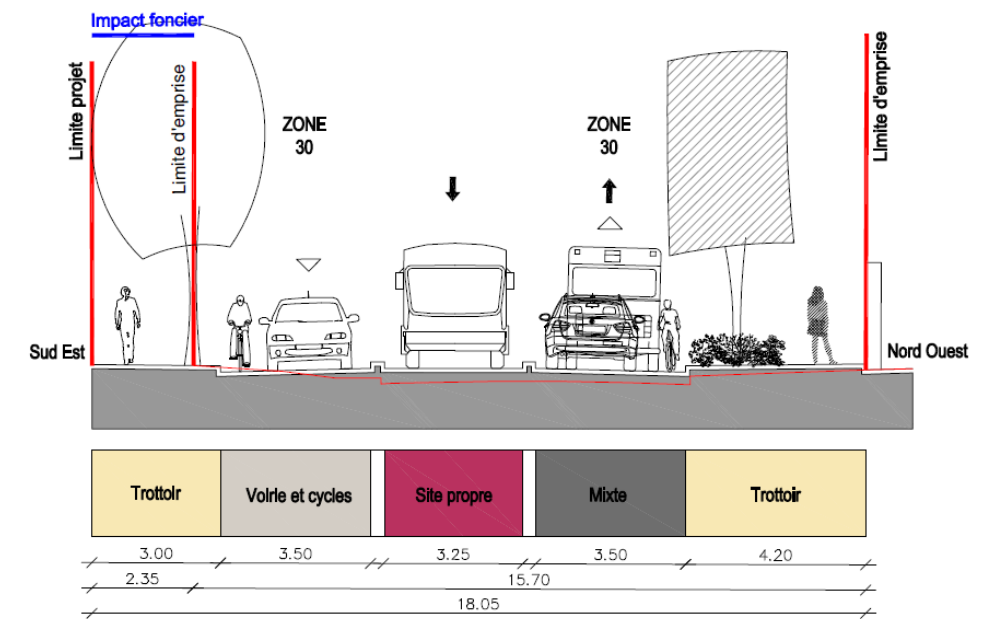
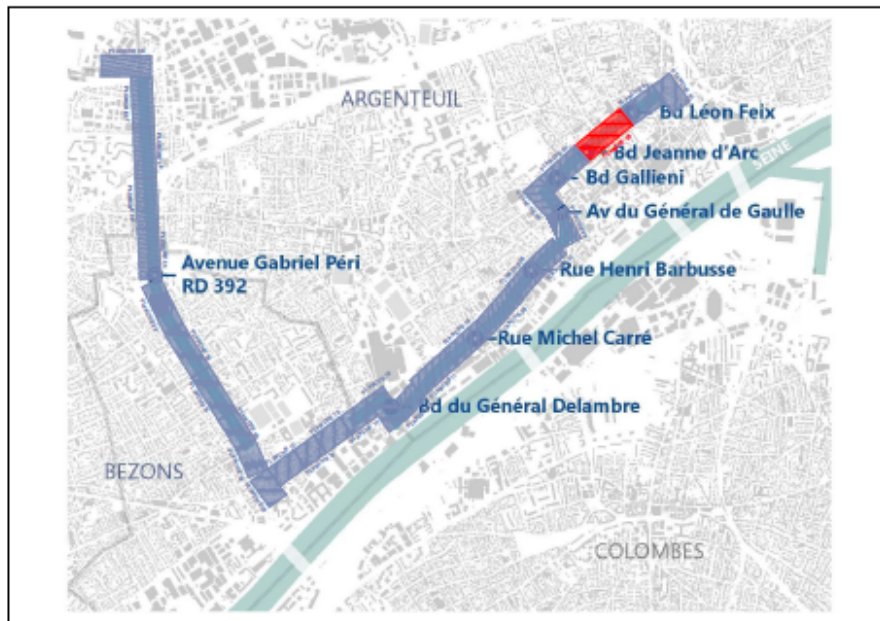
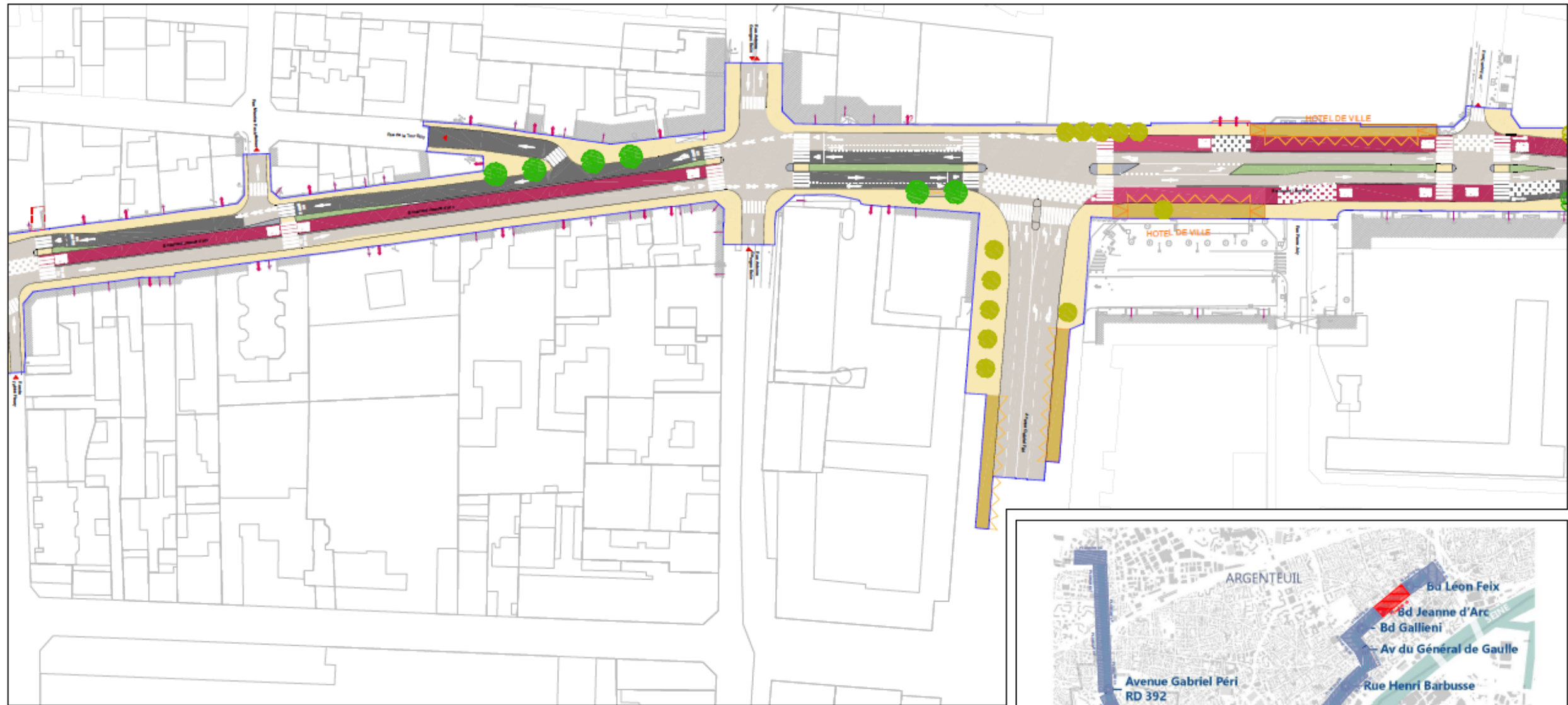
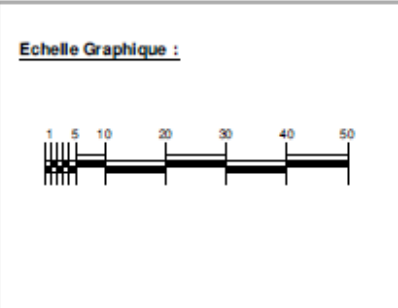
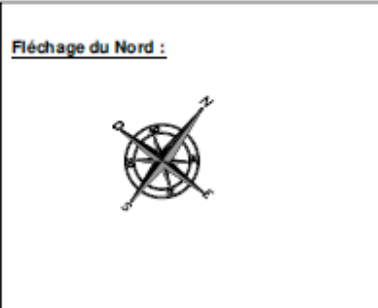


Figure 28 : Coupe type en section courante sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc

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



REVIÈMENTS		PLANTAGE		SYMBOLES		PROJECTIONS	
■	Voie B2	■	Talut	●	Point de circulation	■	Immeuble
■	Voie B2+VL	■	Carrelé	●	Point de stationnement	■	Parcelle COOP
■	Voie V1	■	Arbre caduc	■	Point de piéton	■	Parcelle PLOUT
■	Voie B2+V2	■	Arbre persistant	■	Point de bus	■	
■	Voie V2	■	Arbre jeune	■	Point de vélo	■	
■	Voie V2+V3	■	Arbre à planter	■	Point de vélo	■	
■	Voie V3	■	Arbre à planter	■	Point de vélo	■	
■	Voie V3+V4	■	Arbre à planter	■	Point de vélo	■	
■	Voie V4	■	Arbre à planter	■	Point de vélo	■	
■	Voie V4+V5	■	Arbre à planter	■	Point de vélo	■	
■	Voie V5	■	Arbre à planter	■	Point de vélo	■	



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

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 03 - BOULEVARD LEON FEIX ET JEANNE D'ARC
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :

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

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

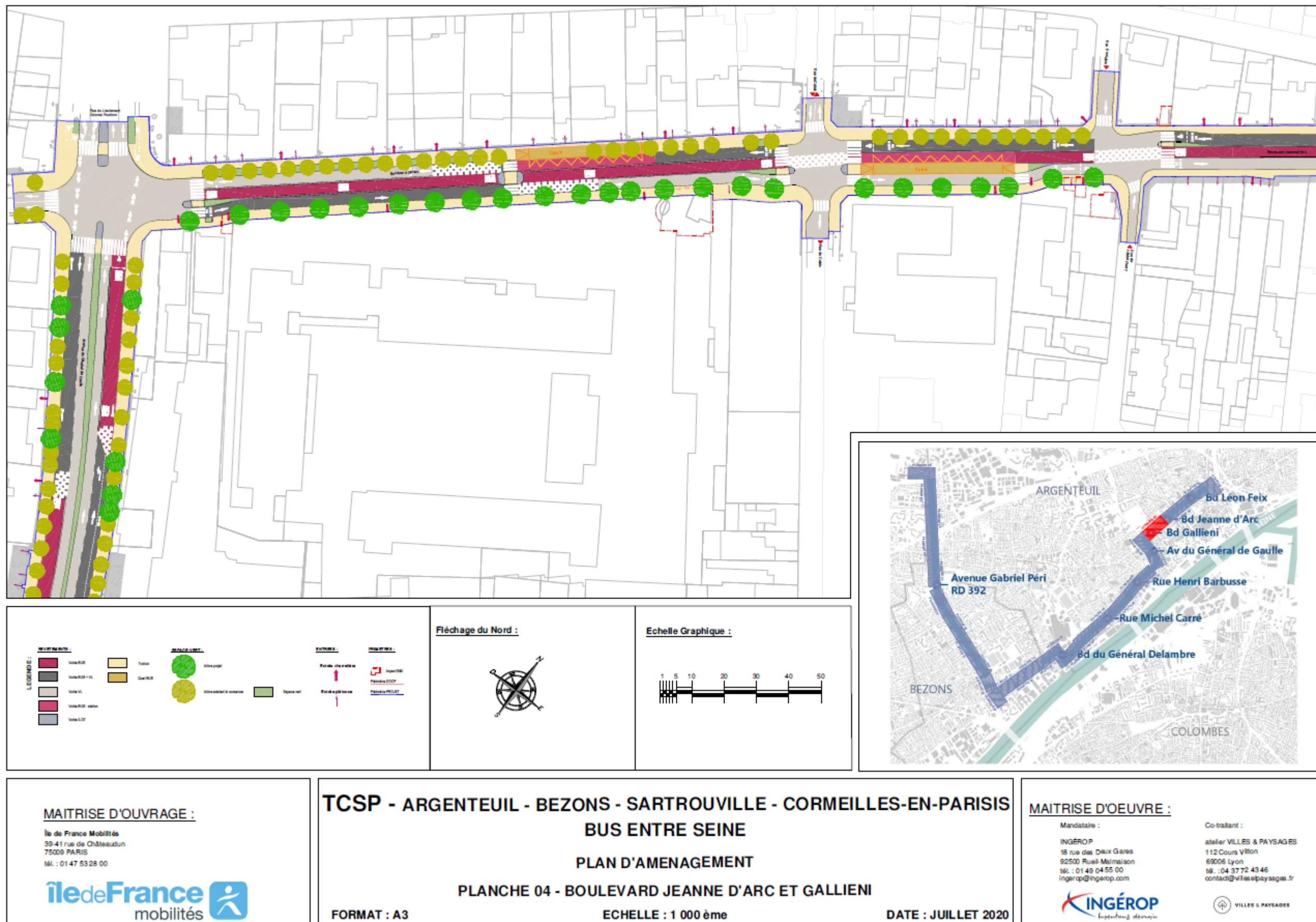


Figure 29 : Plan d'insertion sur les boulevards Jeanne D'Arc et Gallieni

2.4.2.5. 1-D : RD48

La route départementale RD48 permet de relier Argenteuil à Corneilles-en-Parisis. Il s'agit d'une artère importante qui accueille des flux élevés mais ne faisant pas ressortir de difficultés majeures de circulation.



Figure 30 : Profils actuels de la RD48

Le projet prévoit de mettre place des couloirs bus en approche des carrefours. Ces aménagements, ainsi que la mise en place d'un itinéraire cycle continu (bande cyclable ou circulation dans les couloirs bus), nécessitent la réduction de la capacité viaire de 2x2 voies à 2x1 voie en approche de carrefour. Les aménagements ont toutefois été conçu de manière à garantir le fonctionnement satisfaisant des carrefours.

De même que sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc, une attention particulière est apportée à la végétation. Le stationnement est supprimé au profit de la mise en place d'alignements d'arbres.

L'implantation d'une station « De Gaulle » est prévue à proximité du carrefour avec la rue Henri Barbusse permettant ainsi l'accessibilité piétonne au centre-ville d'Argenteuil, au marché Héloïse ou encore à la CAF.

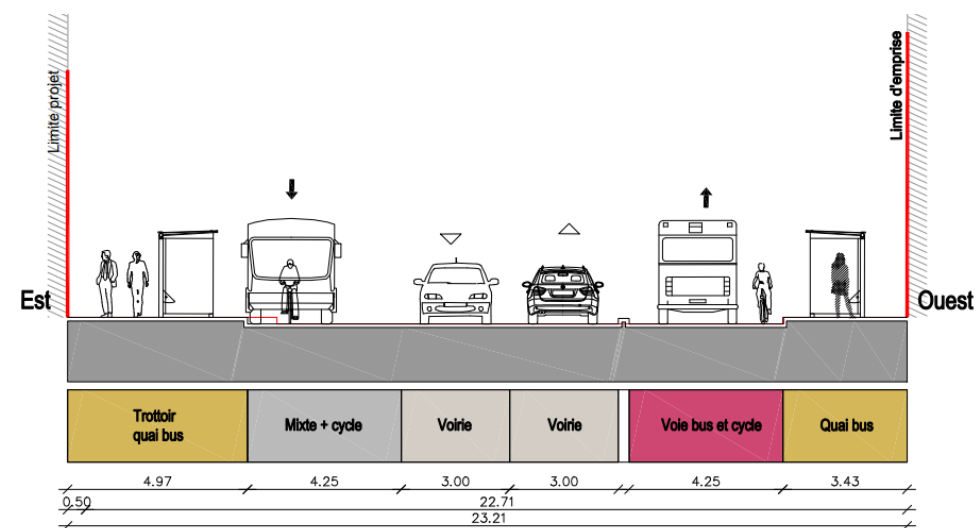
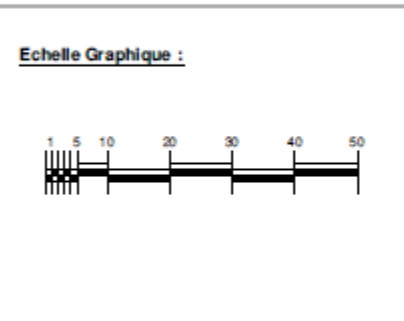
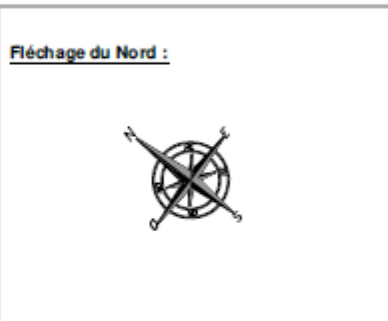


Figure 31 : Coupe au droit de la station « De Gaulle » sur la RD48



SYMBOLES		VEGETATION		EQUIPEMENTS		PROTECTIONS	
[Red Box]	trottoir	[Green Circle]	Allée piétons	[Red Arrow]	Point de circulation	[Red Box]	Inondable
[Yellow Box]	trottoir avec arbres	[Yellow Circle]	Allée piétons avec arbres	[Green Arrow]	Point de circulation	[Red Box]	Inondable COOP
[Grey Box]	trottoir	[Green Square]	Espace vert	[Red Arrow]	Point de circulation	[Red Box]	Inondable PROJET
[Light Grey Box]	trottoir						



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

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 05 - AVENUE DU GENERAL DE GAULLE
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :

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

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

Figure 32 : Plan d'insertion de la RD48

2.4.3. Secteur 2 : du centre-ville d'Argenteuil au Pont de Bezons

2.4.3.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

Le secteur 2 s'étend sur près de 3 km de la rue Henri Barbusse jusqu'au Pont de Bezons en passant par :

- La rue Henri Barbusse ;
- La rue Michel Carré ;
- Le boulevard du Général Delambre ;
- La rue Danielle Casanova ;
- La rue Jean Jaurès.

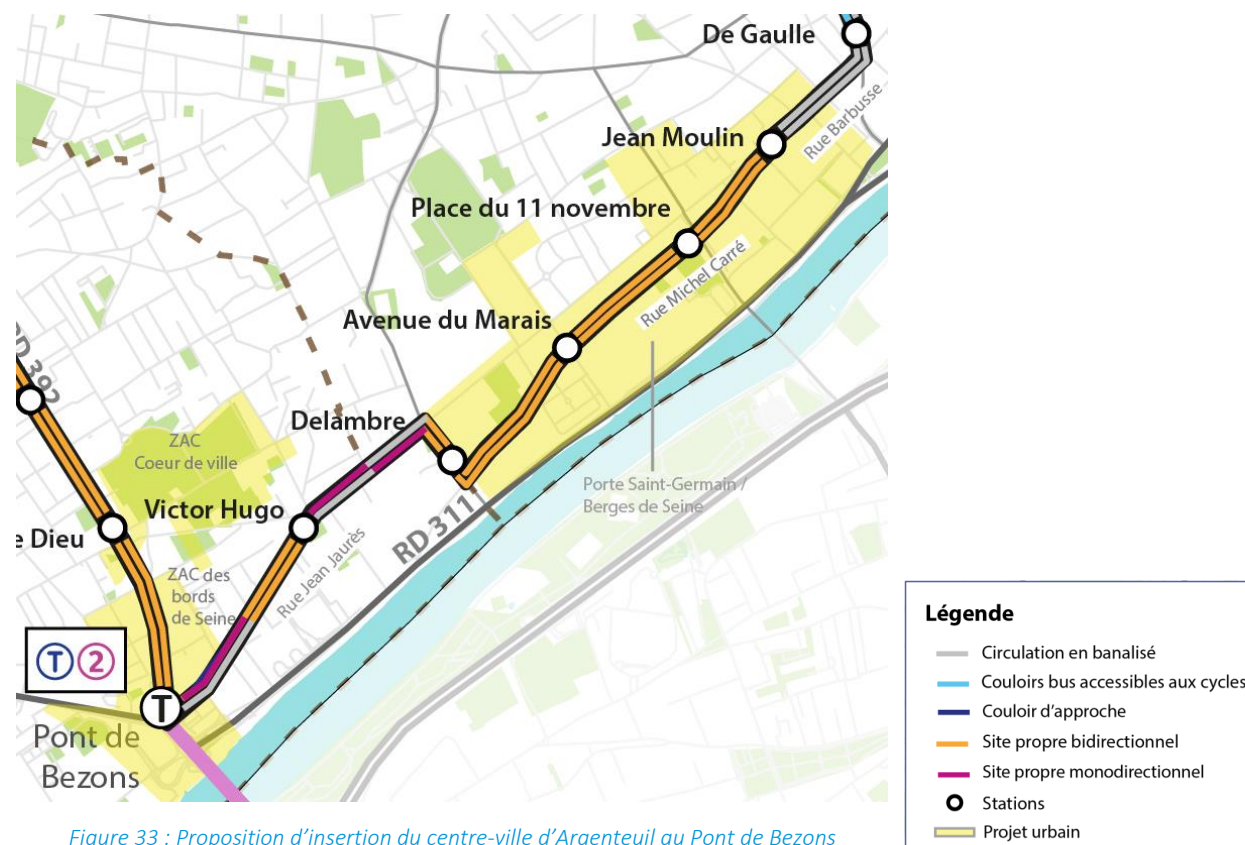


Figure 33 : Proposition d'insertion du centre-ville d'Argenteuil au Pont de Bezons

Il s'agit d'un secteur majoritairement occupé par des zones d'activités ponctuées de logements individuels ou collectifs et caractérisé par de nombreux projets urbains dont Porte Saint-Germain / Berges de Seine. La mutation de ce secteur s'inscrit dans une synergie avec le projet Bus Entre Seine, permettant une plus grande souplesse d'emprise pour l'implantation des voies dédiées, qui bénéficieront aux futurs habitants et usagers.

La traversée du territoire de Bezons via la rue Jean Jaurès viendra également renforcer la desserte d'un secteur où la densité de population, le niveau d'équipement (stades, écoles) et l'activité économique (bureaux River Ouest), déjà élevés, seront renforcés après la livraison des ZAC « Bords de Seine » et « Cœur de Ville ».

L'aménagement de voies réservées aux bus facilitera l'accessibilité des populations actuelles et futures et renforcera l'attractivité du quartier. Une place privilégiée sera ainsi accordée aux transports en commun et aux modes doux.

Enjeux du projet :

- Assurer une liaison bus performante entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons
- Proposer des aménagements bus adaptés à un tissu urbain contraint et/ou en mutation
- Accompagner le développement du secteur et l'arrivée de nouveaux habitants et activités
- Apporter une ambiance végétale identitaire

Ce secteur est décomposé en 4 sous-secteurs pour répondre aux différentes typologies urbaines traversées qui sont décrits ci-après :

- 2-A : la rue Henri Barbusse ;
- 2-B : la rue Michel Carré ;
- 2-C : le boulevard du Général Delambre ;
- 2-D : les rues Danielle Casanova et Jean Jaurès.

2.4.3.2. 2-A : RUE HENRI BARBUSSE

Sur la rue Henri Barbusse, le profil est très contraint. En effet, située entre deux alignements bâtis récents, la voirie est étroite (largeur d'environ 6 m) et bordée de stationnement pouvant perturber la circulation des bus.



Figure 34 : Profils actuels de la rue Henri Barbusse

L'emprise disponible, la présence de bâtis à l'alignement et les besoins en circulation routière ne permettent pas l'insertion d'un site propre bus. Ainsi, la circulation des bus est prévue en banalisée dans la circulation générale. Le projet prévoit la réduction du stationnement et la mise en place d'une zone 30 dans laquelle la cohabitation des bus, des automobiles et des cycles est proposée. La voirie sera élargie à 7 m pour faciliter la circulation des bus.

La mise en place de la priorité bus aux carrefours permettra de limiter les temps perdus par les bus dans cette section en circulation banalisée.

La plantation d'arbres est proposée autant que possible.

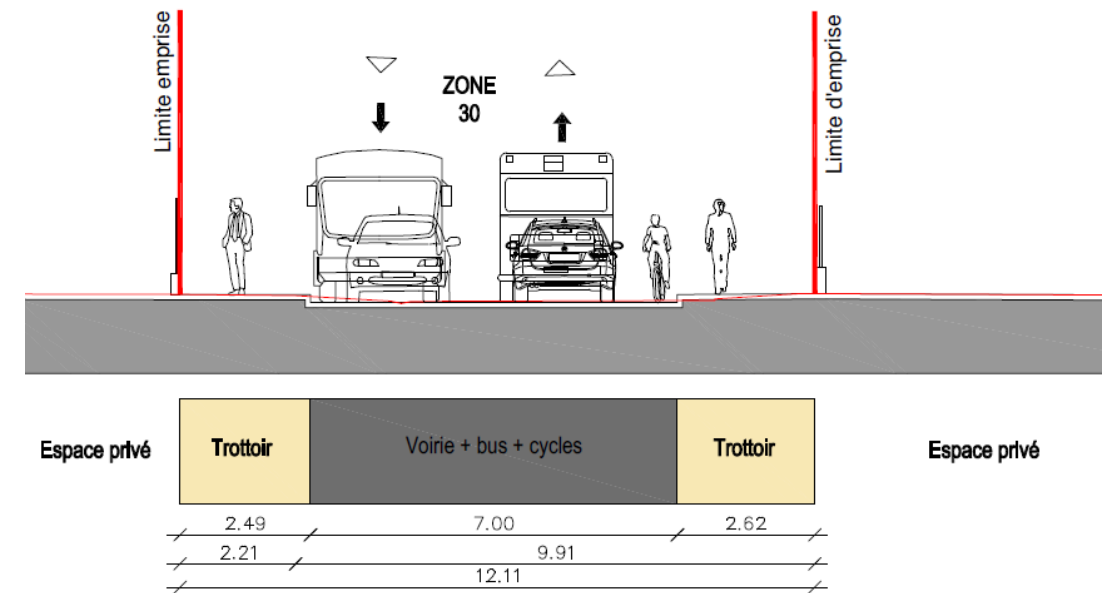
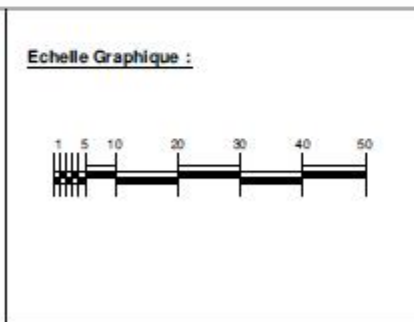
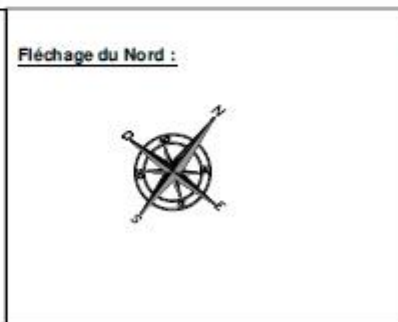


Figure 35 : Coupe type en section courant sur la rue Henri Barbusse



MATERIELS		VEGETATION		SYMBOLES		PROBLEMES	
Voie B2E	Trottoir	Arbre jeune	Point de circulation	Interdit	Voie B2E	Voie B2E	Voie B2E
Voie B2E-VL	Garage	Arbre adulte à croissance	Point de stationnement	Interdit	Voie B2E	Voie B2E	Voie B2E
Voie V1					Voie B2E	Voie B2E	Voie B2E
Voie B2E					Voie B2E	Voie B2E	Voie B2E
Voie B2E					Voie B2E	Voie B2E	Voie B2E
Voie L07					Voie B2E	Voie B2E	Voie B2E



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

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 07 - RUE HENRI BARBUSSE
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :
 Mandataire :
 INGÉROP
 18 rue des Deux Gares
 92500 Rueil-Malmaison
 Tél. : 01 49 04 55 00
 ingerop@ingerop.com

Co-traitant :
 atelier VILLES & PAYSAGES
 112 Cours Vilbon
 69006 Lyon
 Tél. : 04 37 72 43 48
 contact@villespaysages.fr

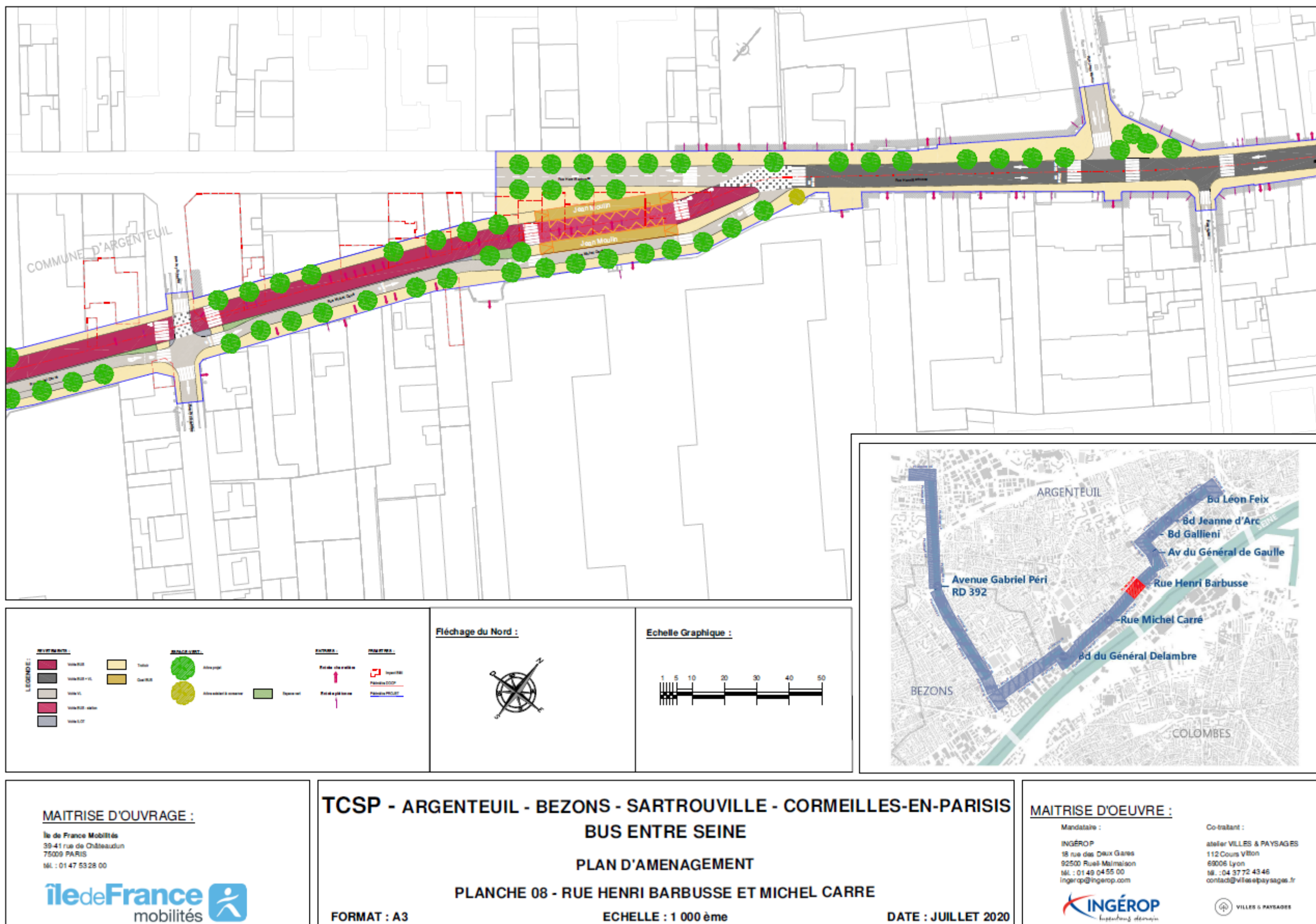


Figure 36 : Plan d'insertion de la rue Henri Barbusse

2.4.3.3. 2-B : RUE MICHEL CARRÉ

Actuellement, la rue Michel Carré présente un profil étroit et en partie en sens unique. Le secteur est marqué par des remontées de file dues à la congestion du Pont de Colombes, en particulier à l'heure de pointe du matin.



Figure 37 : Profils actuels sur la rue Michel Carré

Pour faciliter la circulation des bus, il est prévu d'aménager un site propre bidirectionnel. Celui-ci sera majoritairement positionné en position axiale (au milieu de la voirie), de manière à préserver les conditions d'accès aux entrées riveraines. Les voies dédiées seront en position latérale (côté trottoir) uniquement aux extrémités de la rue Michel Carré, à proximité de la rue Henri Barbusse et du boulevard du Général Delambre.

La rue Michel Carré est à double sens, à l'exception de la section entre la rue Henri Barbusse et la Place du 11 novembre.

L'ensemble de l'axe est en zone 30 afin de permettre la cohabitation des véhicules particuliers et des cycles sur un axe apaisé. En parallèle, des aménagements cyclables continus sont envisagés sur la rue Henri Barbusse par la Ville d'Argenteuil (hors projet Bus Entre Seine).

Sur cette section contrainte, l'emprise actuelle disponible ne permet pas l'insertion d'un site propre bus et la restitution des fonctionnalités urbaines existantes. Un élargissement de l'emprise existante est donc prévue en lien avec le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, permettant la création d'un véritable axe urbain et paysager dans ce quartier en transformation.

En effet, il est réaménagé de manière qualitative avec la mise en place d'alignement d'arbres. Du stationnement est restitué ponctuellement.

Trois stations permettront de desservir le secteur :

- **Station « Jean Moulin »** : implantée au niveau du carrefour rue Michel Carré / rue Henri Barbusse, elle permettra de desservir les activités économiques de la rue Henri Barbusse ;
- **Station « Place du 11 Novembre »** : située au niveau de la Place du 11 novembre, elle permettra de desservir le nouveau projet urbain Porte Saint-Germain / Berges de Seine mais aussi les commerces et les entreprises déjà présents ;
- **Station « Marais »** : située au droit de l'avenue Marais, cette station permettra de desservir le stade du Marais ou encore le bassin d'emploi à proximité et le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine.

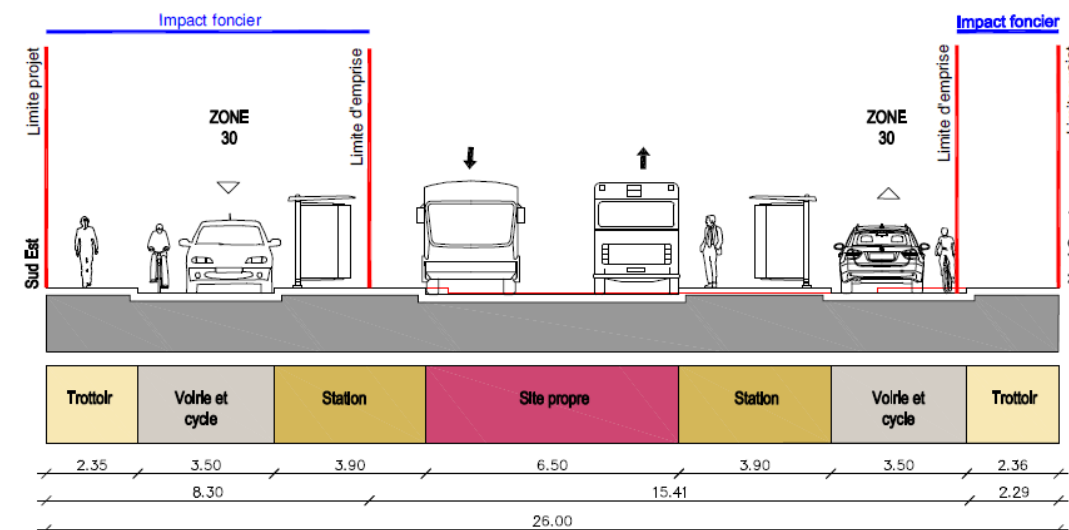


Figure 38 : Coupe au droit de la station « Marais »

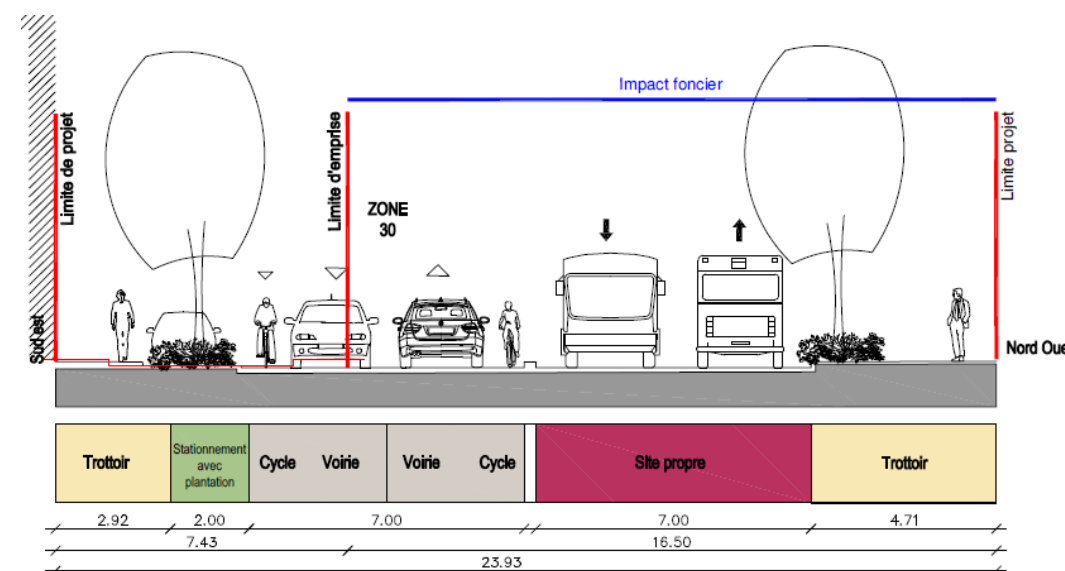
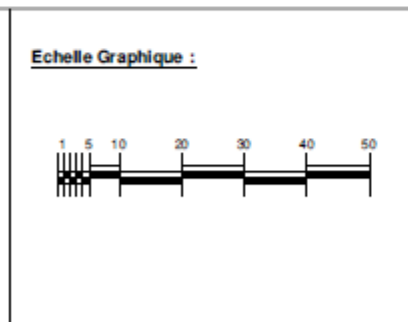
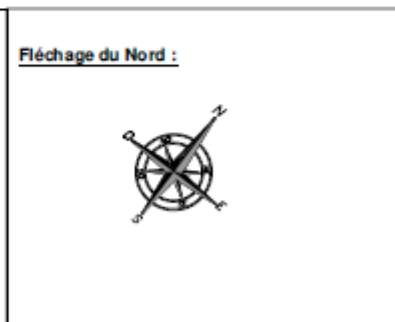
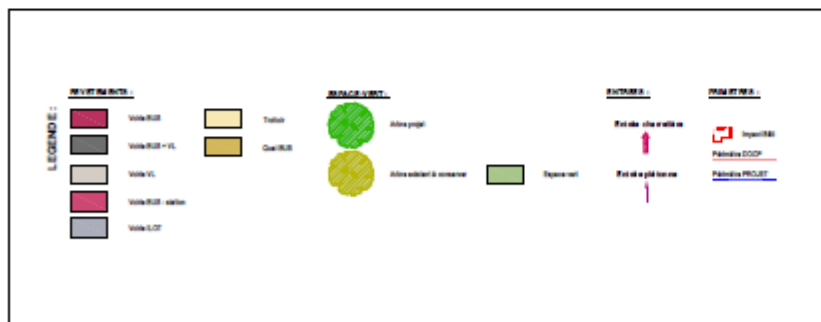
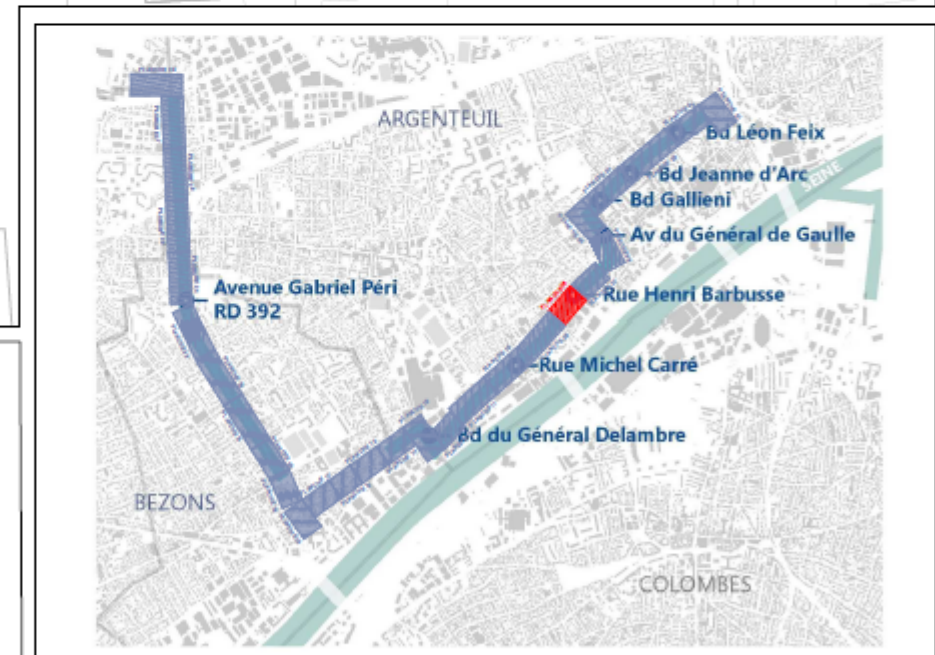


Figure 39 : Coupe type en section courante avec site propre latéral sur la rue Michel Carré entre l'accès-sortie du O' Marché Frais et le boulevard du Général Delambre



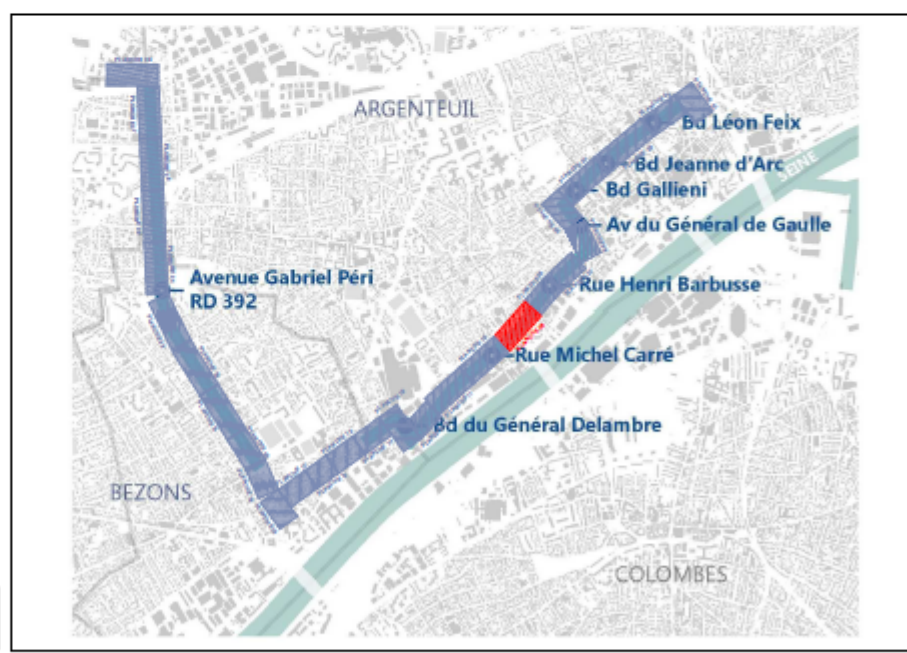
MAITRISE D'OUVRAGE :
 Île de France Mobilités
 39-41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS
 Tél. : 01 47 53 28 00

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 08 - RUE HENRI BARBUSSE ET MICHEL CARRE
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :

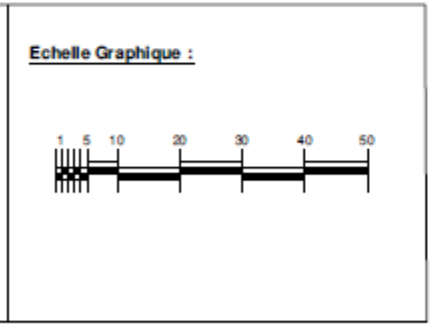
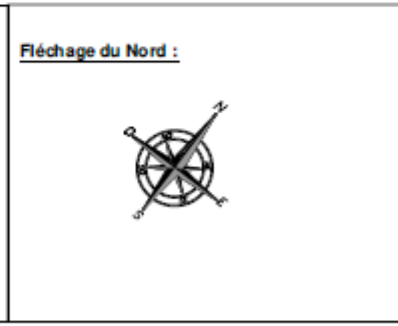
Mandataire :
 INGÉROP
 18 rue des Deux Gares
 92500 Rueil-Malmaison
 Tél. : 01 49 04 55 00
 ingerop@ingerop.com

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



LEGENDE :

SYMBOLES	LEGÈRES	SYMBOLS	SYMBOLES
	Via BUS		Arbre
	Trottoir		Arbre existant à conserver
	Via BUS - VL		Espace vert
	Via VL		Flèche de circulation
	Via BUS - station		Flèche de priorité
	Via LIT		Importance
			Passage piéton
			Passage cycliste

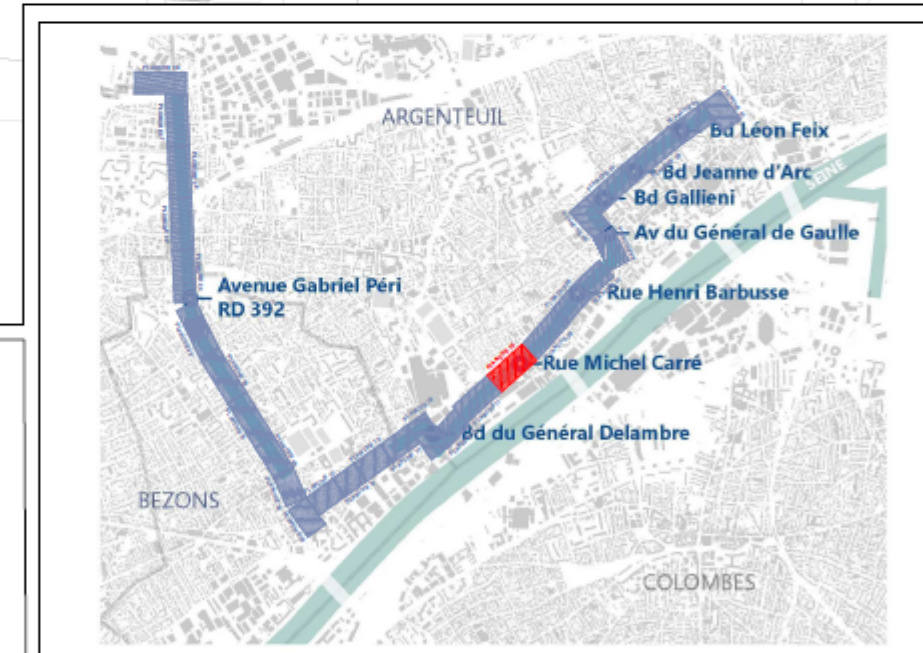


MAITRISE D'OUVRAGE :
 Île de France Mobilités
 39-41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS
 Tél. : 01 47 53 26 00

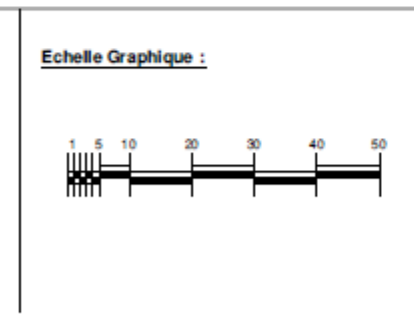
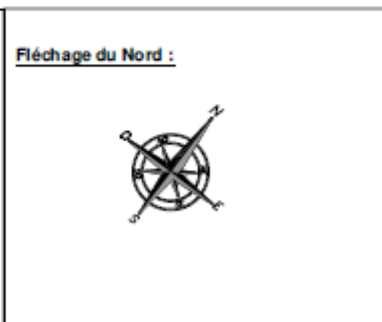
TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 09 - RUE MICHEL CARRE
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :

Mandataire : INGÉROP 18 rue des Deux Gares 92500 Rueil-Malmaison Tél. : 01 49 04 55 00 ingerop@ingerop.com	Co-traitant : atelier VILLES & PAYSAGES 112 Cours Vitton 69006 Lyon Tél. : 04 37 72 43 46 contact@villespaysages.fr
--	---



MUR ET MUR DE CLÔTURE		BOULEVARD		RUE		PAYSAN	
MUR DE CLÔTURE	MUR DE CLÔTURE	BOULEVARD	BOULEVARD	RUE	RUE	PAYSAN	PAYSAN
MUR DE CLÔTURE	MUR DE CLÔTURE	BOULEVARD	BOULEVARD	RUE	RUE	PAYSAN	PAYSAN
MUR DE CLÔTURE	MUR DE CLÔTURE	BOULEVARD	BOULEVARD	RUE	RUE	PAYSAN	PAYSAN
MUR DE CLÔTURE	MUR DE CLÔTURE	BOULEVARD	BOULEVARD	RUE	RUE	PAYSAN	PAYSAN



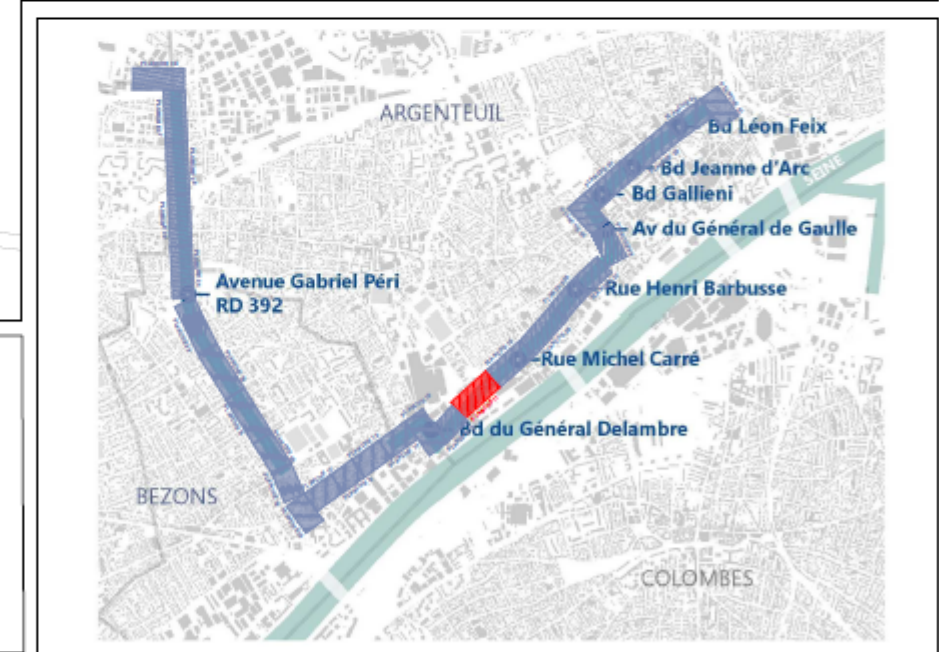
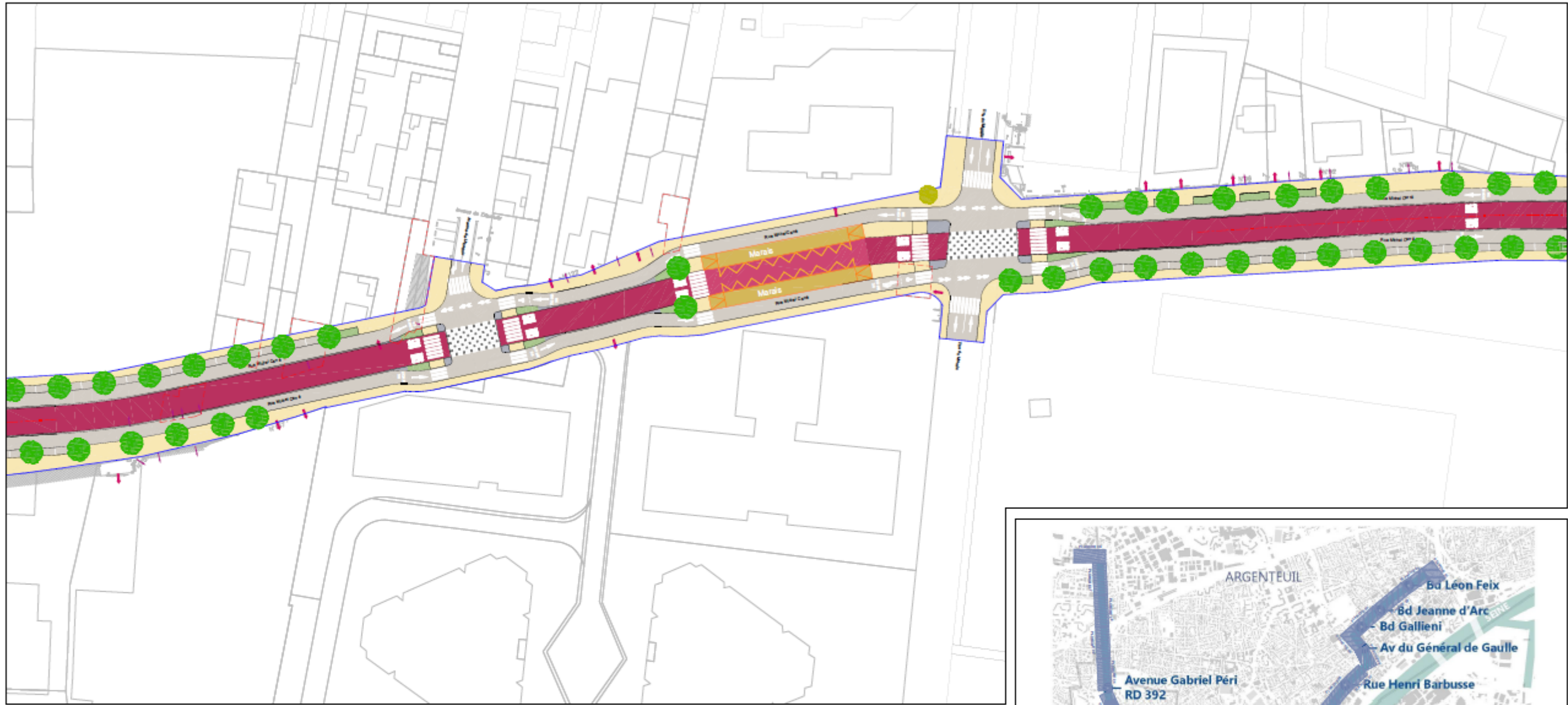
MAITRISE D'OUVRAGE :
 Île de France Mobilités
 39-41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS
 Tél. : 01 47 53 28 00

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 10 - RUE MICHEL CARRE
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

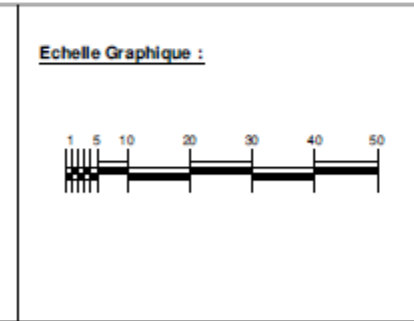
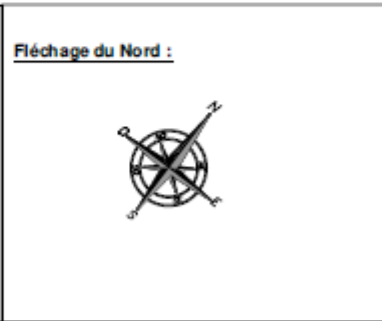
MAITRISE D'OEUVRE :

Mandataire :
 INGÉROP
 18 rue des Deux Gares
 92500 RUEIL-MALMAISON
 Tél. : 01 49 04 55 00
 ingerop@ingerop.com

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



MATERIALS		PLANTING		SIGNAGE	
Asphalt	Concrete	Green plants	Yellow plants	Blue signs	Red signs
Gravel	Grass	Yellow plants	Green plants	Blue signs	Red signs



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

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 11 - RUE MICHEL CARRE
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :

Mandataire : INGÉROP 18 rue des Deux Gares 92500 Rueil-Malmaison Tél. : 01 49 04 55 00 ingerop@ingerop.com	Co-traitant : atelier VILLES & PAYSAGES 112 Cours Vilton 69006 Lyon Tél. : 04 37 72 43 46 contact@villespaysages.fr
---	--

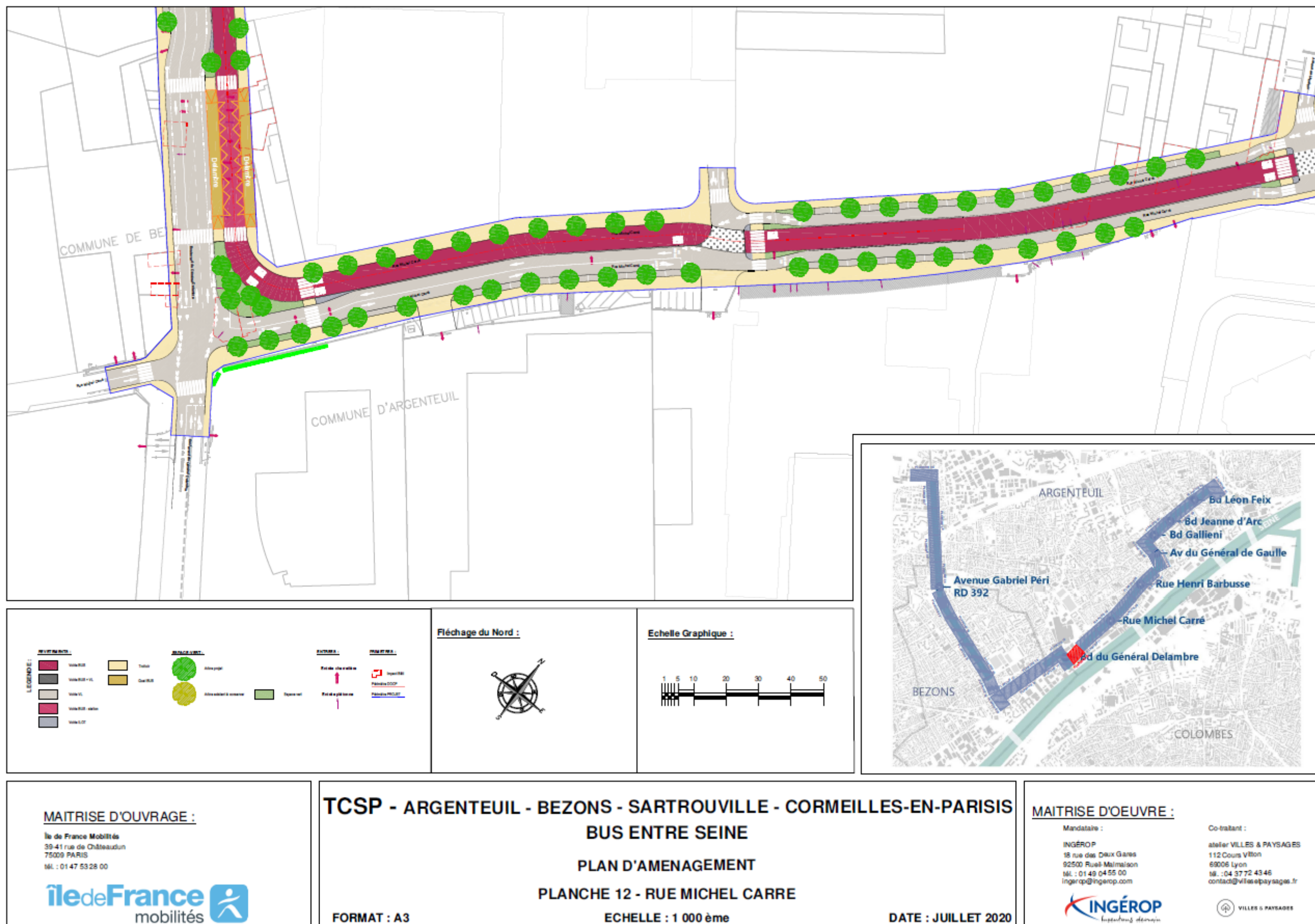


Figure 40 : Plans d'insertion de la rue Michel Carré

2.4.3.4. 2-C : BOULEVARD DU GENERAL DELAMBRE

Actuellement, le boulevard du Général Delambre ne connaît pas de difficulté particulière de circulation. Néanmoins, du fait de la mutation à venir de ce secteur et de la création d'un futur Centre Commercial, les flux routiers sont amenés à augmenter.



Figure 41 : Profil actuel sur le boulevard du Général Delambre

Les emprises disponibles ne permettant pas l'insertion d'un site propre bidirectionnel et la restitution des autres fonctionnalités sur l'ensemble du linéaire, un élargissement de l'emprise existante est prévu de part et d'autre de l'axe.

Il est proposé l'aménagement d'un site propre bidirectionnel latéral (côté trottoir) en rive est. Compte tenu des prévisions de trafic pour les véhicules particuliers liées aux projets urbains, il est prévu deux voies de circulation en direction de la rue Jean Jaurès et une seule voie en direction de la rue Michel Carré.

Un aménagement cyclable est proposé sur l'ensemble de l'axe. Un alignement d'arbres est aménagé de part et d'autre de la voirie. L'élargissement de l'emprise est mis à profit de la mise en place d'un double alignement d'arbres permettant de valoriser la qualité urbaine de l'axe.

Le stationnement est quant à lui restitué partiellement.

La **station « Delambre »** permettra de desservir les riverains, les entreprises du secteur ainsi que le centre commercial.

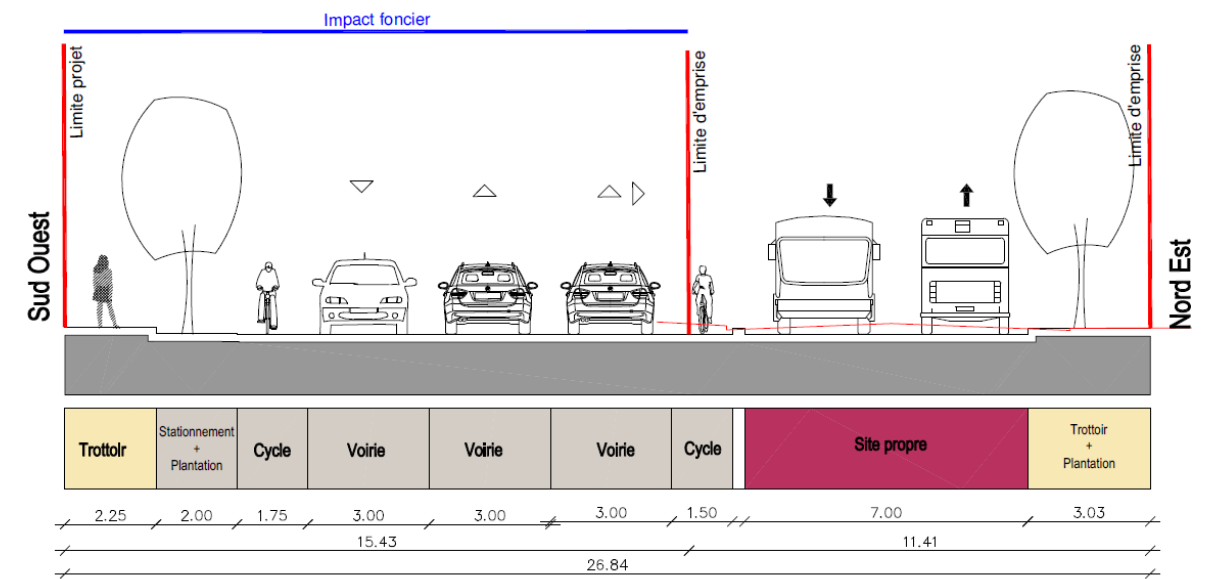


Figure 42 : Coupe type en section courante sur le boulevard du Général Delambre

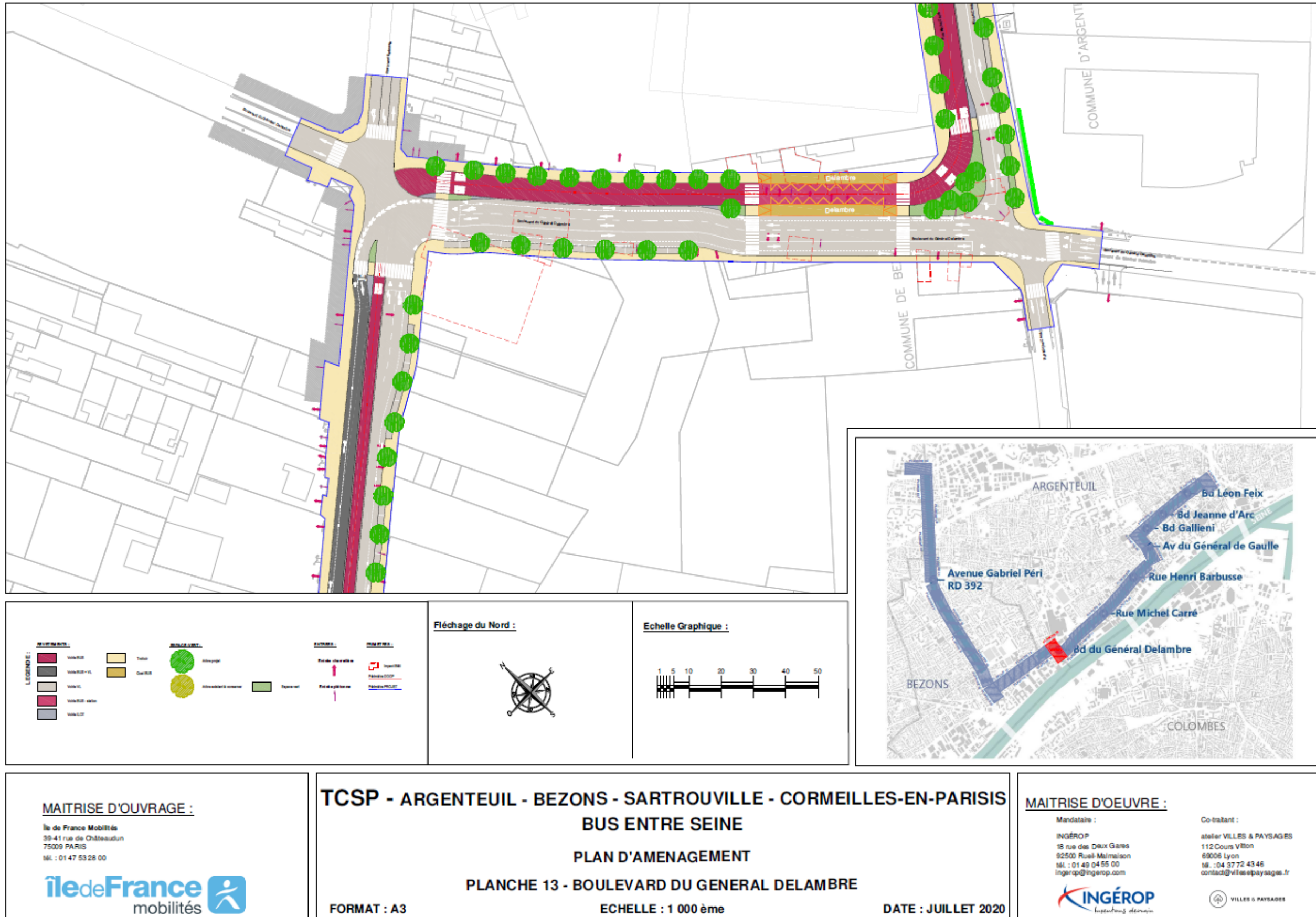


Figure 43 : Plan d'insertion du boulevard du Général Delambre

2.4.3.5. 2-D : RUES DANIELLE CASANOVA ET JEAN JAURES

Actuellement, les rues Jean Jaurès et Danielle Casanova sont relativement étroites et ne permettent pas l'insertion d'un site propre bidirectionnel et la restitution des autres fonctionnalités sur l'ensemble du linéaire.



Figure 44 : Profil actuel de la rue Danielle Casanova



Figure 45 : Profil actuel de la rue Jean Jaurès

Un élargissement de l'emprise existante est donc prévu en rive sud, moins contrainte que la rive nord. Cet axe fait l'objet d'un trafic soutenu en tant qu'itinéraire alternatif connu des riverains pour éviter la congestion de la RD311. De plus, une forte demande en stationnement est présente, du stationnement illicite ayant été observé.

Ainsi, dans l'optique d'anticiper les enjeux de circulation de ce secteur dynamique, différents types d'insertion sont proposés en prenant en considération les contraintes d'emprise :

- Entre le boulevard du Général Delambre et la rue Victor Hugo : un site propre axial alterné (modification du sens bus au milieu du site propre pour favoriser l'approche en carrefour) ;
- Entre les rues Victor Hugo et Aimé Césaire : un site propre bidirectionnel axial ;
- Entre les rue Aimé Césaire et de Pontoise : un site propre monodirectionnel en direction du Pont de Bezons et une circulation en banalisé en direction de la gare d'Argenteuil ;
- Entre la rue de Pontoise et le Pont de Bezons : conservation de l'aménagement existant.

Afin de limiter le trafic de transit, il est proposé :

- Un double sens de trafic entre le boulevard du Général Delambre et la rue Villa Gauthier ;
- Un double sens véhicule entre la rue Villa Gauthier et la rue Aimé Césaire mais seulement accessible aux riverains en direction du Pont de Bezons ;
- Un sens unique en direction de la gare d'Argenteuil entre le Pont de Bezons et la rue Aimé Césaire.

Sur les rues Jean Jaurès et Michelle Casanova, le passage en zone 30 a été acté par la Ville de Bezons. Au vu du contexte local, du trafic important et passage fréquent de poids lourds, il a été estimé que l'absence d'une voie dédiée aux cycles engendrerait un sentiment d'insécurité. Ainsi, des bandes cyclables seront créées sur cet axe, en complément de la zone 30.

Des places de stationnement sont aménagées en rive sud lorsque les emprises le permettent. Des arbres sont également implantés afin de conférer une qualité paysagère à l'axe emprunté.

La station « Victor Hugo », située au droit du carrefour Jaurès / Victor Hugo, permet la desserte des habitants, des bassins d'emplois et équipements.

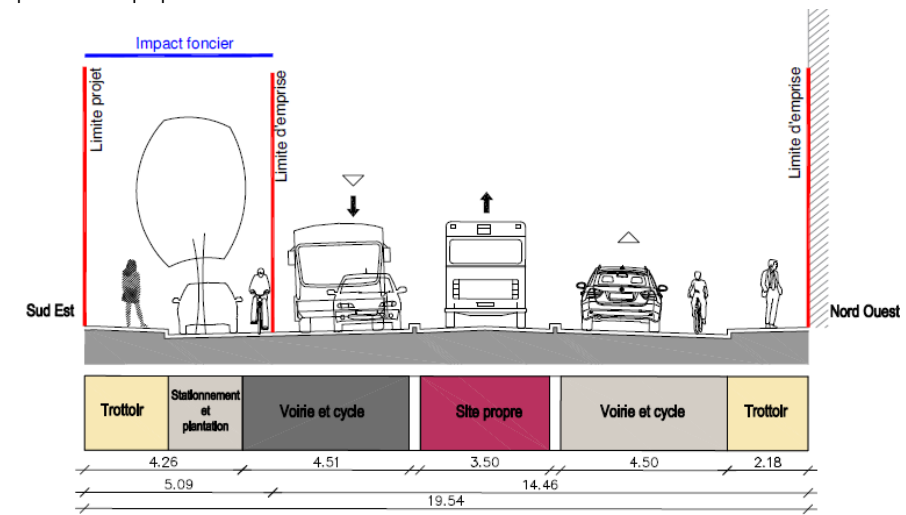


Figure 46 : Coupe type en section courante sur la rue Danielle Casanova

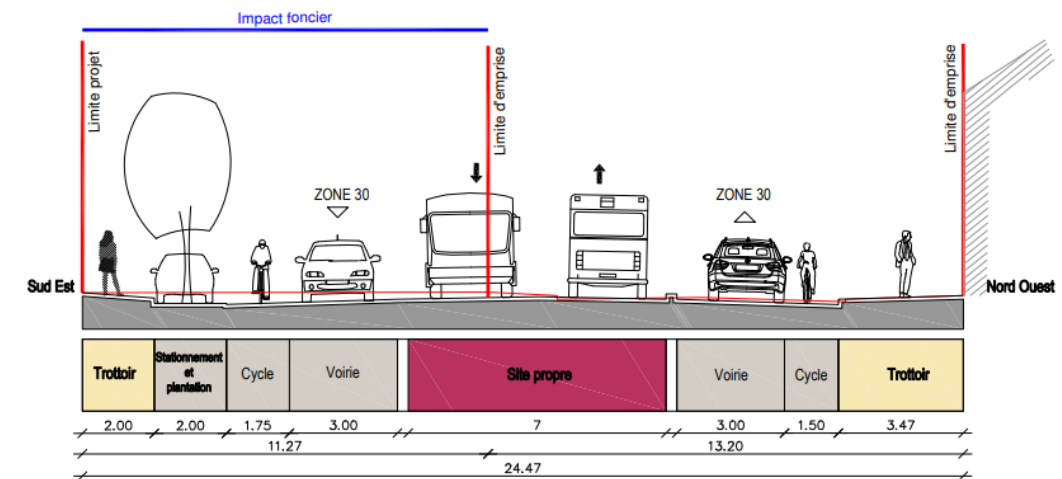


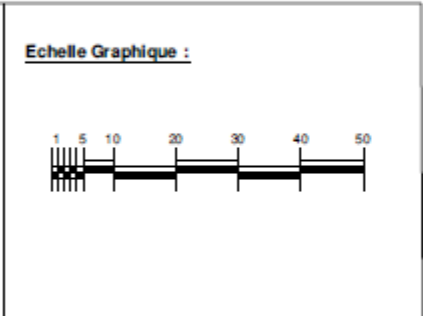
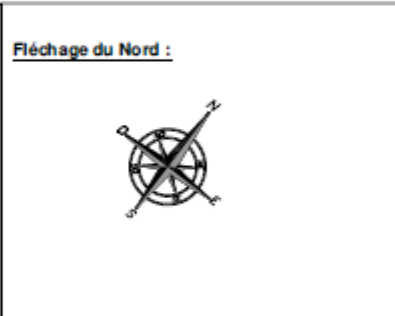
Figure 47 : Coupe type en section courante sur rue Jean Jaurès entre la rue Victor Hugo et la rue Honoré Maury



Figure 48 : Intention d'aménagement rue Jean Jaurès – Station Victor Hugo



MATERIELS		VEGETATION		EQUIPEMENTS		SYMBOLES	
	Voie RSE		Arbre jeune		Parcelle cadastrale		Parcelle cadastrale
	Voie RSE - VL		Arbre existant à conserver		Parcelle cadastrale		Parcelle cadastrale
	Voie VL		Arbre existant à conserver		Parcelle cadastrale		Parcelle cadastrale
	Voie RSE - trottoir		Arbre existant à conserver		Parcelle cadastrale		Parcelle cadastrale
	Voie LOT		Arbre existant à conserver		Parcelle cadastrale		Parcelle cadastrale



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

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 14 - RUE DANIELLE CASANOVA
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :

Mandatitaire :	Co-traitant :
INGÉROP 18 rue des Deux Gares 92500 Rueil-Malmaison Tél. : 01 49 04 55 00 ingerop@ingerop.com	atelier VILLES & PAYSAGES 112 Cours Vilton 69006 Lyon Tél. : 04 37 72 43 46 contact@villespaysages.fr

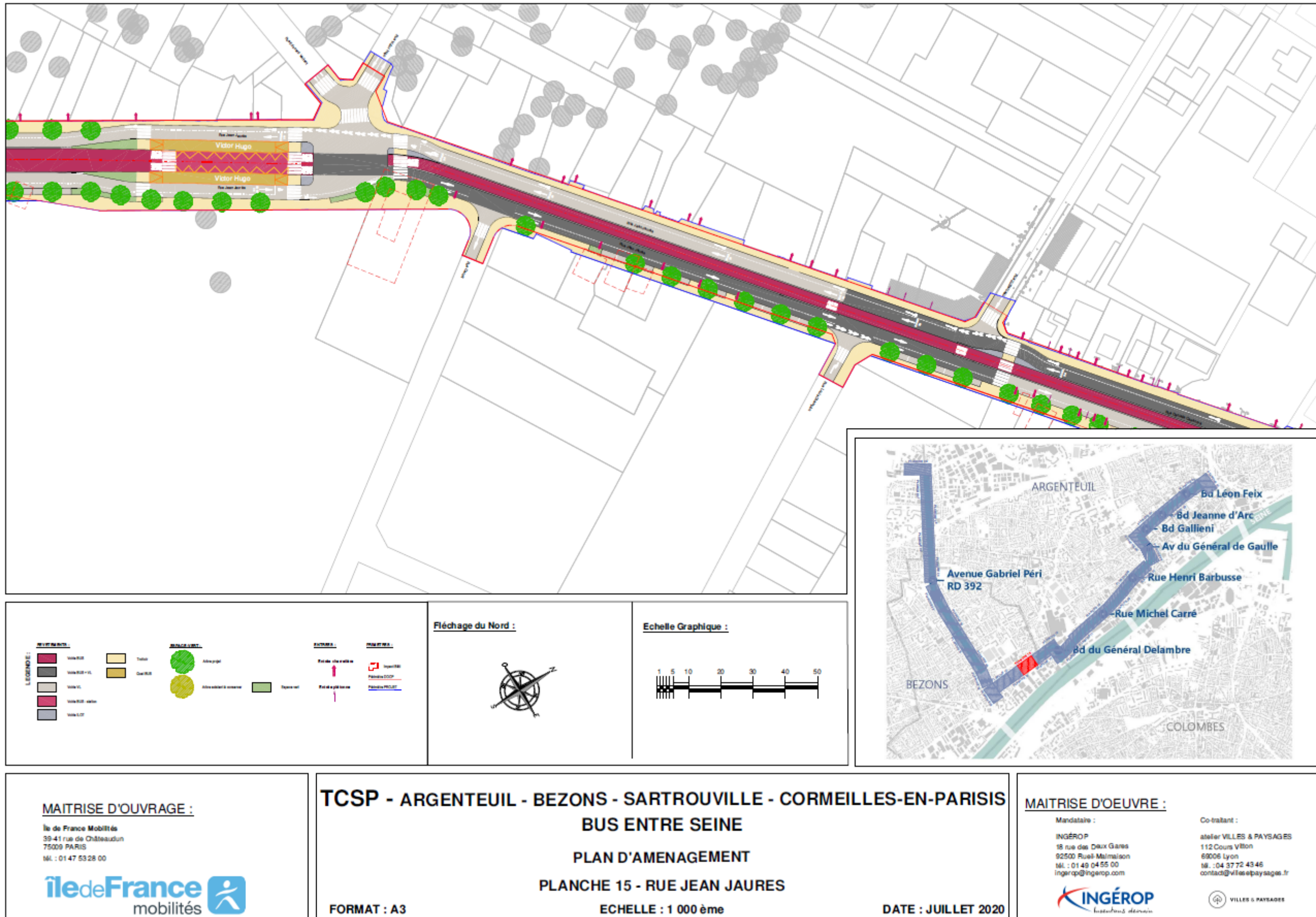
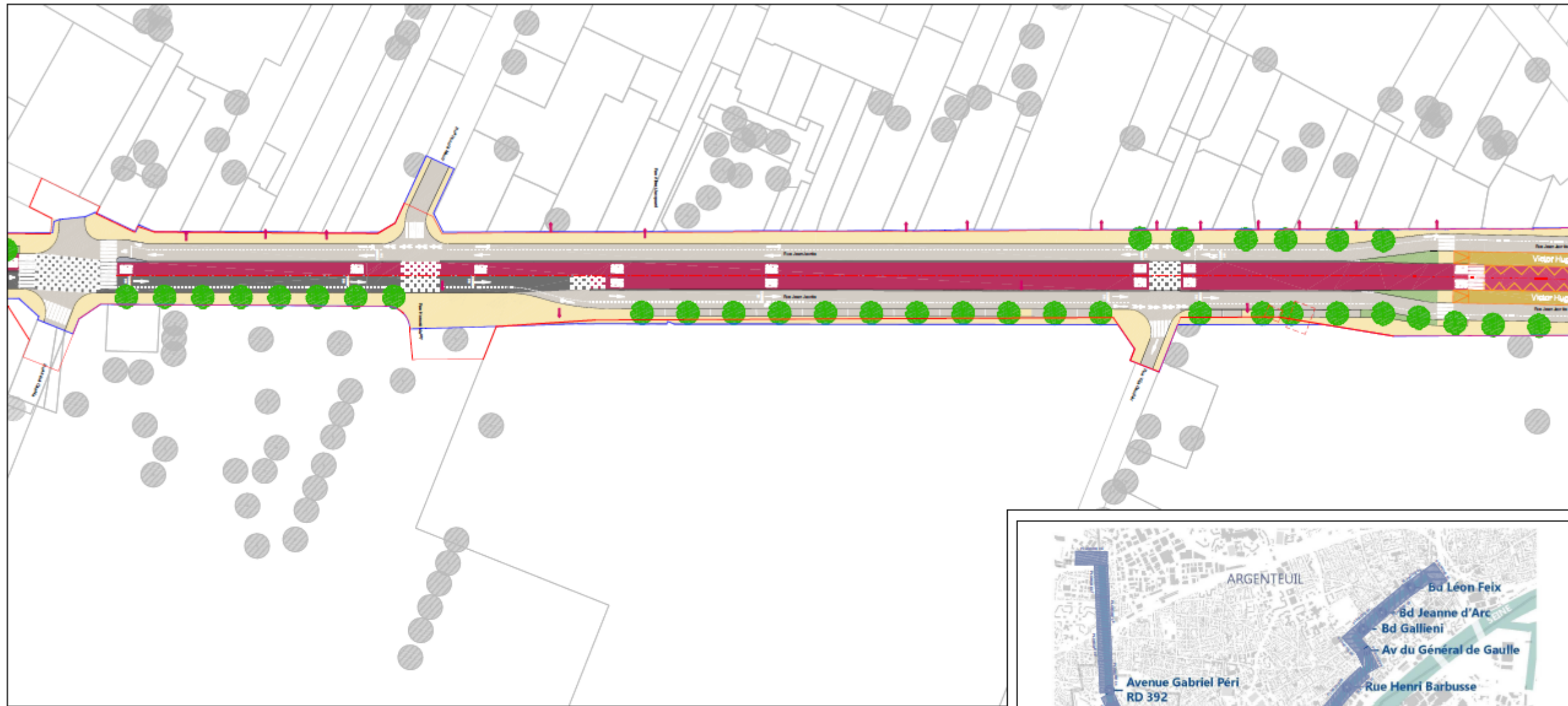
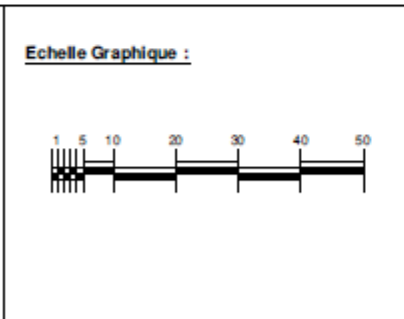
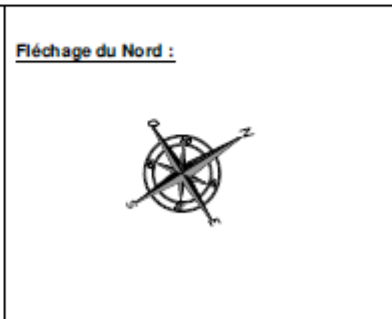


Figure 49 : Plan d'insertion de la rue Danielle Casanova



REVÊTEMENTS		VÉGÉTATION		SYMBOLES		SYMBOLES	
	Voie BUS		Arbre jeune		Parcelle		Parcelle
	Voie BUS + V.		Arbre existant à conserver		Parcelle (COP)		Parcelle (COP)
	Voie V.		Traverse		Parcelle (COP)		Parcelle (COP)
	Voie BUS velux						
	Voie LOT						
	Trottoir						
	Quai BUS						



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

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 16 - RUE JEAN JAURES
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :

Mandatitaire :	Co-traitant :
INGÉROP 15 rue des Deux Gares 92500 Rueil-Malmaison Tél. : 01 49 04 55 00 ingerop@ingerop.com	atelier VILLES & PAYSAGES 112 Cours Vilron 69006 Lyon Tél. : 04 37 72 43 46 contact@villespaysages.fr

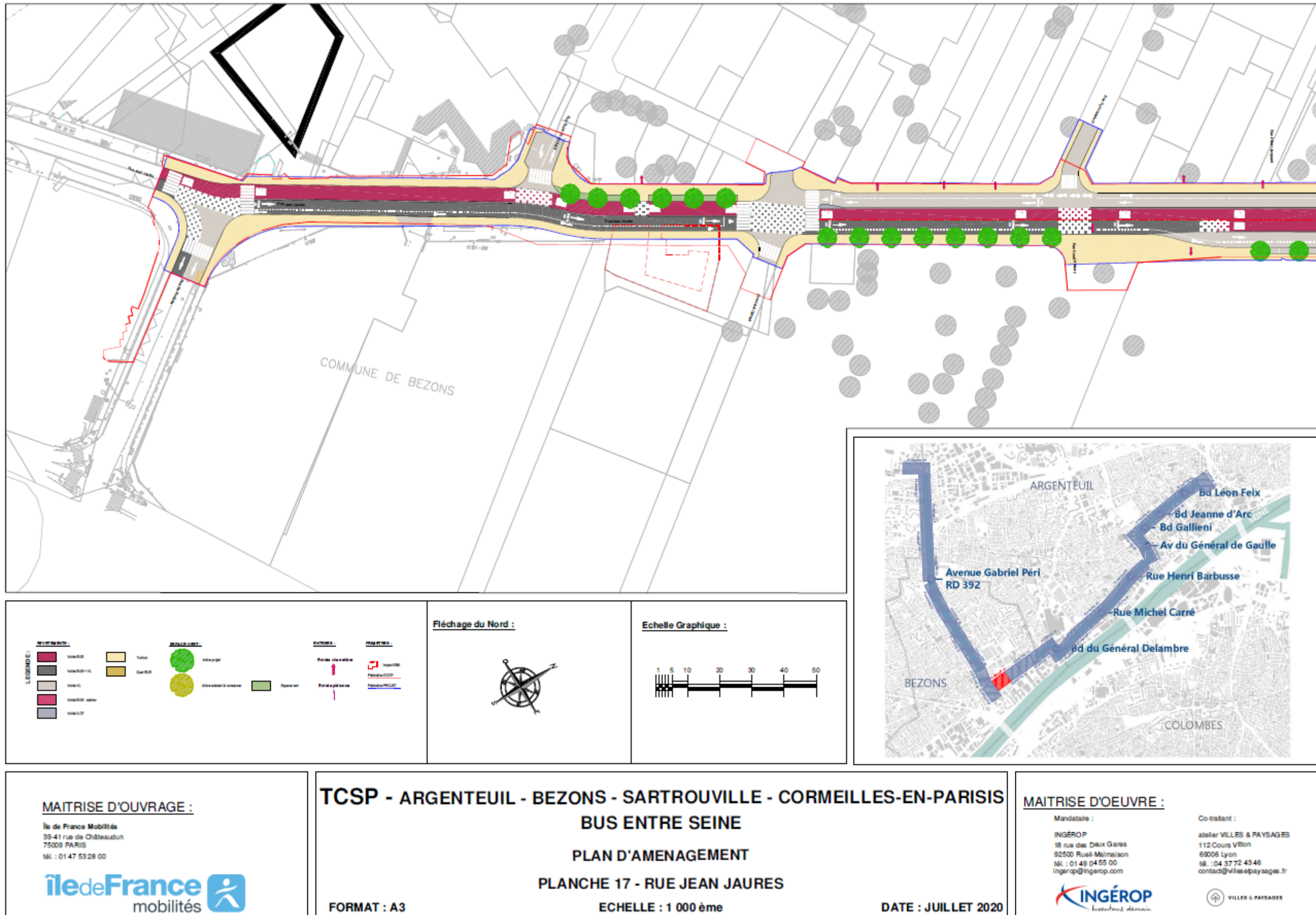


Figure 50 : Plans d'insertion sur les rues Casanova et Jean Jaurès

2.4.4. Secteur 3 : du Pont de Bezons à Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis (RD392)

2.4.4.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

D'un linéaire d'environ 3,5 km le secteur 3 s'étend du pont de Bezons à Cormeilles-en-Parisis en passant par :

- La rue de Pontoise (RD392) ;
- L'avenue Gabriel Péri (RD392) ;
- La rue Lucien Sampaix (RD392)
- La route de Pontoise (RD392) ;
- Le boulevard du Parisis.

La RD392 est un axe structurant entre le Val d'Oise et les Yvelines au gabarit moyen de 2x1 voie, dont l'emprise disponible globale varie entre 24 et 30 m.

La RD392 est caractérisée par la présence d'immeubles à vocation d'habitation principalement. Il s'agit d'un secteur dynamique et dense où sont implantés des commerces et équipements aux pieds des immeubles. L'axe est également bordé par de nombreux projets de requalification urbaine dont les ZAC des Bords de Seine et Cœur de Ville. Beaucoup d'anciens pavillons individuels sont en cours de mutation en immeubles collectifs le long de l'axe, notamment en lien avec les emplacements réservés prévus dans le cadre des documents d'urbanisme (PLU de Bezons et d'Argenteuil), en vue de l'élargissement de la départementale.

Le Pont de Bezons est un nœud majeur du projet Bus Entre Seine pour les raisons suivantes :

- Il s'agit d'un pôle d'échange multimodal (terminus du tramway T2 et passage ou terminus de plusieurs lignes de bus) ;
- Le trafic routier est conséquent en raison de la convergence de trois axes majeurs (RD308, RD311 et RD392) ;
- Le secteur est en mutation en lien avec la ZAC des Bords de Seine.

Enjeux du secteur :

- Améliorer les conditions de circulation des bus sur la RD392
- Accompagner le développement du secteur et l'arrivée de nouveaux habitants et activités
- Intégrer du végétal, en lien le schéma environnemental de la commune de Bezons, afin de conférer une identité singulière à cet axe structurant
- Assurer un itinéraire cyclable sécurisé, lisible et continu

Le secteur 3 reliant le Pont de Bezons à Cormeilles-en-Parisis est décomposé en 2 sous-secteurs pour répondre aux différentes typologies urbaines traversées qui sont décrits ci-après :

- 3-A : la RD392
- 3-B : le boulevard du Parisis



Figure 50 : Proposition d'insertion du Pont de Bezons à Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis (RD392)

2.4.4.2. 3-A : RD392

La RD392 est un axe majeur, à la jonction des quatre communes desservies par le projet Bus Entre Seine.

A son extrémité sud, le Pont de Bezons fait la jonction entre 3 routes départementales que sont la RD308 à l'Ouest, la RD392 au Nord et la RD311 à l'Est. Il permet notamment aux habitants du Val d'Oise et des Yvelines de rejoindre l'A86 située au sud du pont.

La RD392 connaît de fortes difficultés de circulation en heure de pointe dont le pont de Bezons constitue le principal point de blocage. L'écoulement du trafic y est difficile et de nombreuses remontées de files sont générées aux heures de pointe sur l'ensemble des départementales (RD311, RD30 et RD392). Sur la RD392, des difficultés de circulation liées au fonctionnement du Pont de Bezons ont été observées jusqu'au carrefour avec la RD41 (carrefour de la Grâce de Dieu) voire au-delà jusqu'à la rue Foulard, pénalisant la circulation des bus qui ne disposant d'un site propre qu'à partir de la station Grâce de Dieu. Sur la RD392, les flux sont pendulaires, le matin, la congestion est principalement en direction des Hauts-de-Seine et le soir en direction du Val d'Oise.



Figure 51 : Remontées de file sur la RD392 en HPM (direction pont de Bezons)



Figure 52 : Remontées de file sur la RD311 en HPM

L'aménagement de voies dédiées sur cet axe s'inscrit dans un contexte de requalification de la RD392 en boulevard urbain avec pour objectif la valorisation de cet axe structurant permettant la desserte et les liaisons en transport en commun entre :

- le centre-ville de Bezons et les ZAC Cœur de ville et Bords de Seine en plein développement au Sud ;
- le secteur Val Notre-Dame et le quartier des Indes à Sartrouville faisant l'objet d'une rénovation urbaine ;
- les zones d'activités de Sartrouville (Les Sureaux) et d'Argenteuil (parc d'activités du Val d'Argent) au nord ;
- L'extrémité sud de Cormeilles-en-Parisis où se trouve le parc d'activités des Bois Rochefort.

Actuellement, la section de la RD392 entre le Pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant dispose d'un site propre bidirectionnel axial. Aucun aménagement n'est prévu sur cette section.



Figure 53 : Site propre existant sur RD392 entre le Pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant

Sur le reste du linéaire, l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial sur la RD392 est possible en maintenant les fonctions de circulation existantes (cycles / piétons / stationnement / arbres) et en respectant la limite des emplacements réservés inscrits aux PLU des communes traversées. Seul le franchissement inférieur des voies ferrées SNCF nécessite une réduction du site propre à une voie. Des acquisitions foncières ponctuelles sont nécessaires au droit des stations ou pour accueillir des voies de tourne-à-gauche aux carrefours principaux.

Un alignement d'arbres sur chaque rive est prévu dans l'objectif de renforcer la qualité paysagère de la RD392 et de créer un nouvel axe paysager structurant. Un itinéraire cyclable continu est proposé sur l'ensemble de l'axe avec la mise en place de bandes cyclables. Des places de stationnement seront également proposées au droit des polarités commerciales lorsque les emprises le permettent.

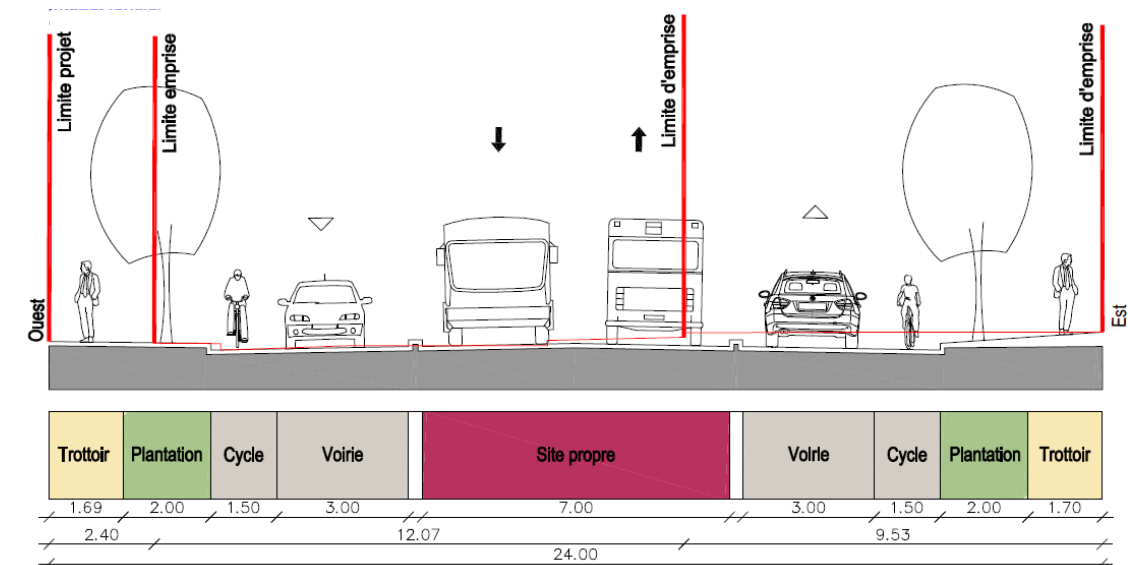


Figure 54 : Coupe type en section courante sur la RD392



Figure 55 : Intention d'aménagement sur la RD392- station Val Notre-Dame



Figure 56 : Intention d'aménagement sur la RD392- station La Grâce de Dieu

La RD392 est requalifiée en faveur des transports en commun et des modes actifs tout en respectant le gabarit routier et donc des conditions de circulation acceptables.

L'insertion proposée impose toutefois la fermeture des carrefours automobiles de niveau secondaire, afin de garantir de bonnes performances pour les lignes de bus. Les demi-tours sont toutefois autorisés à certains carrefours pour assurer un bon niveau d'accessibilité aux quartiers adjacents à la RD392. Ce travail a fait l'objet d'itérations avec les collectivités pour définir un plan de circulation partagé.

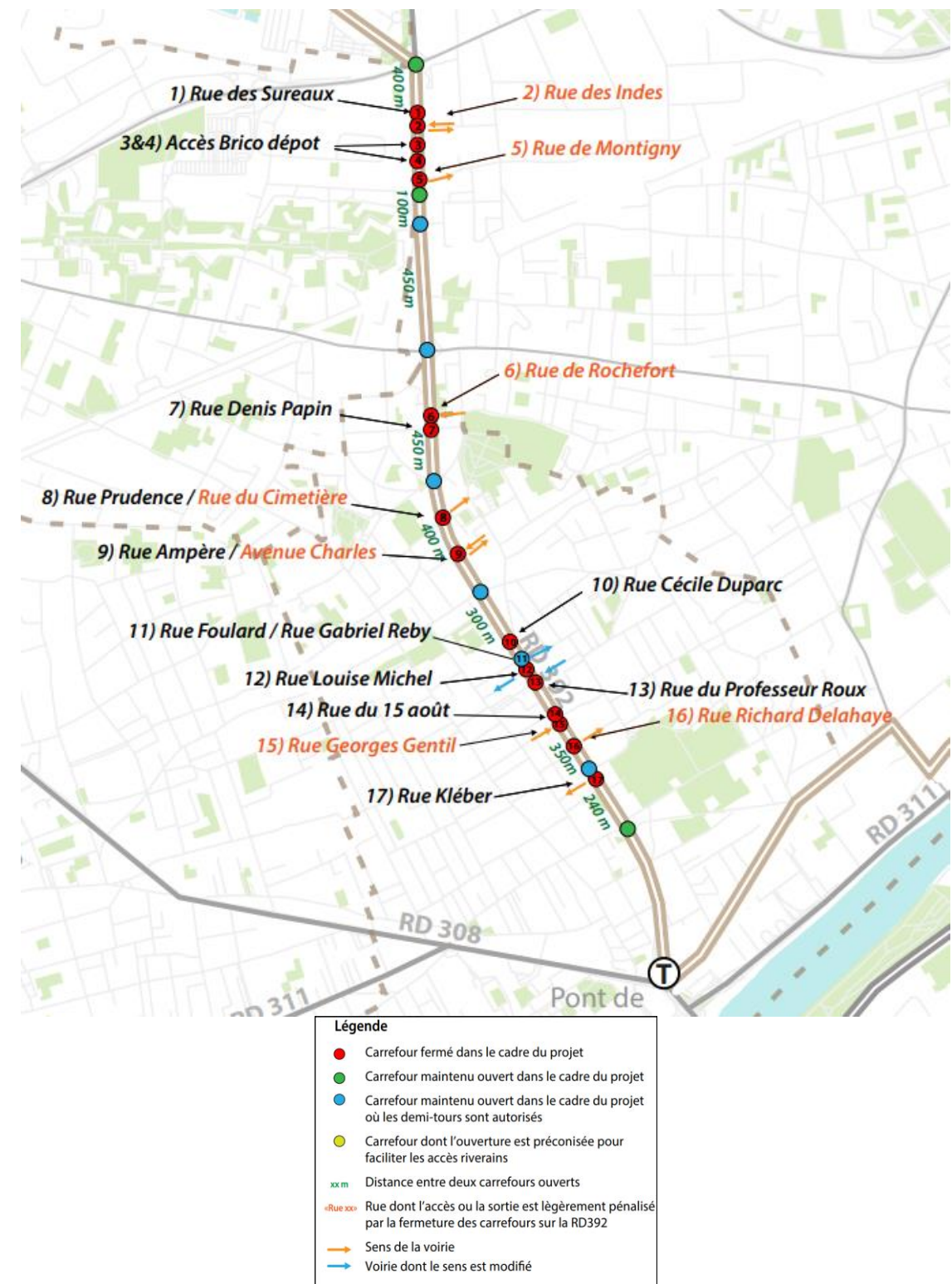


Figure 57 : Synthèse du fonctionnement des carrefours sur la RD392

Plusieurs stations seront desservies sur la RD392 :

- La **station « Pont de Bezons » (existante)** permet de desservir la ZAC des Bords de Seine mais aussi la clinique de Bezons et le lycée Eugène Ronceray ;
- La **station « La Grâce de Dieu »** permet la desserte de l'Hôtel de Ville de Bezons, de la ZAC Cœur de ville, du commissariat de Police, du complexe sportif Auguste Delaune et de la CPAM ;
- La **station « Place des Droits de l'Homme »** permet de desservir le collège Henri Wallon, le centre commercial Intermarché, les activités économiques à proximité ou encore le théâtre Paul Eluard ;
- La **station « Albert 1^{er} »** permet de desservir les quartiers d'habitation et la polarité commerciale au droit du carrefour RD392 / Albert 1^{er} ;
- La **station « La Berthie »** permet la desserte d'un quartier d'habitat dense et ses équipements (polyclinique du Plateau, espaces verts) ;
- La **station « Val Notre-Dame »** permet de desservir les bassins de population et les activités économiques des quartiers Val Notre-Dame et des Indes ;
- La **station « Berry / Sureaux »** assure la desserte du quartier des Indes en pleine rénovation urbaine ainsi que du parc d'activité des Sureaux.

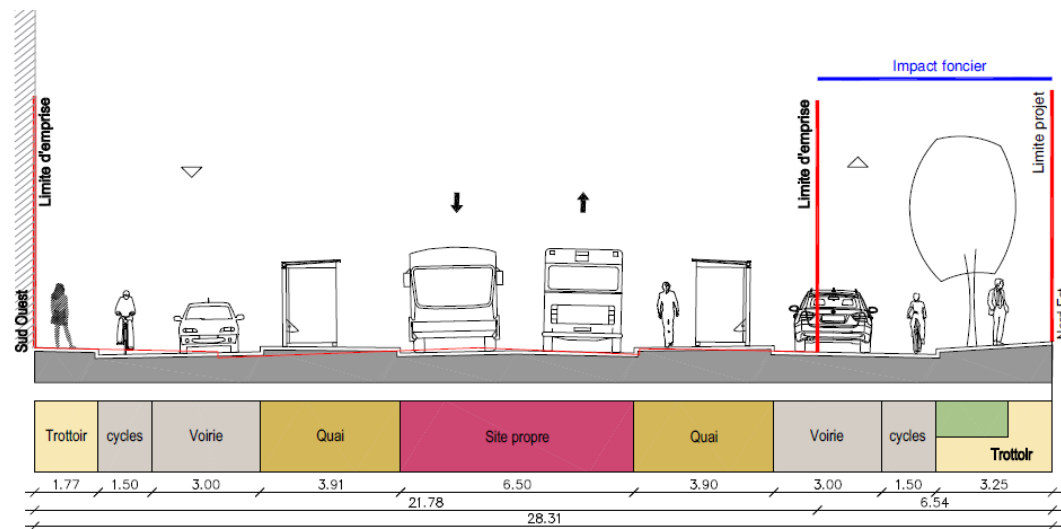
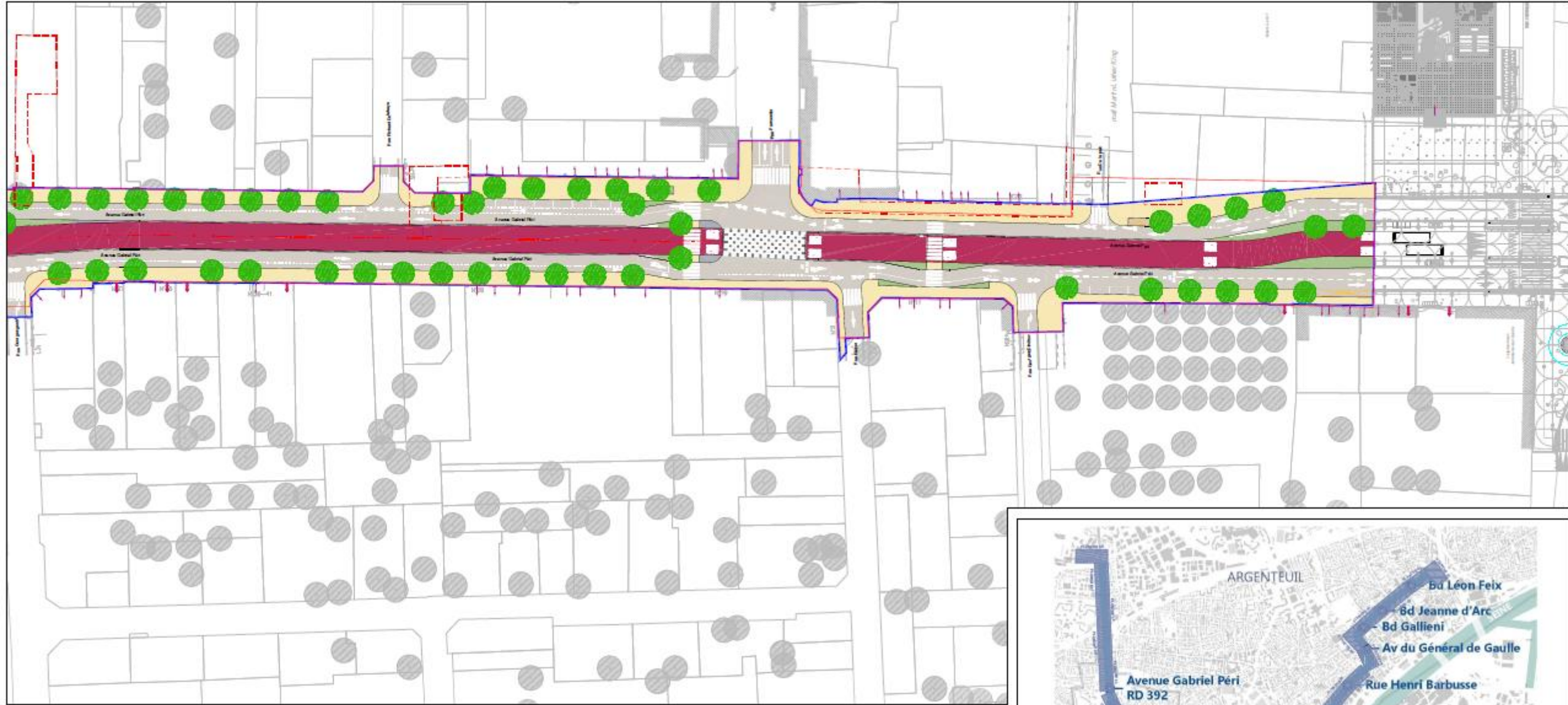


Figure 58 : Coupe au droit de la station « Place des Droits de l'Homme » sur la RD392



<p>LEGENDE :</p> <p>REVETEMENTS :</p> <ul style="list-style-type: none"> Asphalte Asphalte à base de sable Gravier Gravier <p>VEGETATION :</p> <ul style="list-style-type: none"> Arbre Arbre caduc à l'automne Tourterelle <p>FORMES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Traverse Traverse <p>SYMBOLES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Traverse Traverse 	<p>Fléchage du Nord :</p>	<p>Echelle Graphique :</p>
---	----------------------------------	-----------------------------------

MAITRISE D'OUVRAGE :

Île de France Mobilités
39-41 rue de Châteaudun
75009 PARIS
Tél. : 01 47 53 28 00

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS

BUS ENTRE SEINE

PLAN D'AMENAGEMENT

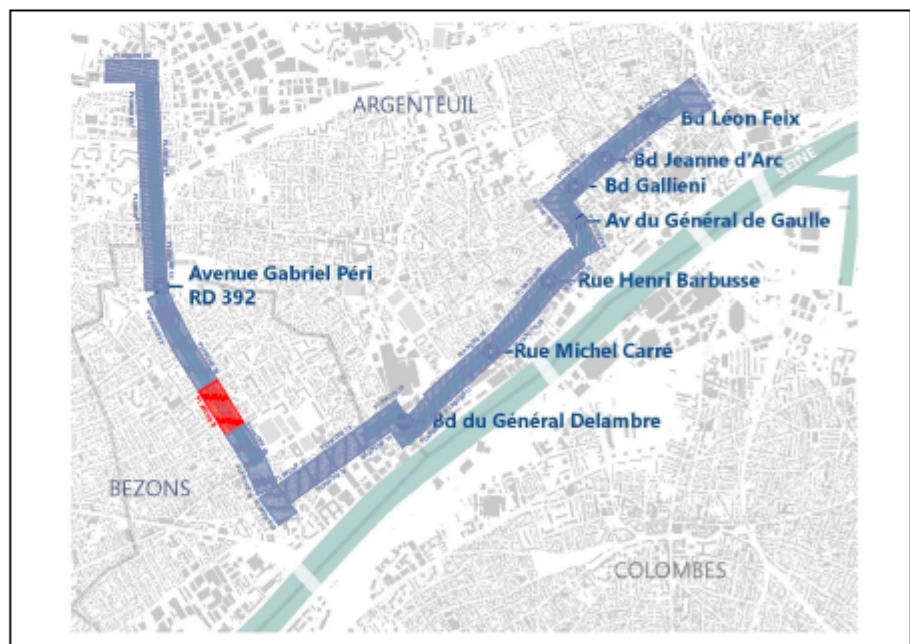
PLANCHE 20 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392

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

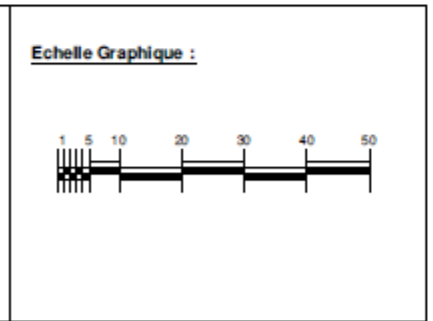
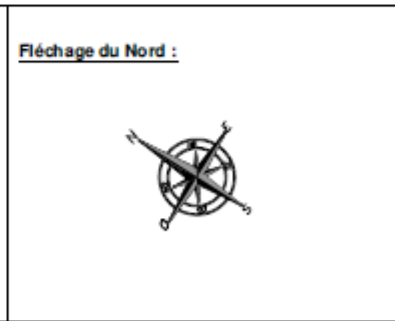
MAITRISE D'OEUVRE :

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

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



MATERIALS		PLANTING		SIGNAGE		INFRASTRUCTURE	
Asphalte	Gravier	Arbre jeune	Arbre adulte à installer	Signalisation	Signalisation	Travaux	Travaux



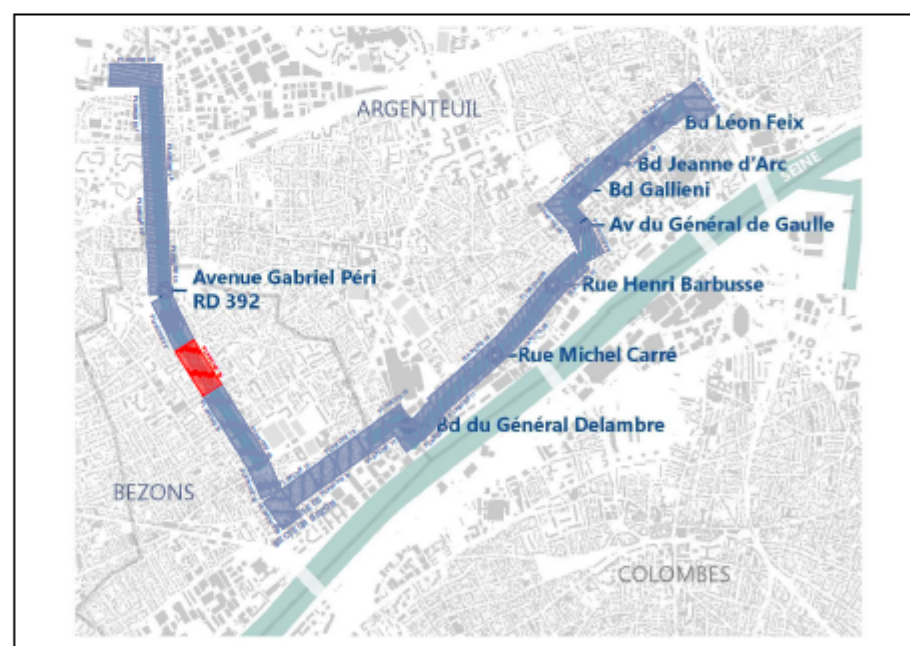
MAITRISE D'OUVRAGE :
 Île de France Mobilités
 39-41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS
 Tél. : 01 47 53 28 00

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 21 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :

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

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



<p>LEGENDE :</p> <p>REVÊTEMENTS :</p> <ul style="list-style-type: none"> Vitesse Vitesse + V.L. V.L. Vitesse station Vitesse <p>TOITURE :</p> <ul style="list-style-type: none"> Trottoir Quai <p>VEGETATION :</p> <ul style="list-style-type: none"> Arbre grand Arbre médian à moyen Tourterelle <p>EXTÉRIEUR :</p> <ul style="list-style-type: none"> Filet de circulation Filet de piéton <p>PROJET :</p> <ul style="list-style-type: none"> Impact Plan de COOP Plan de PROJET 	<p>Fléchage du Nord :</p>	<p>Echelle Graphique :</p>
--	----------------------------------	-----------------------------------

MAITRISE D'OUVRAGE :

Île de France Mobilités
39-41 rue de Châteaudun
75009 PARIS
M : 01 47 53 28 00

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS

BUS ENTRE SEINE

PLAN D'AMENAGEMENT

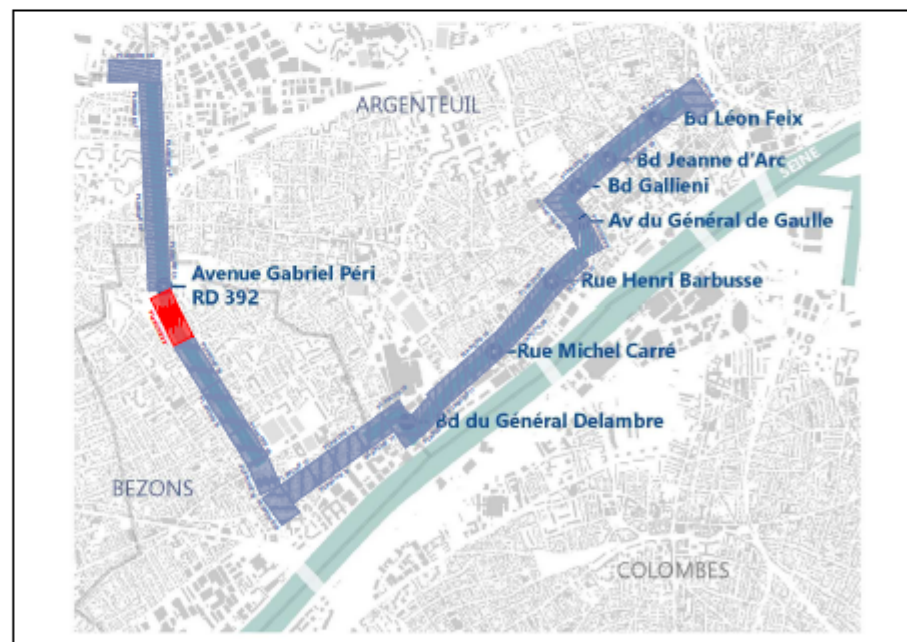
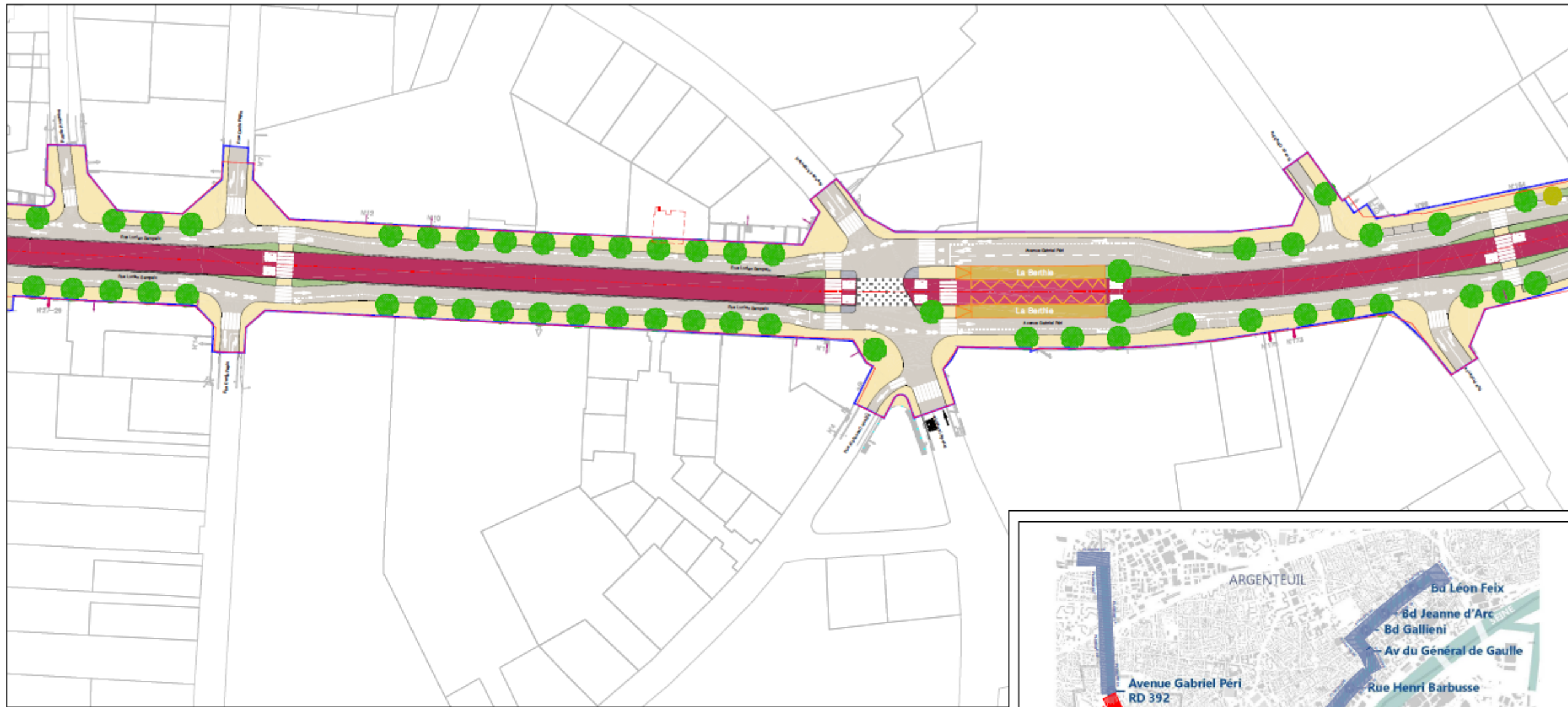
PLANCHE 22 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392

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

MAITRISE D'OEUVRE :

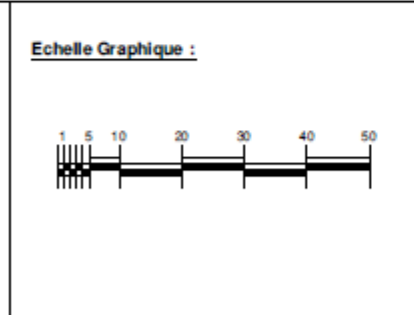
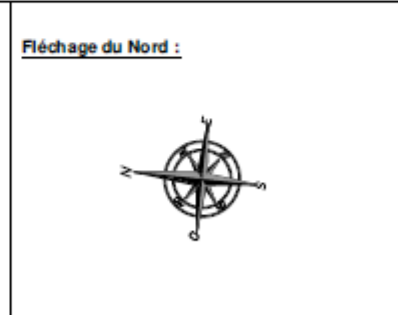
Mandataire :
INGÉROP
18 rue des Deux Gares
92500 Rueil-Malmaison
M : 01 49 04 55 00
ingerop@ingerop.com

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



LEGENDE :

REVÊTEMENTS :	VEGETALISATION :	ÉQUIPEMENTS :	ÉQUIPEMENTS :
Voie BUS	Arbre grand	Plot de circulation	Importeur
Voie BUS + VL	Arbre médian à caducif	Plot de piédestal	Planisphère TCSP
Voie VL	Arbre médian à conifère		Planisphère PROJET
Voie BUS station			
Voie LOT			



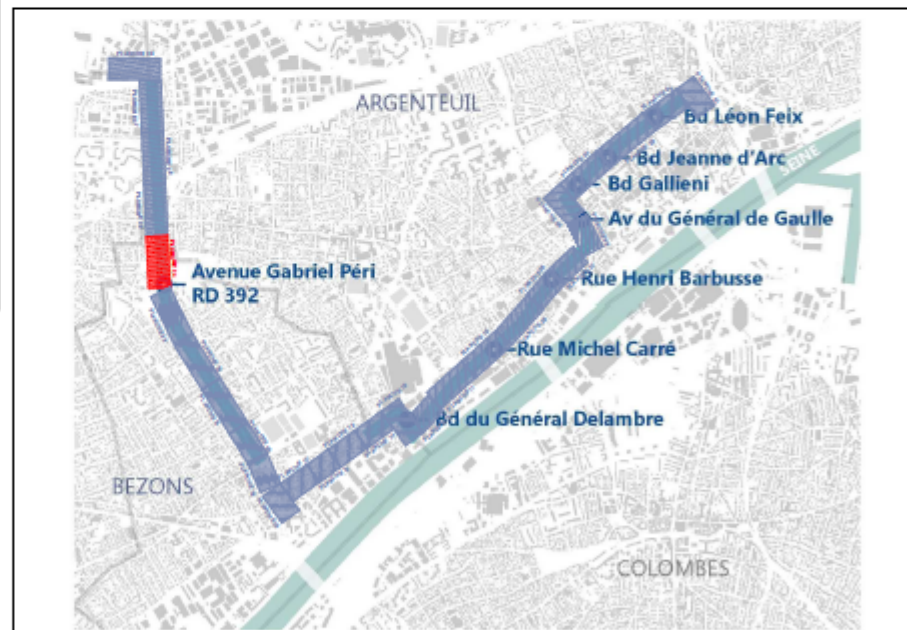
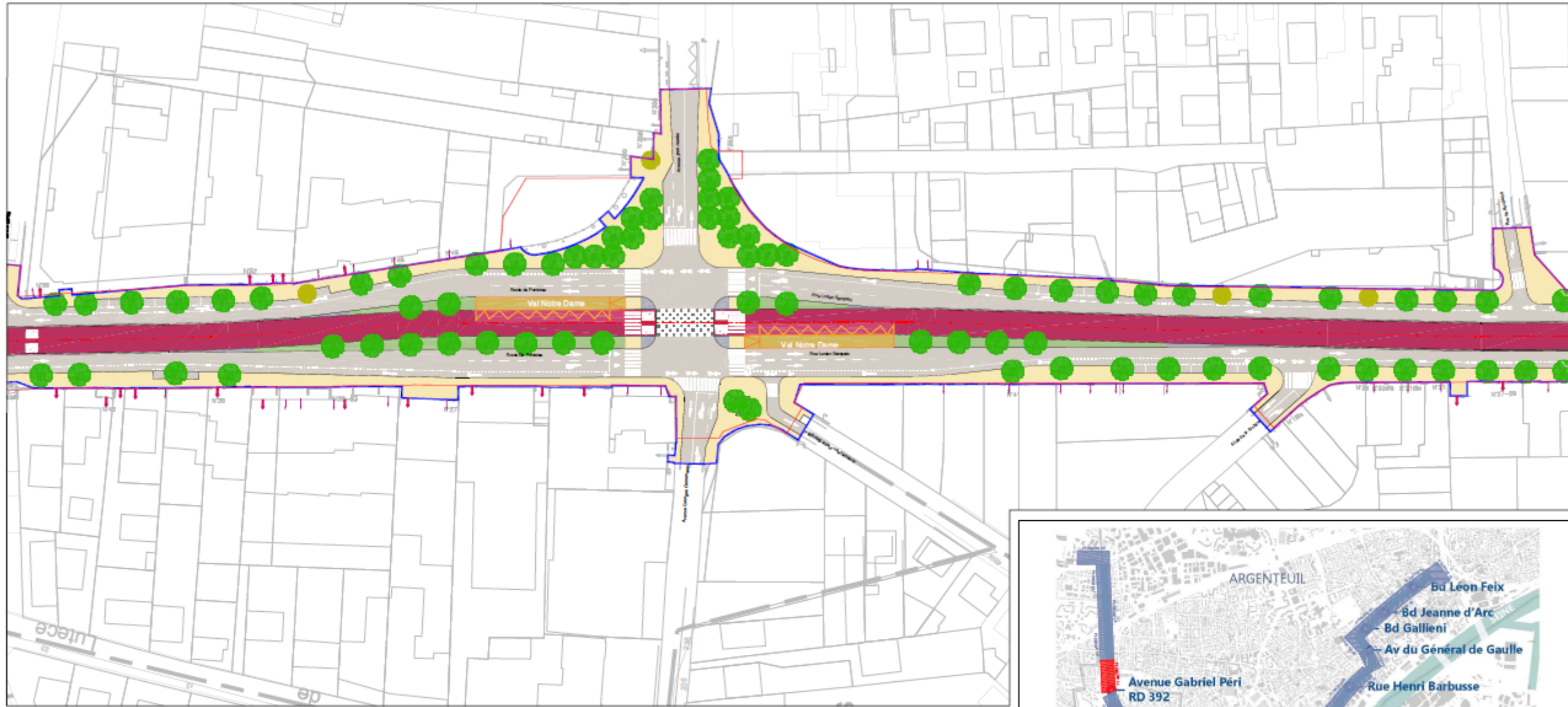
MAITRISE D'OUVRAGE :
 Île de France Mobilités
 39-41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS
 Tél. : 01 47 53 28 00

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 23 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

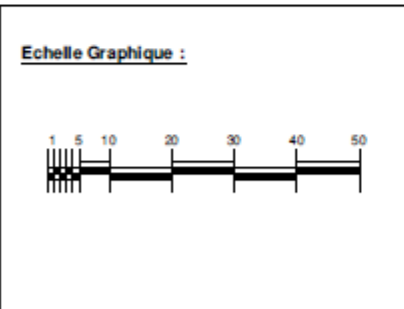
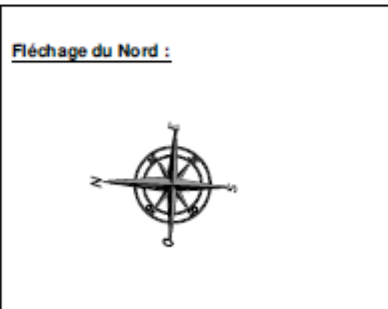
MAITRISE D'OEUVRE :

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

Co-traitant :
ATELIER VILLES & PAYSAGES
 112 Cours Vilton
 69006 Lyon
 Tél. : 04 37 72 43 46
 contact@villespaysage.fr



LEGÈNDE :		SYMBOLES :		SYMBOLES :	
	Vitesse		Trottoir		Arbre adulte
	Vitesse 30		Quai BUS		Arbre jeune
	Vitesse 50		Stationnement		Stationnement
	Vitesse 60		Stationnement à sens unique		Stationnement
	Vitesse 70		Stationnement		Stationnement
	Vitesse 80		Stationnement		Stationnement
	Vitesse 90		Stationnement		Stationnement
	Vitesse 100		Stationnement		Stationnement
	Vitesse 110		Stationnement		Stationnement
	Vitesse 120		Stationnement		Stationnement

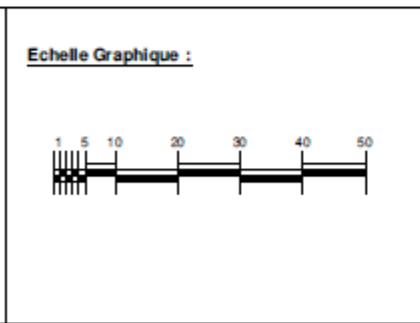
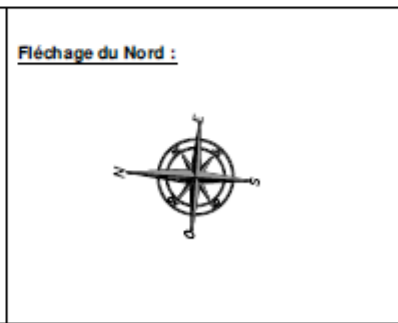
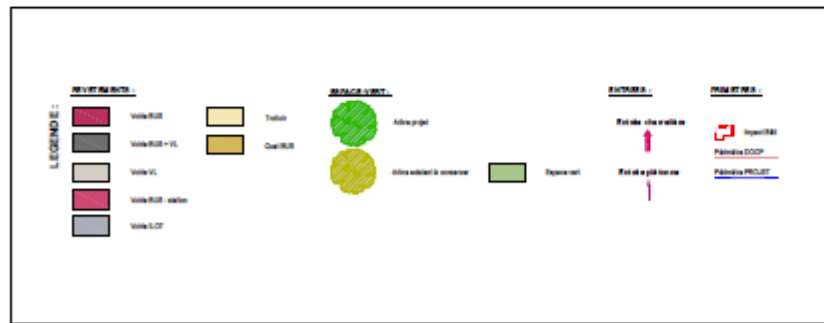
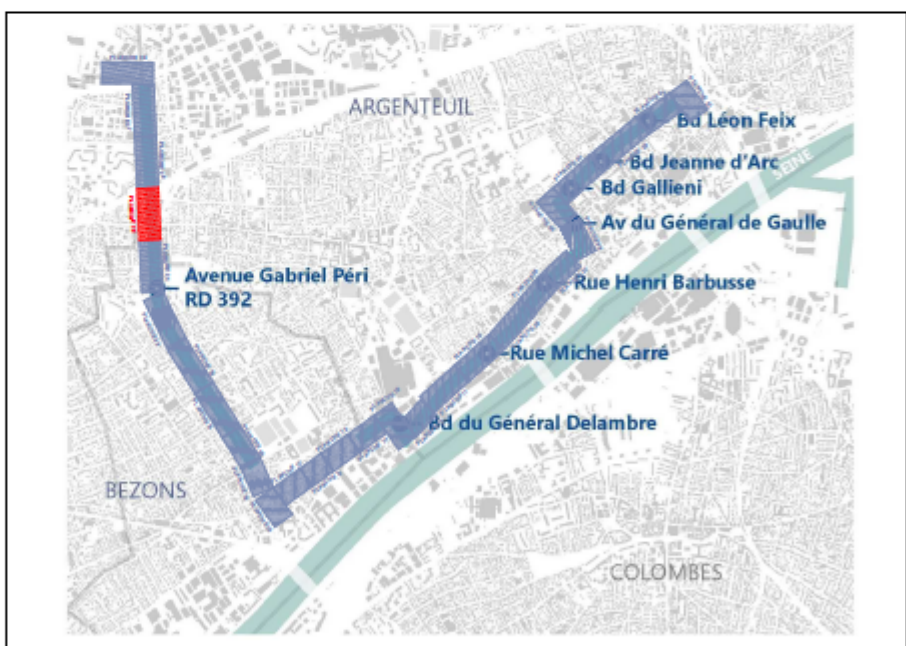


MAITRISE D'OUVRAGE :
 Île de France Mobilités
 39-41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS
 Tél : 01 47 53 28 00

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 24 - AVENUE GABRIEL PERI - RD392
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2020

MAITRISE D'OEUVRE :
 Mandataire :
INGÉROP
 18 rue des Deux Gares
 92500 Rueil-Malmaison
 Tél : 01 49 04 55 00
 ingerop@ingerop.com

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



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

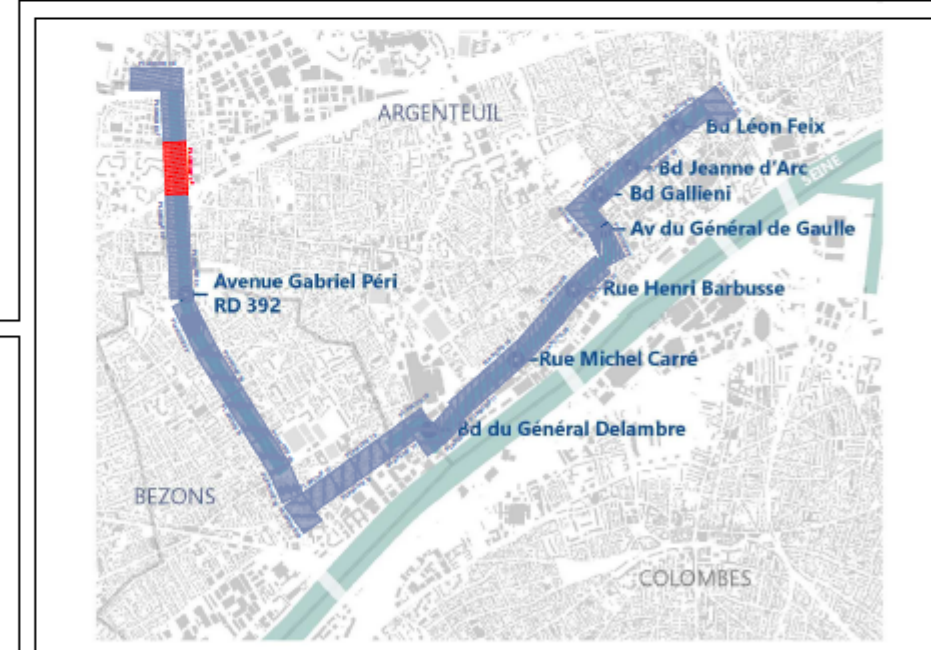
TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 25 - ROUTE DE PONTOISE - RD392

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

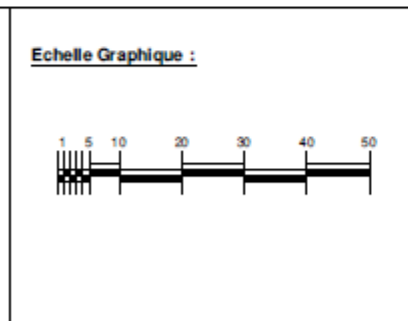
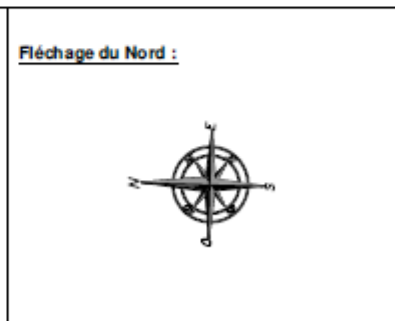
MAITRISE D'OEUVRE :

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

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



MATERIALS		VEGETATION		SYMBOLS		UTILITIES	
■	Asphalte	●	Arbre adulte	↑	Point de caractéristique	■	INSEE
■	Asphalte + H.V.	●	Arbre jeune	↑	Point de plantation	■	INSEE
■	Asphalte	●	Arbre à planter	↑		■	INSEE
■	Asphalte	●	Arbre à planter	↑		■	INSEE
■	Asphalte	●	Arbre à planter	↑		■	INSEE
■	Asphalte	●	Arbre à planter	↑		■	INSEE
■	Asphalte	●	Arbre à planter	↑		■	INSEE



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

TCSP - ARGENTEUIL - BEZONS - SARTROUVILLE - CORMEILLES-EN-PARISIS
BUS ENTRE SEINE
PLAN D'AMENAGEMENT
PLANCHE 26 - ROUTE DE PONTOISE - RD392
 FORMAT : A3
 ECHELLE : 1 000 ème
 DATE : JUILLET 2019

MAITRISE D'OEUVRE :

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

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

Zoom sur le carrefour RD392 - Rue Parmentier

Entre la station « La Grâce de Dieu » et la rue Parmentier, les équipements implantés le long de la voirie contraignent la conservation de l'ensemble des fonctionnalités.

Au stade du DOCP, le dispositif retenu était constitué d'une seule voie de site propre inscrit à l'axe de la chaussée avec un fonctionnement est pendulaire. Le matin, seuls les bus en direction du Pont de Bezons (sens le plus congestionné) empruntaient le site propre et inversement l'après-midi.

Au stade des études préliminaires, il est retenu la mise en place d'un site propre bidirectionnel entre la station « La Grâce de Dieu » et la rue Parmentier. Cet aménagement nécessite les adaptations suivantes :

- Suppression de la voie de TAD depuis la RD392 vers la rue Parmentier ;
- Prolongement de la zone 30 existante au niveau de la Grâce de Dieu jusqu'à la rue Parmentier ;
- Suppression de la traversée piétonne au sud du carrefour Parmentier. Cette dernière est positionnée entre les rues Georges Dimitrov et Kléber ;

Cet aménagement permettra de limiter les impacts de la circulation générale et de favoriser l'exploitation des bus.

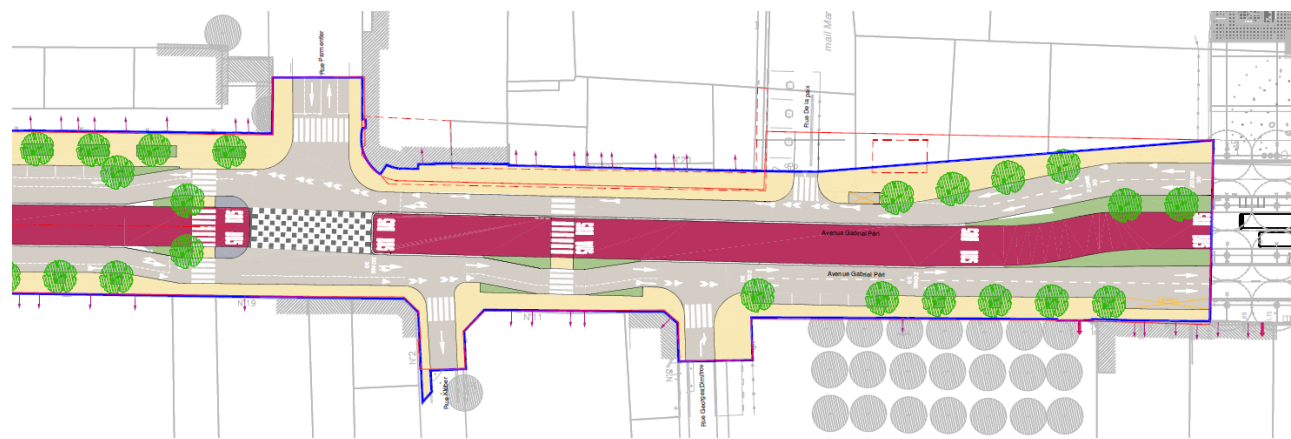


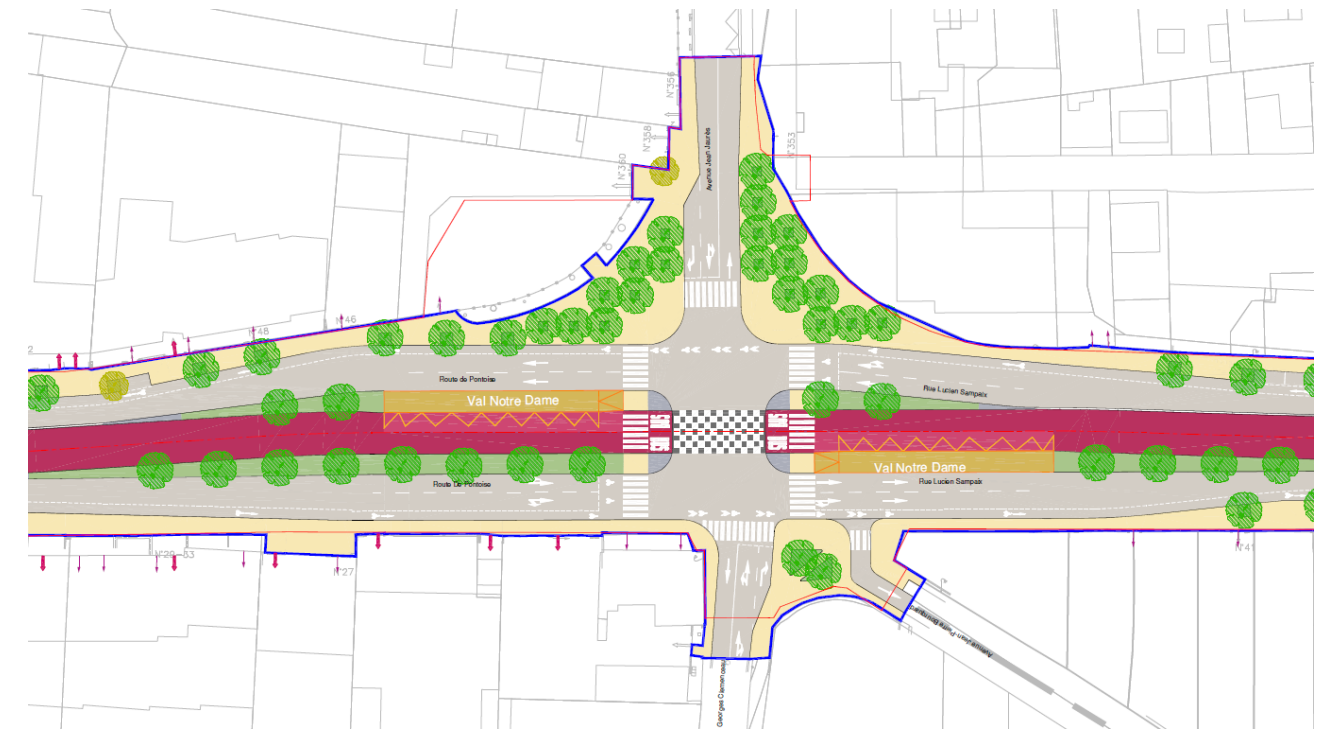
Figure 60 : Plan d'insertion entre la station « La Grâce de Dieu » et la rue Parmentier

Zoom sur le carrefour Val Notre-Dame

Le carrefour avenue Jean Jaurès / RD392 (dénommé ici Val Notre-Dame) constitue un carrefour majeur de la RD392 ainsi qu'un pôle d'échange bus.

Au stade du DOCP, les quais de la station étaient positionnés en vis-à-vis au sud du carrefour impliquant la réduction à une voie de circulation routière en entrée et sortie du carrefour.

Au regard du trafic supporté par ce carrefour, deux voies de circulation routière sont nécessaires en entrée de carrefour sur la RD392. Pour se faire, les quais de la station ont été décalés de part et d'autre de la station.



LEGENDE :	REVETEMENTS :	ESPACE-VERT :	ENTREES :	PRIMETRES :
	Voie BUS	Arbre projet	Entrée charretière	Impact Bât
	Voie BUS + VL	Arbre existant à conserver	Entrée piétonne	Périètre DOCP
	Voie VL	Espace vert		Périètre PROJET
	Voie BUS - station			
	Voie ILOT			
	Trottoir			
	Quai BUS			

Figure 61 : Plan d'insertion du carrefour Val Notre-Dame

Zoom sur le carrefour RD392 / Rue de Berry

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, l'itinéraire de la ligne 272 est modifié afin de bénéficier de l'infrastructure bus entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry (tracé actuel via avenue Georges Clemenceau, rue Florian et rue Lakanal).

La ligne 272 quittera l'infrastructure des voies dédiées au niveau de la rue de Berry afin de desservir le quartier des Indes et poursuivre sa desserte jusqu'à la gare de Sartrouville.



Figure 62 : Profil actuel du carrefour RD392 / rue de Berry

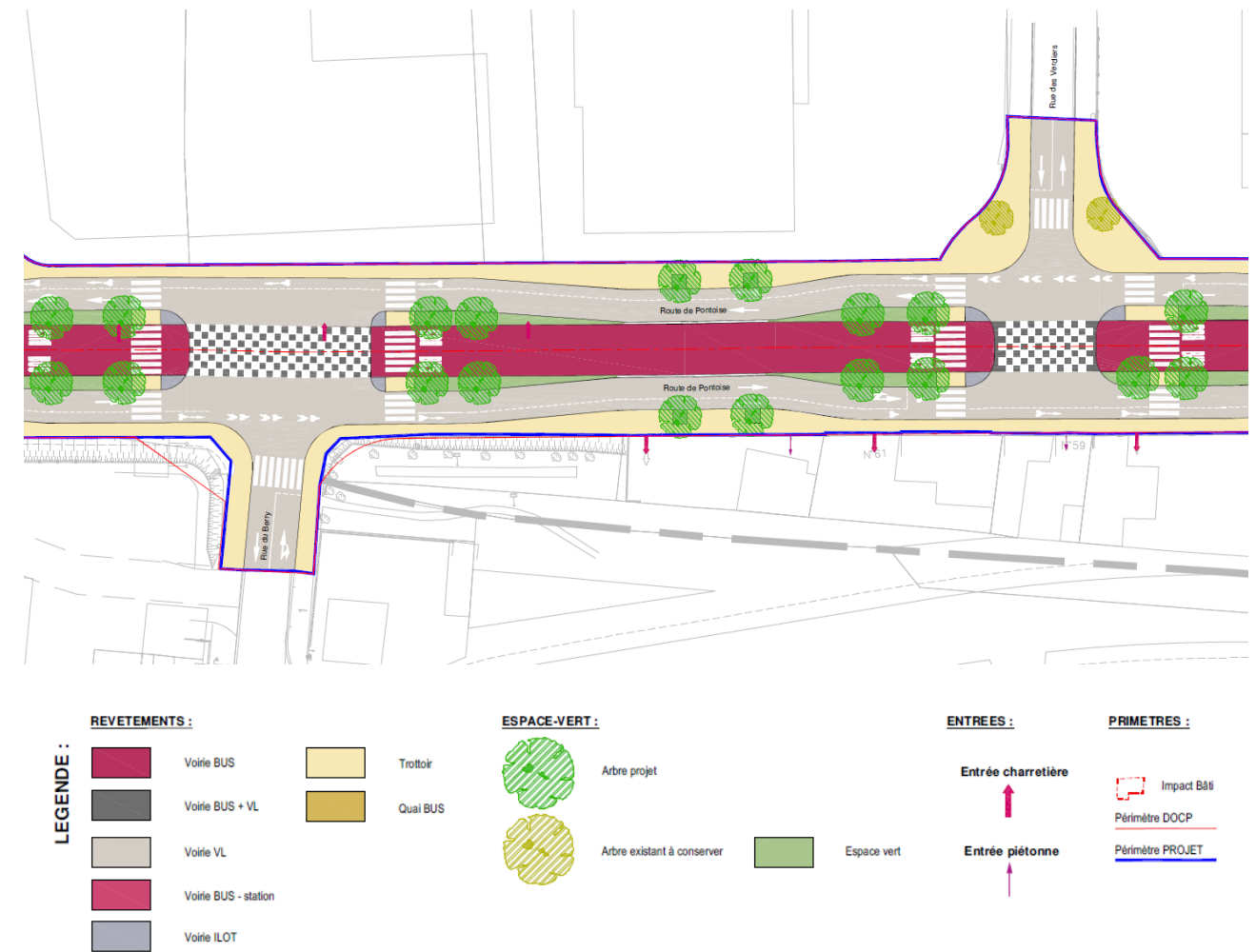


Figure 63 : Plan d'insertion du carrefour RD392 / rue du Berry

Zoom sur le point dur des voies ferrées

Le passage sous les voies ferrées, entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry, constitue un secteur contraint le long de la RD392, avec une emprise inférieure à 18 m.



Figure 64 : Profil actuel de l'ouvrage SNCF situé sur la RD392

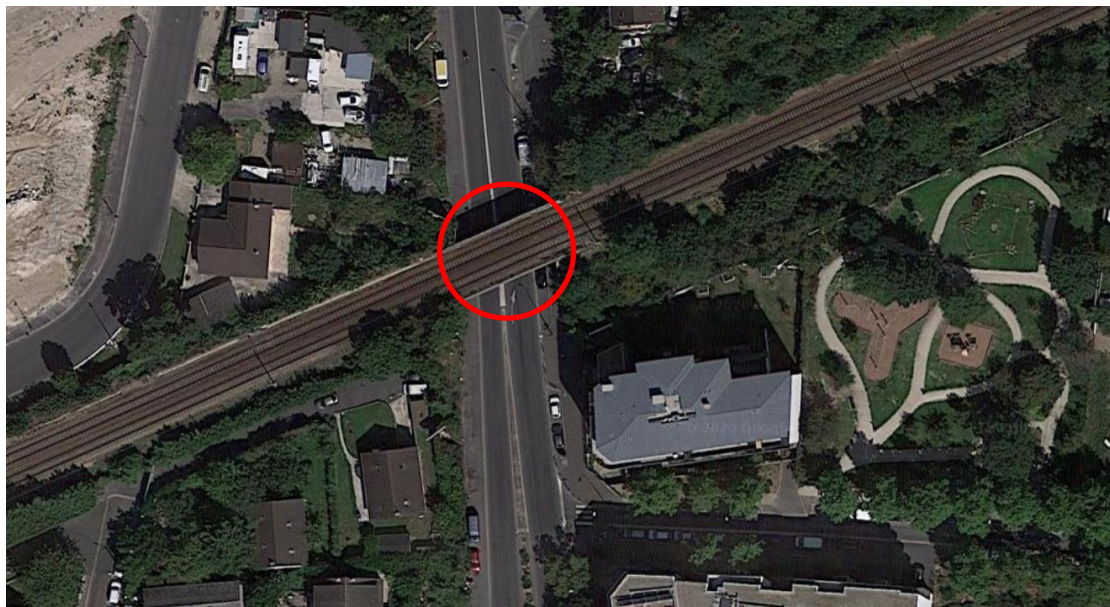


Figure 65 : Plan de situation de l'ouvrage SNCF

Les contraintes de l'infrastructure du pont-rail ont conduit à privilégier l'aménagement d'un site propre monodirectionnel axial en direction du Pont de Bezons, sens dont la congestion routière est la plus marquée. Dans l'autre sens, les bus circuleront dans la circulation générale. Le stationnement longitudinal est supprimé.

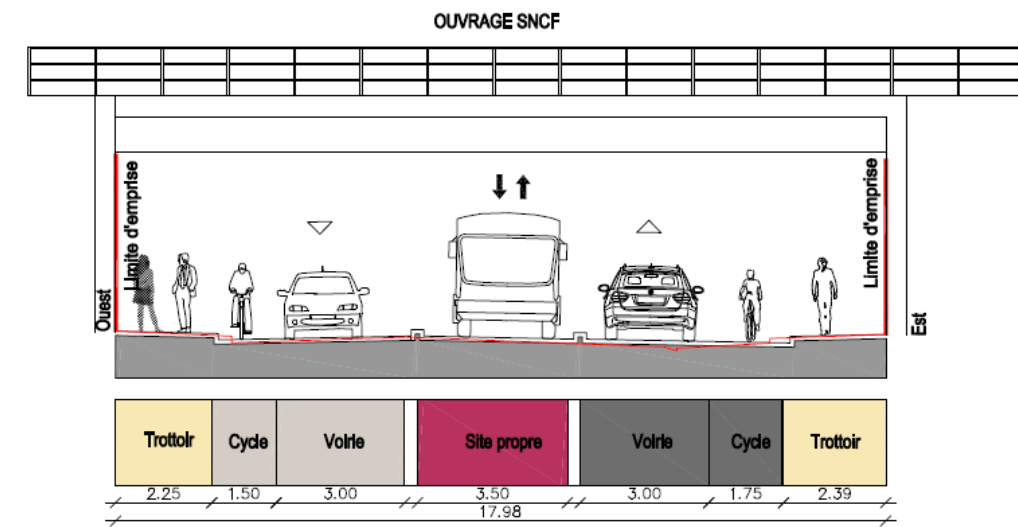


Figure 66 : Coupe type sur la RD392 au niveau du franchissement des voies ferrées

Zoom sur le Pont de Bezons

Le Pont de Bezons fait la jonction entre 3 routes départementales que sont la RD308 à l'Ouest, la RD392 au Nord et la RD311 à l'Est. Il permet notamment aux habitants du Val d'Oise et des Yvelines de rejoindre l'A86 située au sud du pont.

Véritable entrée de ville, ce carrefour est situé au cœur d'un vaste projet de renouvellement urbain mené par la ville de Bezons dans le cadre de son projet de ZAC des Bords de Seine. C'est d'ailleurs dans cet esprit que des travaux de redressement de la RD311 ont été entrepris. Terminés en 2016, ils ont permis de libérer des espaces en Bords de Seine pour des aménagements futurs.

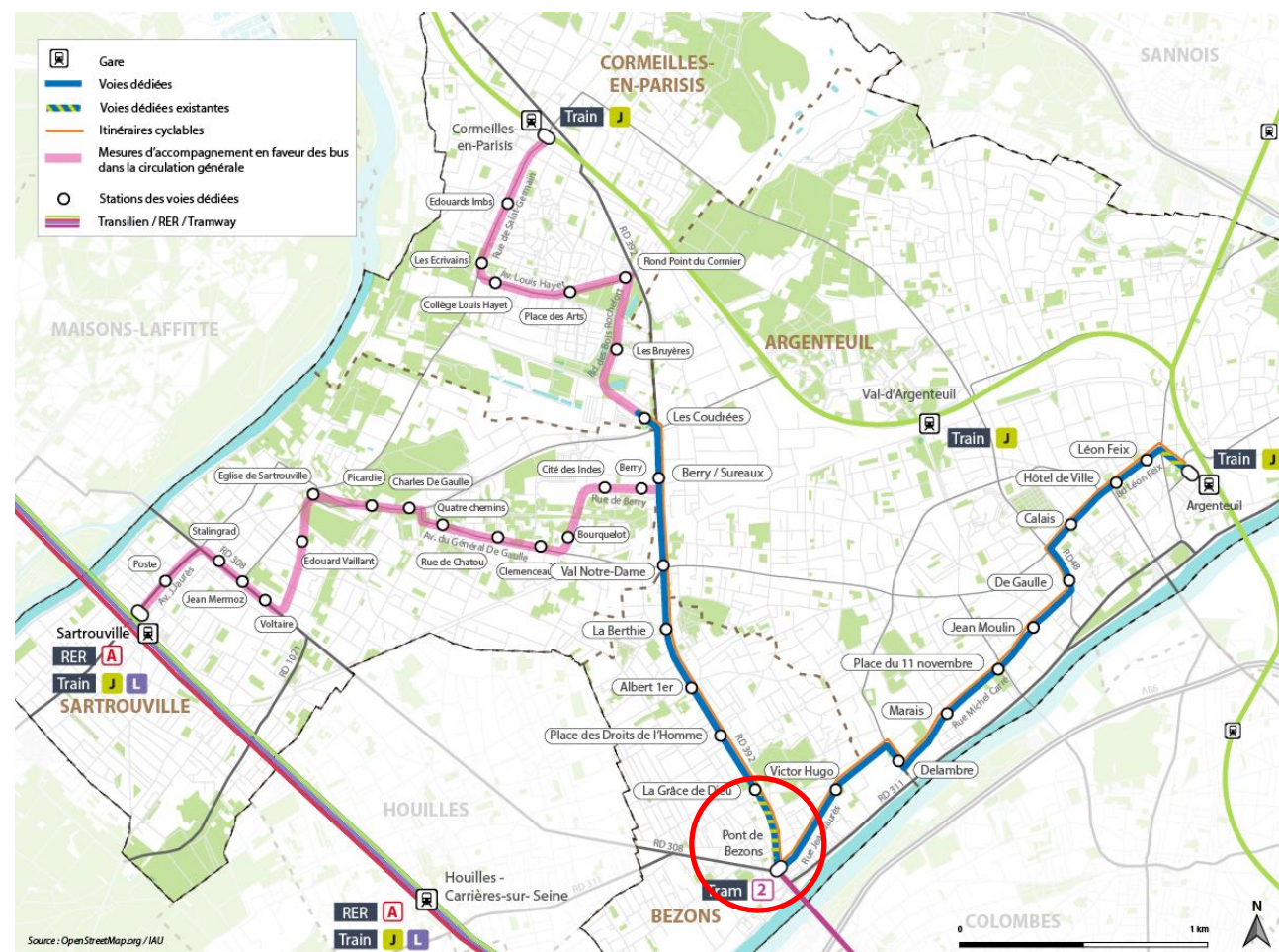


Figure 67 : Plan de situation du pôle d'échange

Depuis 2012, la tête du Pont de Bezons est devenue le terminus du Tramway T2 permettant ainsi de connecter cette commune du Val d'Oise au département des Hauts-de-Seine et à son centre d'affaires de La Défense.

Afin que cette infrastructure de transports profite aux habitants de Bezons et des villes voisines, un véritable pôle d'échange s'est construit autour de ce terminus qui s'inscrit désormais comme un nœud majeur du réseau de bus. Aujourd'hui, on compte 6 lignes de bus, desservant l'arrêt Pont de Bezons, dont 3 lignes sont en terminus (3, 262 et 367). Des arceaux vélos et une consigne Véligo ont également été mis en place à proximité.

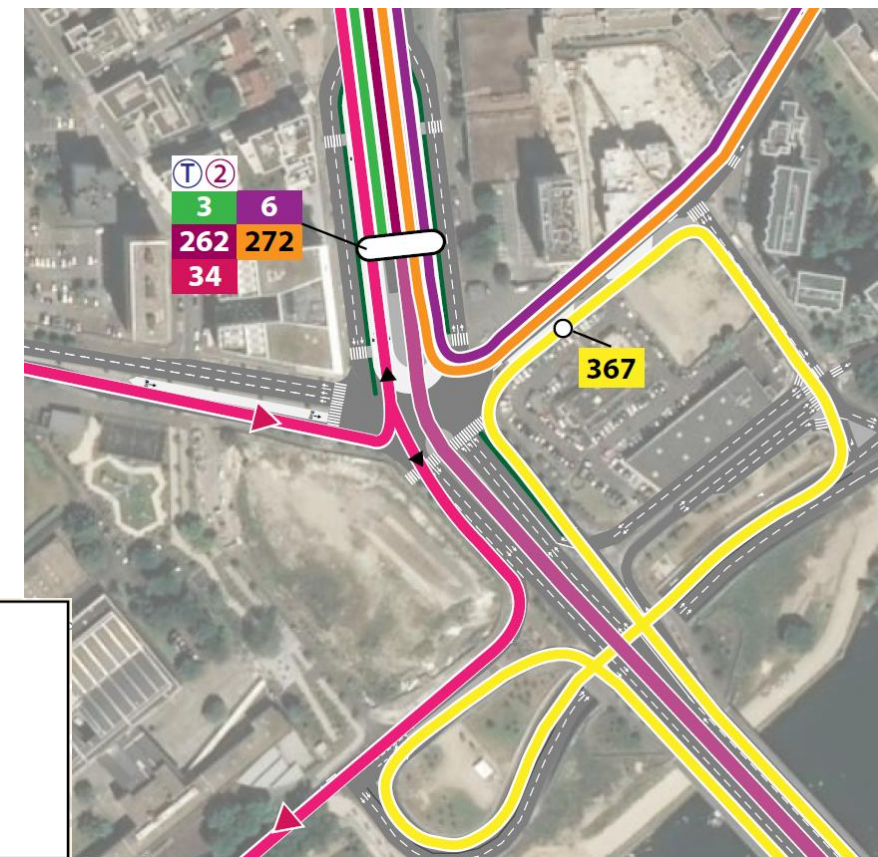


Figure 68 : Plan des bus en passage au niveau du pôle d'échanges Pont de Bezons

Les quais de la station du tramway T2 sont encadrés par un site propre bus fonctionnant dans le sens inverse de la circulation générale afin de faciliter l'intermodalité avec le tramway grâce à des correspondances sur un même quai. L'aménagement permet le stationnement de deux bus articulés et de deux bus standards en enfilade. En direction du centre de Bezons, l'aménagement d'une double voie bus permet aux véhicules de se dépasser, les temps d'arrêts étant variables en fonction des lignes.

Afin de faciliter l'accès des bus au pôle d'échange, des sites propres bus ont été mis en place pour s'affranchir des conditions de circulation très dégradées sur ce secteur aux heures de pointes. On retrouve ainsi les aménagements suivants :

- Un site propre bidirectionnel entre les arrêts Grace de Dieu et Pont de Bezons sur la RD392 ;
- Un site propre monodirectionnel sur la rue Jean Jaurès depuis la rue de Pontoise jusqu'au carrefour du Pont de Bezons ;
- Un couloir d'approche sur la RD308 en amont du carrefour du Pont de Bezons.



Figure 69 : Quais ouest (à gauche) et est (à droite) au droit de la plateforme du tramway T2

A ce stade des études, les aménagements existants ainsi que la correspondance avec le tramway T2 sont maintenus dans le projet Bus Entre Seine. Des renforcements de signalétiques pourront être mis en place pour faciliter la distinction des espaces réservés aux bus et limiter les comportements illicites des véhicules particuliers.

Le fonctionnement du pôle d'échange et notamment l'organisation de la régulation des lignes en terminus devra être approfondie dans les études ultérieures en lien avec :

- la restructuration du réseau de bus ;
- l'aménagement de l'îlot dans le cadre de la ZAC des Bords de Seine ;
- le fonctionnement du carrefour à feux du Pont de Bezons.

2.4.4.3. 3-B : BOULEVARD DU PARISIS

Le boulevard du Parisis constitue l'entrée sud de Cormeilles-en-Parisis et dessert directement la ZAC des Bois Rochefort. Actuellement, le boulevard du Parisis ne dispose pas d'aménagement bus. Le profil est à 2x1 voie en complément d'une voie de shunt vers l'avenue Robert Schuman.



Figure 70 : Profil actuel du boulevard du Parisis (source : google)

Le secteur d'étude sur la commune de Cormeilles-en-Parisis poursuit son développement à travers le projet de la ZAC des Bois Rochefort dont l'achèvement est prévu à l'horizon 2021 (logements, équipements, établissements scolaires, activités, etc.).

De plus, Cormeilles-en-Parisis a vocation à devenir encore plus attractive grâce au projet de revalorisation de l'ancienne friche industrielle (cimenterie Lafarge) en un port de plaisance sur la Seine. La programmation du secteur (1 200 logements, commerces, restaurants, école, crèche, 1 800 places de parking) aura vocation à augmenter le trafic sur le secteur d'étude pouvant pénaliser la circulation des bus à l'approche du giratoire Schuman.

Les habitants et les activités économiques installés bénéficieront d'une liaison performante grâce à l'aménagement de voies bus sur la RD392 entre le giratoire Schuman et le Pont de Bezons.

Toutefois, une croissance significative du flux routier sur le carrefour à prévoir d'ici 2030 suite au projet de la ZAC des Bois Rochefort et du secteur Lafarge qui comprennent à la fois des flux supplémentaires liés aux logements (pendulaires) et aux activités économiques et commerciales.

Ainsi, sur le boulevard du Parisis, un couloir d'approche est mis en place afin de fluidifier le trafic et favoriser l'exploitation des bus à l'approche du giratoire Schuman. Les bus pourront s'affranchir des remontées de files sur environ 150 m. A l'approche du giratoire, les bus se réinséreront dans la circulation générale, deux voies en entrée étant nécessaires pour assurer un bon fonctionnement du giratoire.

Les aménagements paysagers et cyclables sont conservés en rive nord. Quelques arbres sont supprimés pour permettre l'implantation du couloir bus et de la station. La voie de shunt vers l'avenue Robert Schuman est supprimée au profit du couloir bus.

La station « Les Coudrées », déplacée à proximité du giratoire, permettra de desservir l'ensemble des activités commerciales à proximité de ce dernier.

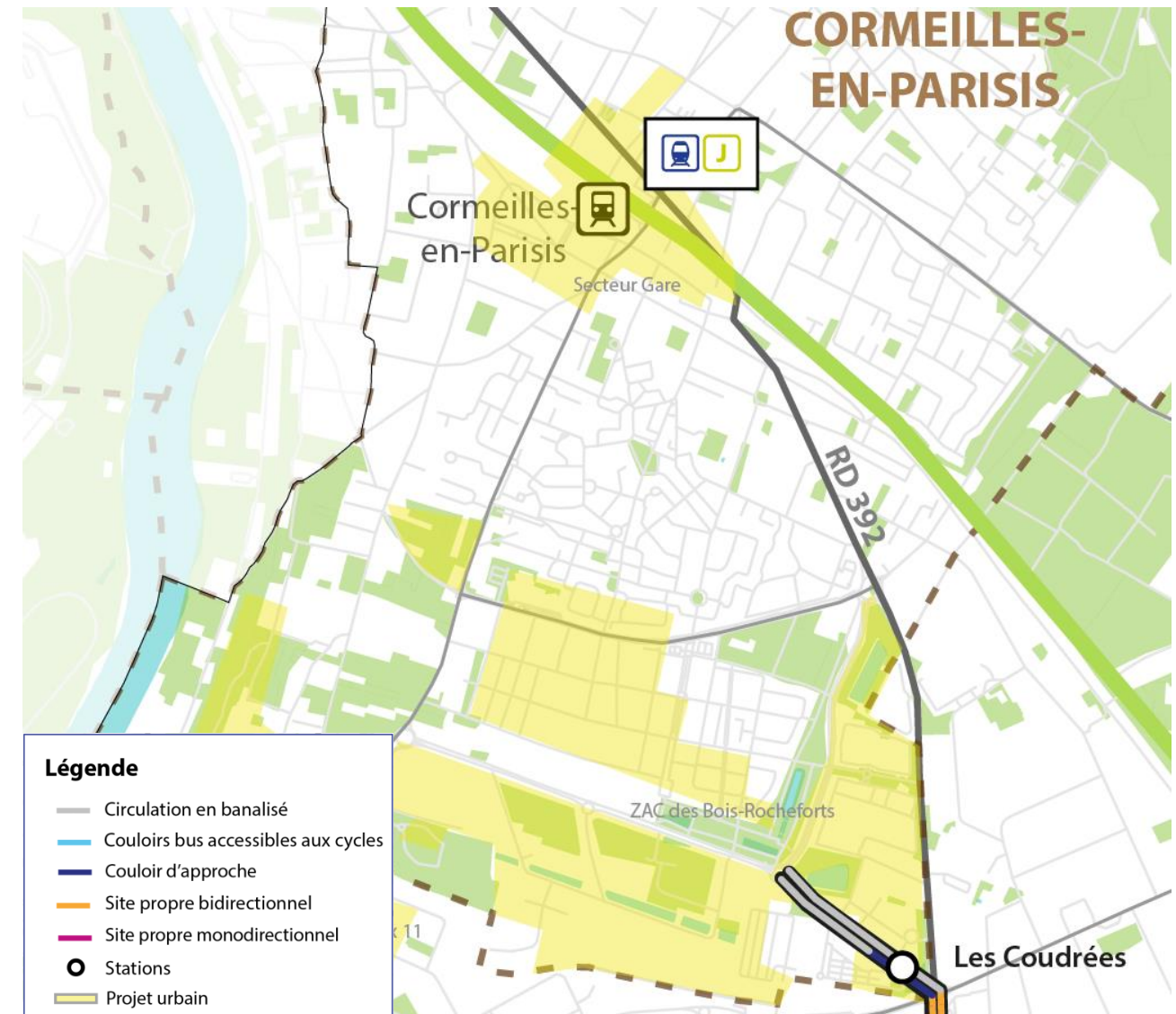


Figure 71 : Proposition d'insertion du boulevard du Parisis

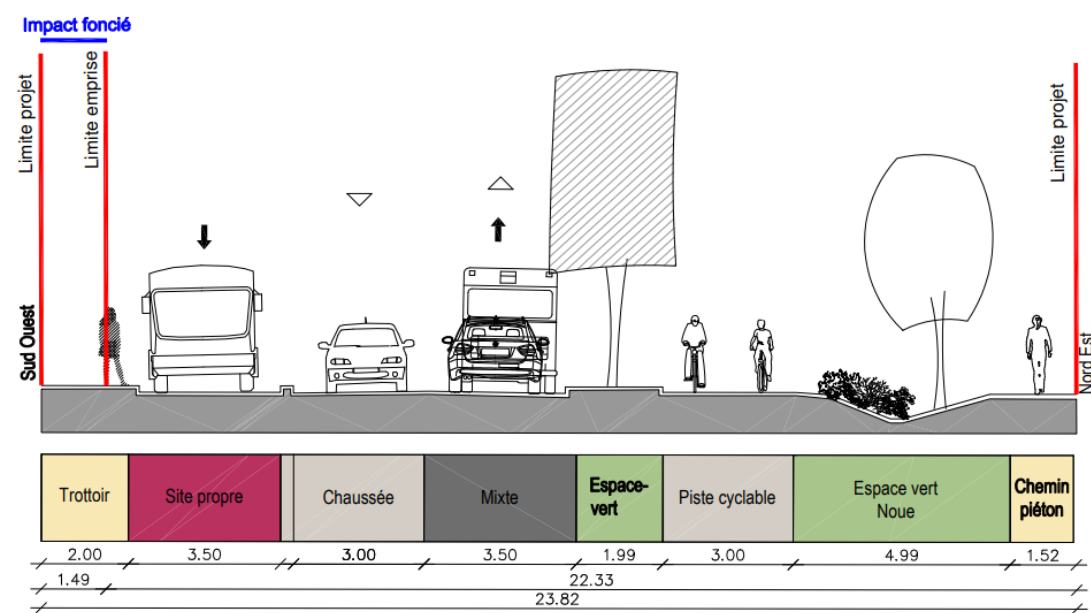


Figure 72 : Coupe type en section courante sur le boulevard du Paris



Figure 73 : Intention d'aménagement boulevard du Paris – Station « Les Coudrées »

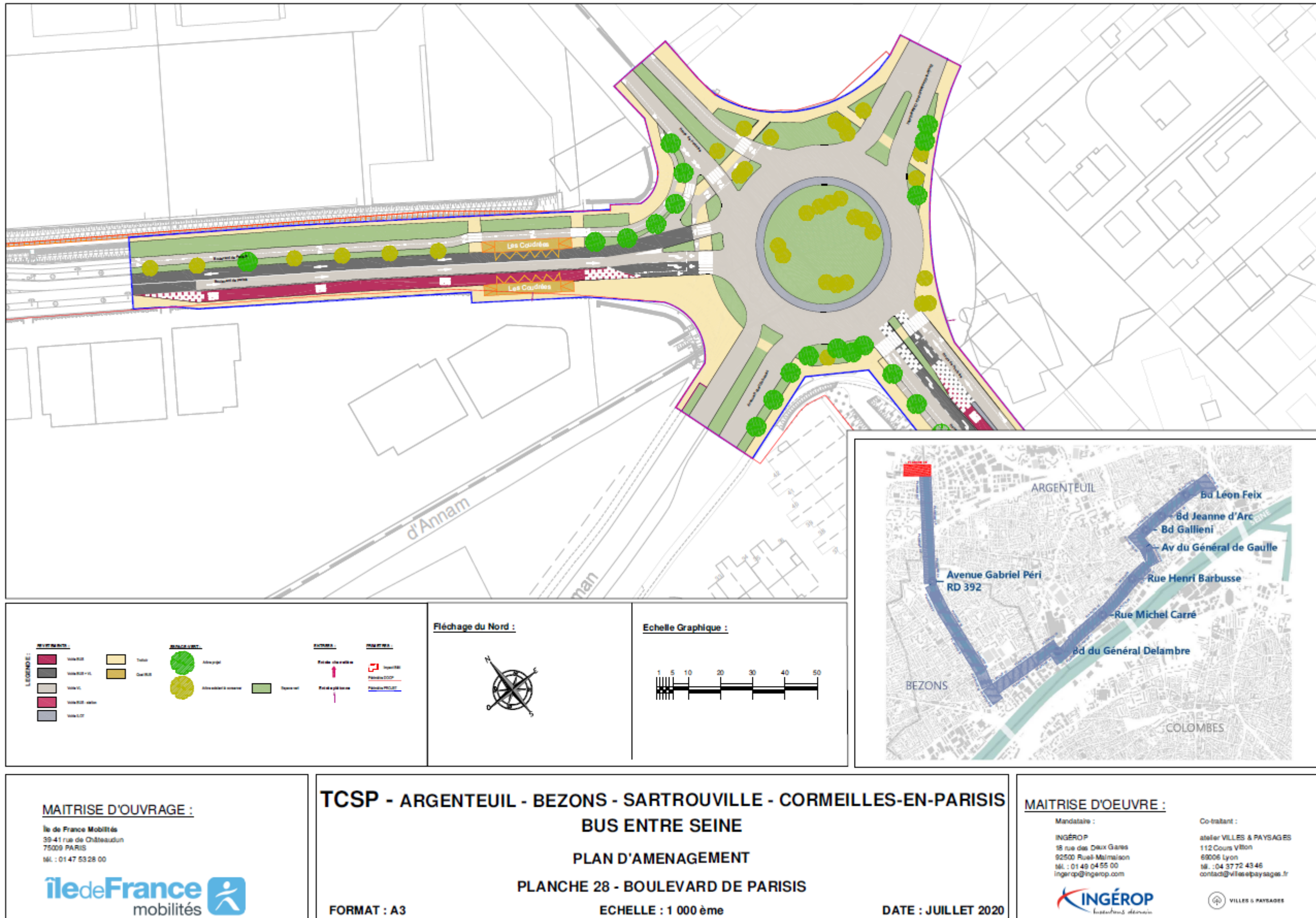


Figure 74 : Plan d'insertion du boulevard du Parisis

Le projet d'insertion du projet Bus entre Seine prévoit un travail ciblé sur les stations pour les deux lignes de mesure d'accompagnement (lignes 3 et 272). Tout comme pour les stations dédiées, ces espaces doivent être confortables, apporter aux usagers toutes les commodités nécessaires pour informer les usagers et les mobiliers identitaires à l'ensemble de la ligne du Bus Entre Seine.

Des arceaux vélos seront mis en place à proximité de l'ensemble des stations des mesures d'accompagnement afin de favoriser la multimodalité.

> **Priorité aux carrefours à feux**

Pour gagner en régularité et fiabilité, tous les carrefours à feux situés sur l'itinéraire des lignes 3 et 272 seront équipés d'une priorité en faveur des bus. Le principe est développé au paragraphe 2.3.62.3.6).

L'objectif est de détecter un bus en approche du carrefour pour lui permettre un passage au feu vert sans attente ou avec une attente réduite.

2.5.2. Mesures d'accompagnement : Sartrouville

2.5.2.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

Sur la commune de Sartrouville, la ligne de bus 272, traverse un vaste secteur qui fait l'objet de mutations urbaines, notamment le quartier des Indes, faisant l'objet d'un NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain).

Le centre-ville de Sartrouville est organisé le long d'une voie principale attractive, la Rue Jean Jaurès. Toutes les commodités s'y trouvent, s'ajoutant à la présence de la gare dans l'hypercentre : c'est une vraie centralité qui rayonne vers les quartiers voisins. La récente requalification de l'Avenue Jean Jaurès a permis d'améliorer les déplacements des modes doux. Par ailleurs, le centre-ville fait partie de l'opération Action Cœur de Ville.

Le projet Bus Ent Seine s'insère dans un territoire dense, dynamique et aux emprises contraintes.

Enjeux du secteur :

- Assurer de bonnes conditions d'accessibilité à la gare de Sartrouville en proposant des aménagements favorisant l'exploitation des bus (accessibilité, gain de temps, etc.) tout en limitant les impacts (AF, végétation, stationnement, etc.) ;
- Apporter du confort aux usagers et des services ;
- Conférer à la ligne une identité singulière en travaillant sur les points d'accueil : vocabulaire partagé par toutes les stations ;
- Assurer une desserte performance des zones à forte densité d'emplois et de logement (quartier des Indes, Plateau, centre-ville, etc.) ;
- Intégrer l'évolution des itinéraires des lignes vers la future gare T11.

Sur environ 5 kilomètres, des mesures d'accompagnement sont proposées entre le quartier des Indes et la gare de Sartrouville, afin d'optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus tout en limitant les impacts sur l'environnement urbain.

Le tracé considéré est l'itinéraire de la ligne de bus 272, à savoir :

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

Cet itinéraire pourra évoluer en fonction des besoins de desserte du secteur, notamment en lien avec le prolongement du Tram T11 Express.

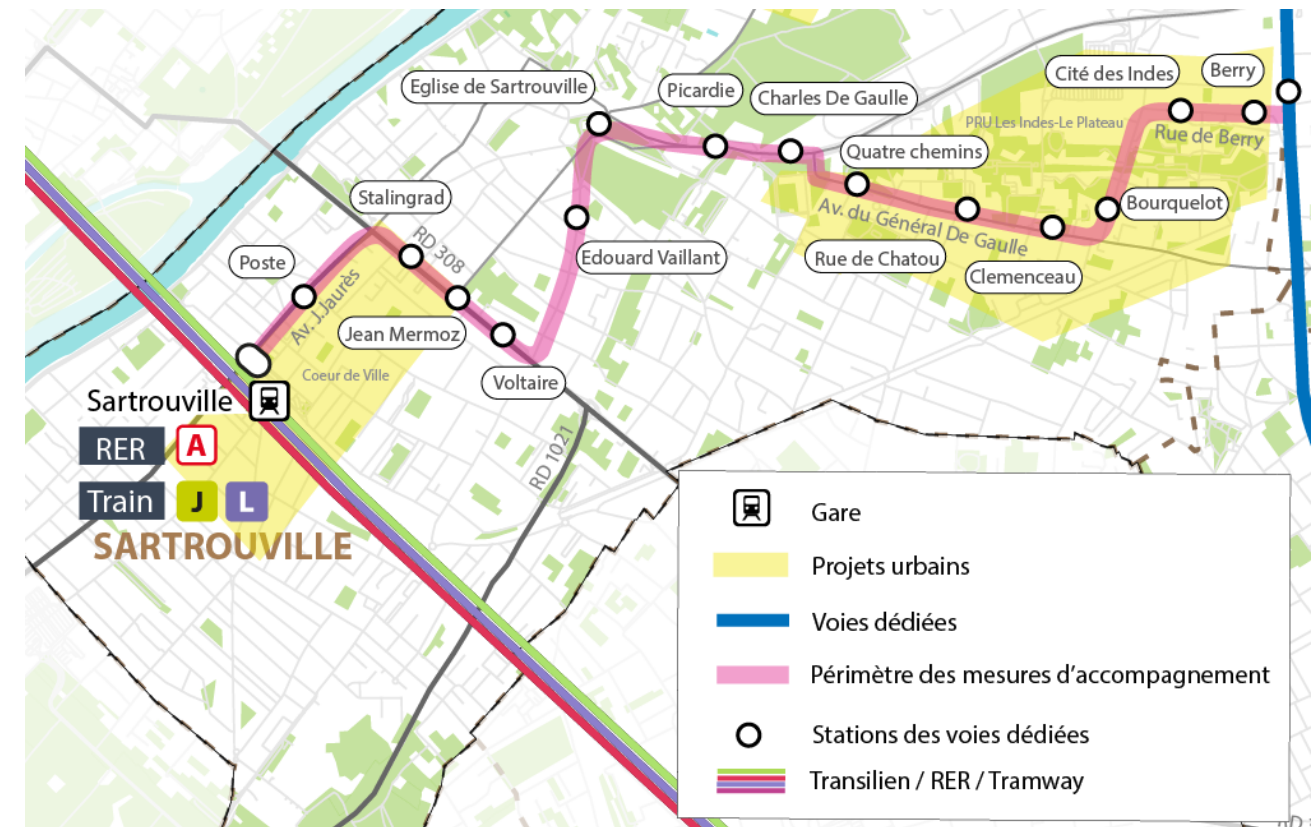


Figure 76 : Tracé des mesures d'accompagnement à Sartrouville

Les mesures d'accompagnement à Sartrouville portent sur :

- Le réaménagement des stations majeures en termes de fréquentation et/ou positionnement ;
- La mise en place de la priorité aux carrefours à feux.

2.5.2.2. AMENAGEMENTS RETENUS A SARTROUVILLE

> Réaménagement des stations

Le projet Bus Entre Seine prévoit le réaménagement des arrêts de bus pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus (accostage, réinsertion dans la circulation, etc.).

Plusieurs types d'intervention sont prévus, tenant compte notamment des fréquences des lignes desservant chaque arrêt et des matériels roulants exploités (standard ou articulés) :

- **Déplacement et allongement de quai** : Rue de Chatou (sens Argenteuil) ;
- **Mise aux normes et allongement de quai** : Berry (sens Argenteuil), Cité des Indes, Clemenceau (sens Argenteuil), Rue de Chatou (sens Sartrouville), Charles de Gaulle, Eglise de Sartrouville (sens Sartrouville), Voltaire, Stalingrad ;
- **Mise aux normes de quai sans allongement** : Berry (sens Sartrouville), Clemenceau (sens Sartrouville), Eglise de Sartrouville (Sens Argenteuil),
- **Modification du mobilier** : gare de Sartrouville.

Dans le cadre des mesures d'accompagnement de Sartrouville, seules les stations majeures seront réaménagées.

Le type de station (standard ou majeure) a été défini en fonction de :

- La fréquentation de la station ;
- Le positionnement de la station (proximité d'une centralité, équipement, etc.) ;
- La correspondance avec d'autres lignes du réseau.



Figure 77 : Stations majeures de la ligne 272 à Sartrouville

Les interventions prévues sur les stations sont les suivantes :

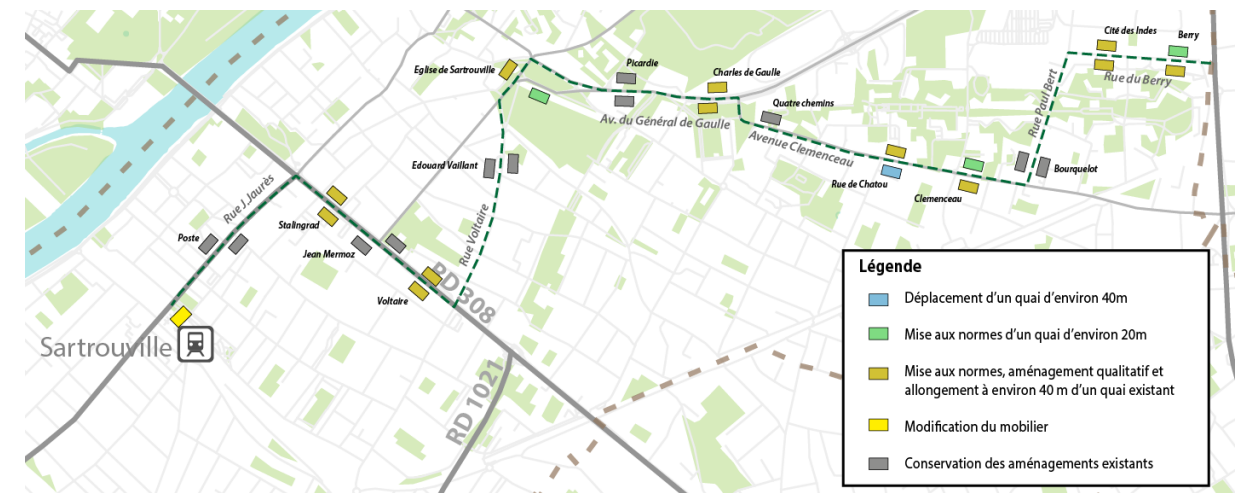


Figure 78 : Réaménagement de stations proposé à Sartrouville

> Priorité aux carrefours à feux

Pour gagner en régularité et fiabilité de la ligne 272, 13 carrefours à feux sont concernés par la mise en place d'une priorité en faveur des bus :

- 1 - Rue Paul Bert / Avenue Georges Clemenceau
- 2 - Avenue Georges Clemenceau / Rue de Chatou
- 3 - Avenue du Général de Gaulle / Rue Hugo Pratt
- 4 - Avenue du Général de Gaulle / Avenue Robert Schuman
- 5 - Avenue du Général de Gaulle / Rue Georges Bernanos
- 6 - Avenue du Général de Gaulle / Rue de Picardie
- 7 - Avenue du Général de Gaulle / Boulevard de Bezons / Rue de la Batterie
- 8 - Rue Jean Mermoz / Rue du Champ de Mars
- 9 - Rue Voltaire / Avenue Maurice Berteaux
- 10 - Avenue Maurice Berteaux / Rue Jean Mermoz
- 11 - Avenue Maurice Berteaux / Accès Auchan
- 12 - Rue Jean Jaurès / Avenue Hortense Foubert
- 13 - Rue Jean Jaurès / Accès Gare

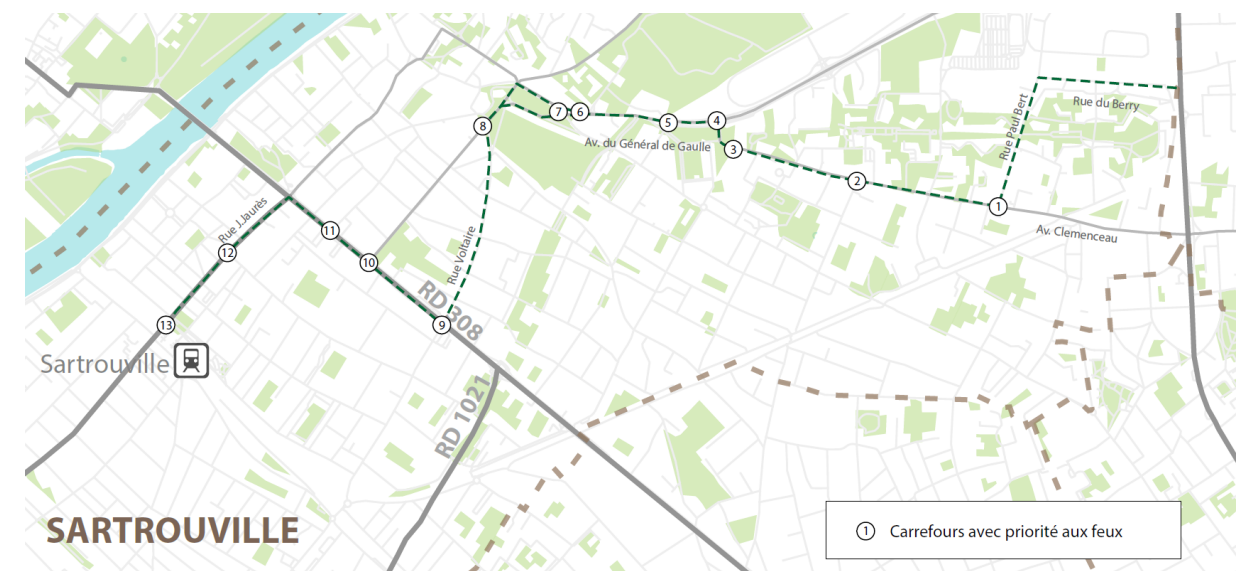


Figure 79 : Carrefours à feux à équiper de priorité pour les bus à Sartrouville

2.5.3. Mesures d'accompagnement : Cormeilles-en-Parisis

2.5.3.1. PRESENTATION GENERALE DU SECTEUR

Sur le territoire de Cormeilles-en-Parisis, la ligne de bus 3, traverse un vaste secteur qui fait l'objet de mutations urbaines, la ZAC des Bois Rochefort.

Le centre-ville de Cormeilles est organisé de manière concentrique, dans le périmètre de la gare. Toutes les commodités s'y trouvent, s'ajoutant à la présence de la gare dans l'hypercentre : c'est une vraie centralité qui rayonne vers les quartiers voisins.

La commune devrait également connaître davantage de trafic et accroître son attractivité en lien avec le projet port de plaisance prévu au sein du secteur Lafarge.

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) place sur ce territoire des enjeux de connexions pour la faune et la flore (coulée verte). La traversée de la vaste zone d'activité sur le Boulevard de Paris se fait au cœur d'un aménagement paysager récent de qualité.

Le projet Bus Ent Seine s'insère dans un territoire dense, dynamique et aux emprises contraintes.

Enjeux du secteur :

- Assurer de bonnes conditions d'accessibilité à la gare de Cormeilles-en-Parisis en proposant des aménagements favorisant l'exploitation des bus (accessibilité, gain de temps, etc.) tout en limitant les impacts (AF, végétation, stationnement, etc.) ;
- Assurer la desserte performante de la ZAC des Bois-Rochefort et du secteur de la gare ;
- Anticiper les difficultés de circulation pour les bus en lien avec ce secteur en mutation (secteur Lafarge, création d'un collège, lycée, clinique, etc.).
- Conférer à la ligne une identité singulière en travaillant sur les points d'accueil : vocabulaire partagé par toutes les stations ;
- Apporter du confort aux usagers et des services.

Sur environ 3 kilomètres, des mesures d'accompagnement sont proposées sur la commune de Cormeilles-en-Parisis afin d'assurer de bonnes conditions d'accessibilité à la gare de Cormeilles-en-Parisis et de favoriser l'exploitation des bus tout en limitant les impacts sur l'environnement urbain.

Sur la commune de Cormeilles-en-Parisis, le tracé considéré pour le projet Bus Entre Seine est l'itinéraire de la ligne de bus 3 en situation projet, à savoir :

- Boulevard du Parisis ;
- Boulevard des Bois Rochefort ;
- Avenue Louis Hayet ;
- Rue de Saint-Germain.

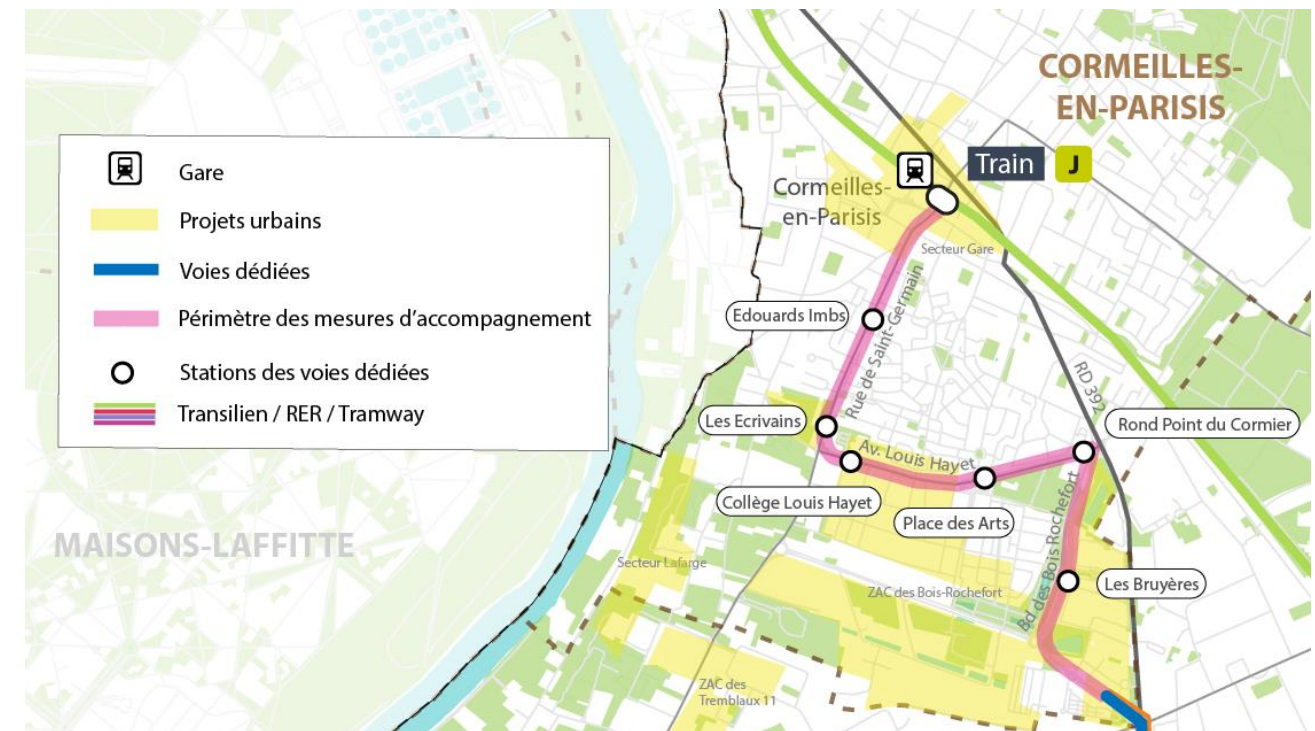


Figure 80 : Tracé des mesures d'accompagnement à Cormeilles-en-Parisis

Les mesures d'accompagnement à Cormeilles-en-Parisis portent sur :

- Le réaménagement de stations majeures en termes de fréquentation / positionnement ;
- La mise en place de la priorité bus aux carrefours à feux ;
- La modification de la priorité en faveur des bus sur les carrefours à perte de priorité.

2.5.3.2. AMENAGEMENTS RETENUS A CORMEILLES-EN-PARISIS

> Réaménagement des stations

Le projet Bus Entre Seine prévoit le réaménagement d'arrêts de bus pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus (accostage, réinsertion dans la circulation, etc.).

Plusieurs types d'intervention sont prévus :

- **Déplacement de quai** : Les Coudrées ;
- **Mise aux normes de quai sans allongement** : Place des Arts, Les Ecrivains (sens Cormeilles-en-Parisis) ;
- **Modification du mobilier** : gare de Cormeilles-en-Parisis ; afin de faciliter la lisibilité et de créer une identité propre à la ligne 3, le mobilier sera modifié en cohérence avec celui des voies dédiées ;
- **Suppression d'arrêt** : Les Fauvettes.

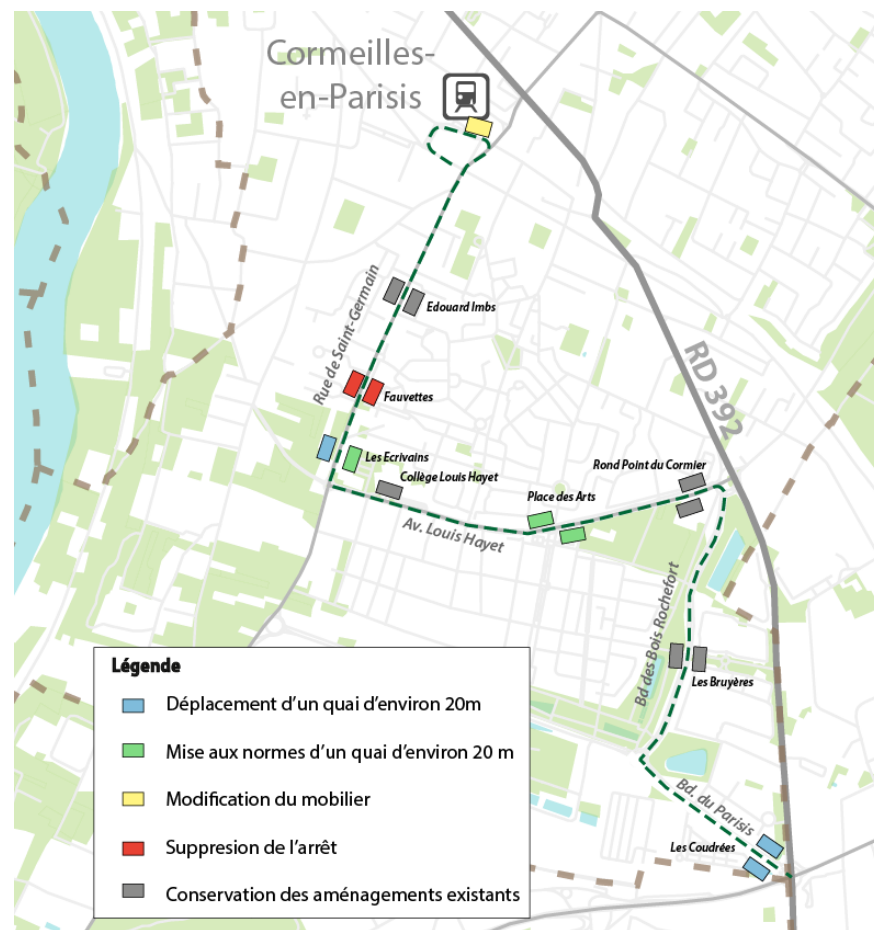


Figure 81 : Réaménagement de stations proposés à Cormeilles-en-Parisis

> Interventions sur les carrefours

Trois carrefours seront concernés par la mise en place de la priorité pour les bus :

- 1 - Avenue Louis Hayet / Rue des Frères Lumière ;
- 2 - Rue de Saint-Germain / Rue du Général Sarrail ;
- 3 - Rue du Général Sarrail / Rue du Lieutenant Edouard Vicario.

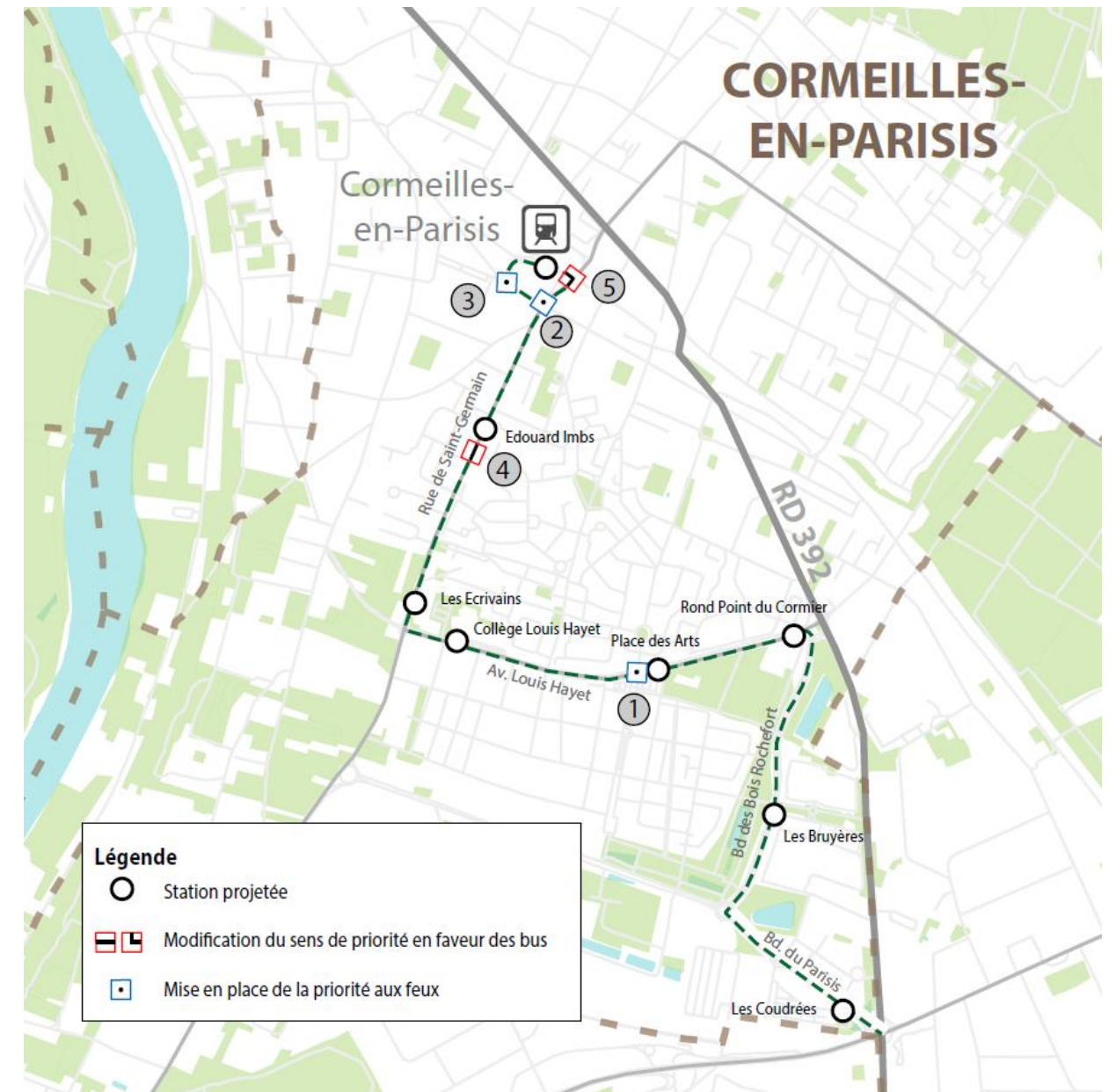


Figure 81 : Carrefours à feu à équiper de priorité pour les bus à Cormeilles-en-Parisis

De plus, deux carrefours nécessitent une modification de la priorité en faveur des bus :

- 4 - Rue Saint Germain / Rue des Champs Guillaume : un STOP sera mis en place sur la rue des Champs Guillaume à la place de celui présent actuellement sur la rue Saint Germain afin de faciliter l'exploitation des bus sur cette rue.
- 5 - Rue Saint-Germain / Rue de Nancy : un cédez-le-passage sera mis en place pour les véhicules arrivant de la rue de Saint-Germain nord afin de faciliter le tourne-à-gauche des bus vers la gare routière.



Figure 82 : Réaménagement proposé au carrefour Rue de Saint-Germain / Rue de Nancy

2.6. OFFRE DE TRANSPORT ET EXPLOITATION

2.6.1. Fonctionnement général

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

Les mesures d'accompagnement sont complémentaires aux voies dédiées en vue d'améliorer les performances du réseau de bus :

- Les voies dédiées améliorent la régularité et les temps de parcours des lignes de bus en les affranchissant des aléas de la circulation entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Cormeilles-en-Parisis) ;
- Les mesures d'accompagnement optimisent les conditions de circulation, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.

L'ensemble de ces mesures permettent de mettre en œuvre un réseau de lignes de bus efficaces, fiables, tout en étant adaptées aux contextes urbains traversés.

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

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

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

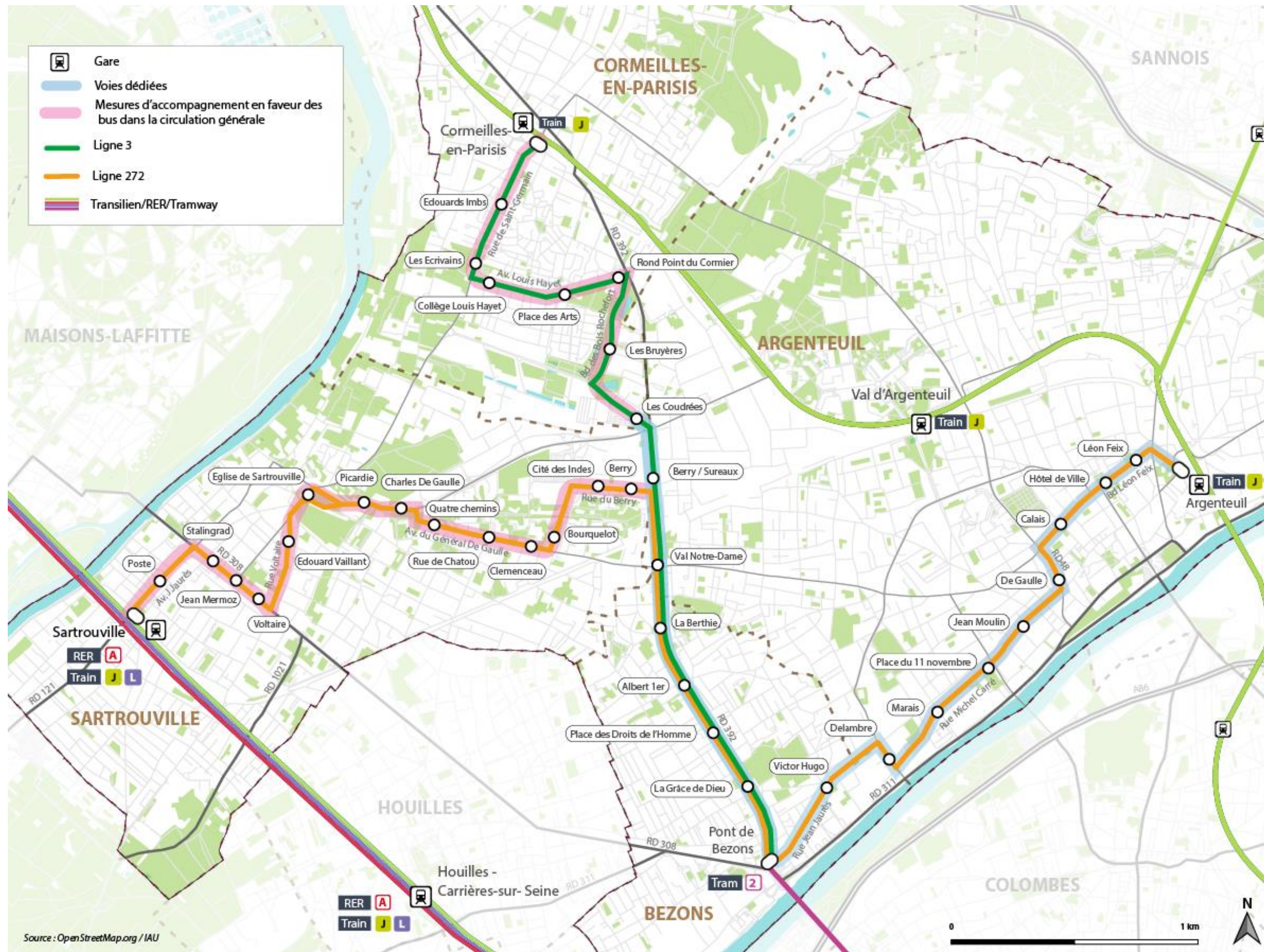


Figure 83 : Lignes de bus à haut niveau de service du projet Bus Entre Seine (lignes 3 et 272)

2.6.2. Restructuration du réseau de bus

2.6.2.1. PRESENTATION GENERALE

Le réseau de bus fera l'objet d'une restructuration en vue de la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine. Cette restructuration aura pour objectif de faire bénéficier les lignes de bus structurantes des aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine.

Le nombre et la nature des lignes qui emprunteront les voies dédiées seront définies au regard de la capacité de l'infrastructure et des enjeux de desserte.

La restructuration sera fondée sur une connaissance fine des flux actuels et de leur évolution, ainsi qu'une appréciation des nouveaux besoins notamment liés aux projets urbains.

Le schéma de restructuration du réseau fera l'objet d'échanges avec les collectivités et partenaires concernés, organisés par Ile-de-France Mobilités aux différentes étapes du projet.

A ce stade des études, de premières orientations ont été établies.

Les pistes de restructuration retenues à ce stade des études sont les suivantes :

- Secteur Centre-ville d'Argenteuil :
 - Conservation de l'existant.
 - La ligne 6 pourrait être déviée via le boulevard Léon Feix et l'avenue Gabriel Péri.
- Secteur Liaison Centre-Ville d'Argenteuil – Pont de Bezons :
 - Déviation de la ligne 272 pour emprunter le tracé des voies dédiées sur la rue Michel Carré.
 - Maintien de la ligne 6 (liaison express) sur son itinéraire actuel pour desservir les zones d'activité de la RD311.
- Secteur RD392 :
 - Modification de l'itinéraire de la ligne 272 afin de bénéficier de l'infrastructure bus entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry.
 - Itinéraire direct de la ligne 3 entre le boulevard du Paris et le Pont de Bezons afin de bénéficier des aménagements de la RD392.
 - Afin de maintenir la couverture des quartiers de Bezons en remplacement de la ligne 3, la ligne H pourrait être prolongée jusqu'au Pont de Bezons en desservant les arrêts « Justice », « Colonel Fabien » et « Parmentier ».
- Secteur Cormeilles-Parisis :
 - Maintien de la ligne 3 sur son itinéraire actuel (via l'avenue Louis Hayet), en terminus à la gare de Cormeilles-en-Parisis.
 - Prolongement de l'itinéraire actuel de la ligne 17 jusqu'à la gare de Cormeilles-en-Parisis en passant par le boulevard du Paris, le boulevard des Bois Rochefort, l'avenue du Paris et la rue de Saint-Germain.

- Secteur Sartrouville :
 - Conservation de l'existant.
 - L'itinéraire des lignes sur ce secteur est susceptible d'évolutions à l'horizon du prolongement du Tram T11 Express.

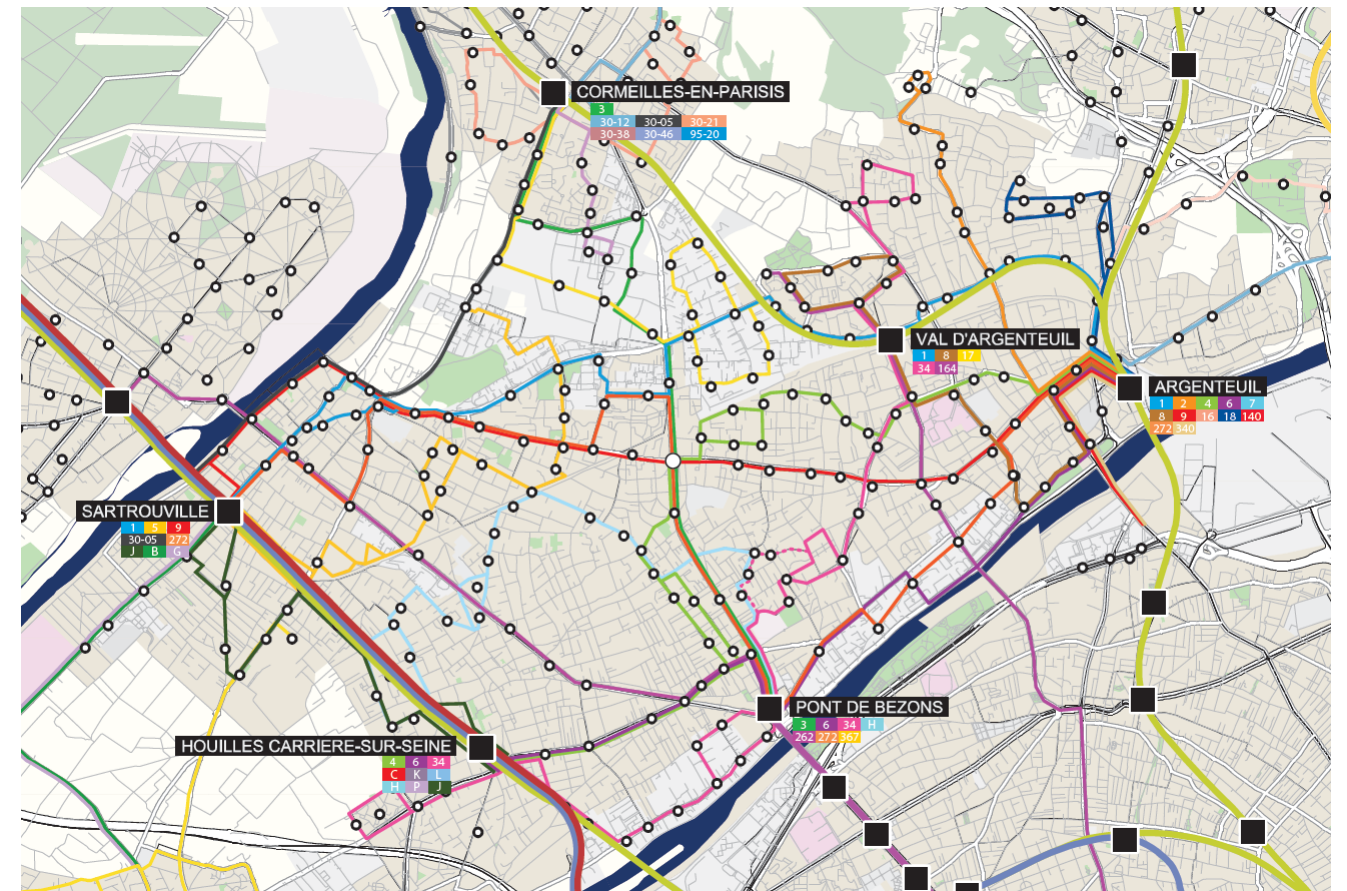


Figure 84 : Hypothèse de restructuration du réseau de bus (source : IDFM)

2.6.2.2. DETAIL DES DEUX LIGNES FORTES : 3 ET 272

Les deux lignes principales concernées par le projet Bus Entre Seine seront restructurées afin de bénéficier des aménagements bus et ainsi disposer d'un haut niveau de service :

- La 272 : gare d'Argenteuil, Pont de Bezons, Val Notre-Dame et gare de Sartrouville.
- La ligne 3 : Pont de Bezons, Val Notre-Dame, gare de Cormeilles.

Ligne 272

Longue d'environ 13 km, la ligne 272 est une ligne structurante du territoire. Elle joue un rôle majeur pour le rabattement des usagers vers les modes lourds (gares d'Argenteuil et de Sartrouville, Pont de Bezons).

Sa forte fréquentation s'explique par la desserte, en plus des pôles d'échanges, de pôles générateurs de déplacement tels que :

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

Actuellement, la ligne 272 voit sa vitesse commerciale dégradée dans certains secteurs, lorsque la circulation routière est dense et que les profils de voirie sont contraints (centre-ville d'Argenteuil, rue Henri Barbusse, avenues Clemenceau / De Gaulle, RD308, approche de la gare de Sartrouville).

Afin d'améliorer le fonctionnement de la ligne 272, son tracé sera modifié pour bénéficier des voies dédiées sur l'ensemble de son itinéraire. La ligne 272 empruntera l'infrastructure des voies dédiées entre la gare d'Argenteuil et le carrefour entre la rue du Berry et la RD392.

Les deux modifications d'itinéraires de la ligne sont :

- Déviation de la ligne 272 pour emprunter le tracé des voies dédiées sur la rue Michel Carré (itinéraire actuel sur la rue Henri Barbusse) ;
- Modification de l'itinéraire de la ligne 272 afin de bénéficier de l'infrastructure bus entre le carrefour Val Notre-Dame et la rue du Berry (tracé actuel via avenue Georges Clemenceau, rue Florian et rue Lakanal).

Les arrêts « Condorcet » et « Romain Rolland » ne seront plus desservis par la ligne 272.

Ligne 3

Longue d'environ 7 km, la ligne 3 est une ligne secondaire de desserte locale et de rabattement vers les pôles d'échanges du territoire. Elle permet notamment de relier les quartiers denses d'habitat de Cormeilles (« Champs-Guillaume » et « Allées de Cormeilles ») et de Bezons (« Marguerite » et « Justice ») aux pôles d'échanges du Pont de Bezons et de la gare de Cormeilles-en-Parisis.

Actuellement, les vitesses commerciales sont globalement bonnes sur le secteur de Cormeilles-en-Parisis. Elles sont en revanche plus faibles sur la RD392, du fait de la congestion aux heures de pointe, et dans le centre de Bezons (sur l'itinéraire dissocié) avec les voiries étroites des quartiers résidentiels.

Afin d'assurer un haut niveau de service à la ligne 3, son itinéraire sera modifié afin de bénéficier de l'infrastructures des voies dédiées. La ligne 3 empruntera l'infrastructure dédiée aux bus entre le Pont de Bezons (correspondance avec le Tramway 2) et le carrefour Schumann via un itinéraire direct sur la RD392. Sur le reste de son tracé, elle conservera son itinéraire actuel jusqu'à la gare de Cormeilles-en-Parisis (correspondance avec la ligne J du transilien) en assurant la desserte de la future ZAC des Bois-Rochefort.

L'arrêt « Fauvettes » ne sera plus desservi afin de diminuer les temps de parcours.

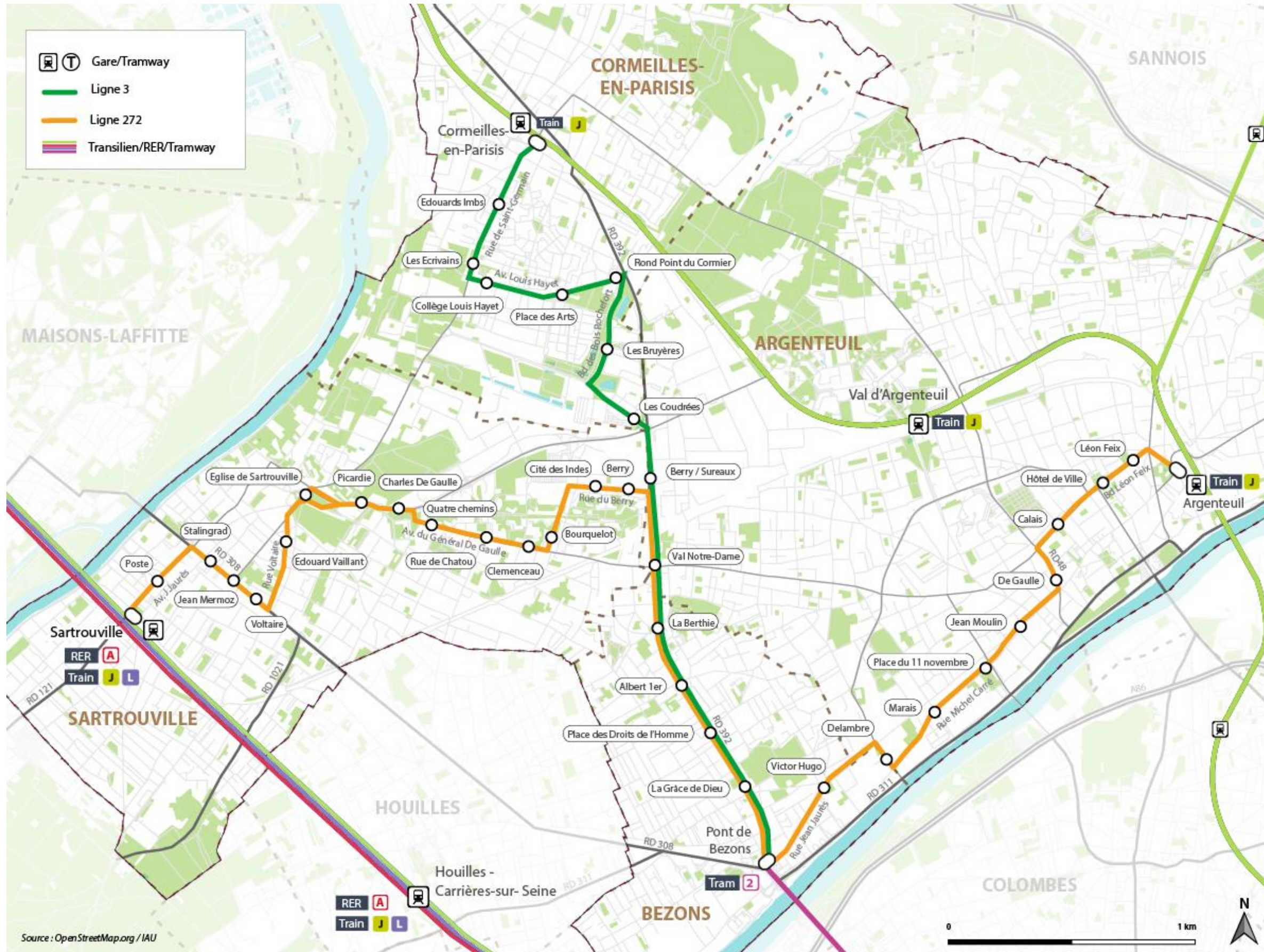


Figure 85 : Itinéraires des lignes 3 et 272

2.6.3. Niveau d'offre

Lignes 3 et 272

Les tableaux ci-dessous synthétisent les niveaux d'offre envisagés pour les lignes 3 et 272 pour une journée type. Il s'agit à ce stade d'hypothèses, qui seront précisées dans le cadre des étapes ultérieures.

Tableau 2 : Offre prévue pour la ligne 272 (journée type)

Plage horaire	Intervalle de passage
5h15 - 7h00	10 minutes
7h00 - 9h30	6 minutes
9h30 - 17h00	8 minutes
17h00 - 19h30	6 minutes
19h30 - 21h30	8 minutes
21h30 - 1h00	15 minutes

Tableau 3 : 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

Autres lignes

Pour les autres lignes de bus situées dans le secteur du projet, les fréquences projetées en heures de pointe sont listées ci-dessous. A l'horizon du projet (2027), les hypothèses de fréquences à l'heure de pointe du matin pour les autres lignes sont les suivantes :

Tableau 4 : Offre prévue en heure de pointe pour les autres lignes de bus du secteur

Ligne	Intervalle de passage projeté (mn) en heure de pointe
1	15
2	12
4	10
5	20
6	10
8	12
9	7
16	16
18	18
34	12
140	7
164	7
262	8
340	15
367	8
30-05	12
30-21	20
30-46	20
95-19A	28
95-19C	14
501	30 (ligne scolaire)
502	30 à 60 (ligne scolaire)
503	60 (ligne scolaire)
H	15

Nota : les lignes en gras auront une offre renforcée par rapport à l'offre actuelle.

2.6.4. Temps de parcours

Aujourd'hui, le territoire bénéficie de quelques aménagements ponctuels dédiés aux bus :

- Couloirs bus sur le boulevard Feix à Argenteuil ;
- Site propre axial sur la RD392 entre le Pont de Bezons et la Grâce de Dieu ;
- Couloir bus sur la rue Jean Jaurès à Bezons.

A l'exception de ces secteurs particuliers, les bus circulent en mixité avec les véhicules routiers et les cycles.

L'exploitation des lignes de bus est pénalisée par la circulation routière (remontées de file en carrefour, pertes de temps liés au stationnement). Au regard de l'augmentation du trafic attendue, les difficultés sont susceptibles d'être encore plus importantes dans les prochaines années.

Dans ce contexte, le projet Bus Entre Seine va permettre des **gains de temps** significatifs pour les trajets en bus par rapport aux temps de parcours actuels. Les aménagements permettront également d'améliorer la régularité et la fiabilité des lignes de bus.

En lien avec les objectifs du projet Bus Entre Seine, le projet assurera des liaisons directes et performantes entre les différents pôles d'échanges :

- **De la gare d'Argenteuil au Pont de Bezons**, le trajet durera environ 22 minutes, réduisant le temps de trajet des voyageurs de presque 10 minutes par rapport aux temps de parcours actuels (15 minutes par rapport aux temps de parcours estimés à l'horizon du projet).
- **De la gare de Cormelles-en-Parisis au Pont de Bezons**, le temps de parcours des bus sera d'environ 23 minutes ce qui permettra aux usagers de gagner environ 6 minutes en direction du Pont de Bezons par rapport aux temps de parcours actuels (11 minutes par rapport aux temps de parcours estimés à l'horizon du projet).
- **De la gare de Sartrouville au Pont de Bezons**, le trajet durera environ 32 minutes, réduisant le temps de trajet des voyageurs de presque 5 minutes par rapport aux temps de parcours actuels (10 minutes par rapport aux temps de parcours estimés à l'horizon du projet).

Au-delà des gains de temps, le projet Bus Entre Seine permettra d'améliorer significativement la régularité et la fiabilité des lignes : temps de parcours maîtrisés, temps d'attente en station limités, etc.

Les temps de parcours sont présentés par secteur sur la carte ci-dessous.

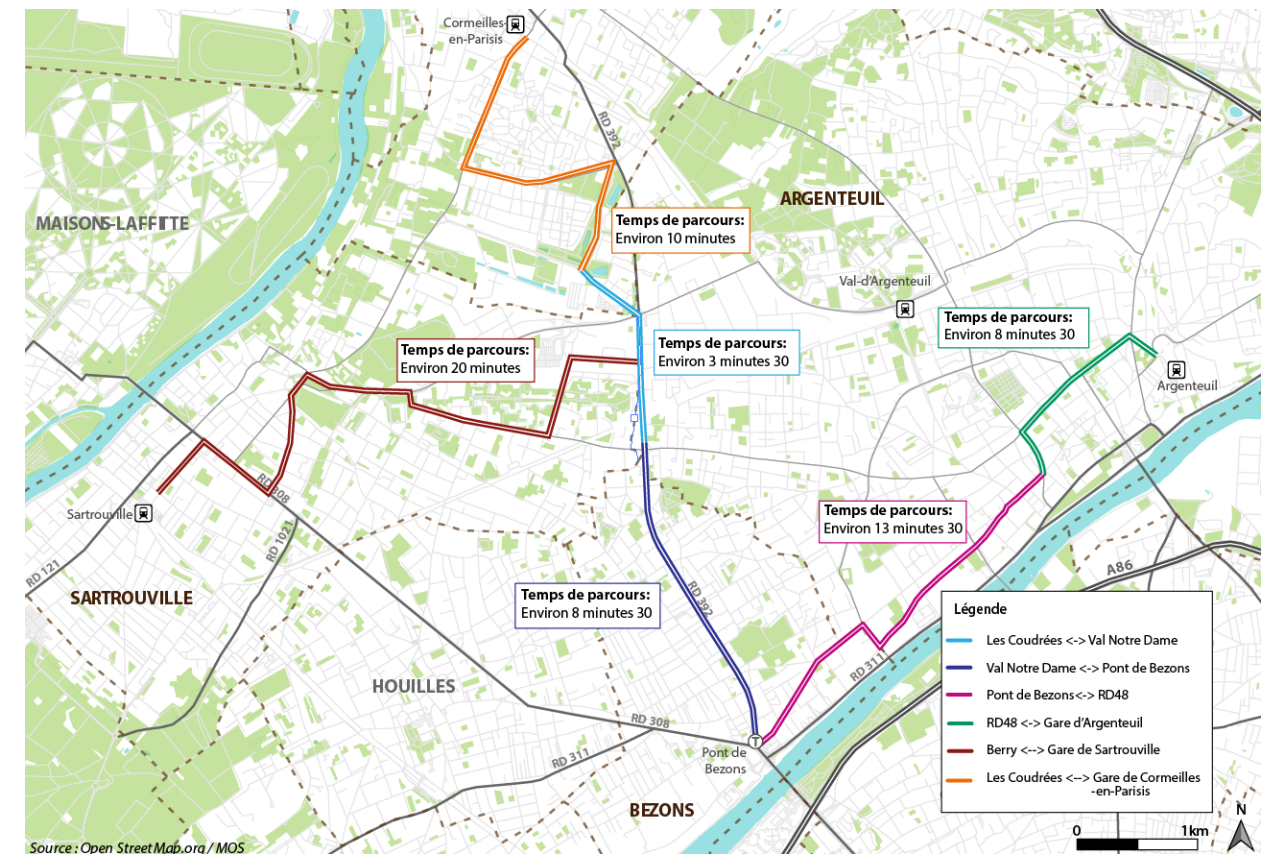


Figure 86 : Synthèse des temps de parcours estimés par secteur pour la situation projetée

Ligne 3

Les temps de parcours et la vitesse commerciale de la ligne 3 seront améliorés grâce à :

- La modification de l'itinéraire actuel pour un itinéraire direct sur la RD392 entre le Pont de Bezons et le boulevard du Paris ;
- La mise en place des voies dédiées entre le Pont de Bezons et le boulevard du Paris ;
- La mise en place de la priorité aux feux sur la commune de Cormeilles-en-Parisis (mesures d'accompagnement) permettant de fiabiliser les temps de parcours des bus circulant en banalisé.

Sur le secteur de Cormeilles-en-Parisis, le temps de parcours (10 minutes) ne sera pas amélioré par rapport à l'existant. Toutefois, les mesures d'accompagnement permettront de compenser l'augmentation du trafic attendue dans les prochaines années, en lien avec le développement de la ZAC des Bois Rochefort.

> Sens Pont de Bezons > Gare de Cormeilles-en-Parisis :

Tableau 5 : Temps de parcours total de la ligne 3 (Pont de Bezons -> Cormeilles)

Section	Situation actuelle	Situation fil de l'eau 2030	Bus Entre Seine 2030
Temps de parcours section Pont de Bezons – Les Coudrées (voies dédiées)	00:14:30	00:15:00	00:12:17
Temps de parcours section Les Coudrées – Gare de Cormeilles (MA)	00:10:00	00:12:00	00:10:00
Temps de parcours ligne complète	00:24:30	00:27:00	00:22:17
Vitesse commerciale sur les voies dédiées	14,1 km/h	13,2 km/h	16,6 km/h
Vitesse commerciale sur les mesures d'accompagnement	20,4 km/h	17,0 km/h	20,4 km/h
Vitesse commerciale ligne complète	16,7 km/h	15,1 km/h	18,3 km/h

> Sens Gare de Cormeilles-en-Parisis > Pont de Bezons :

Tableau 6 : Temps de parcours total de la ligne 3 (Cormeilles -> Pont de Bezons)

Section	Situation actuelle	Situation fil de l'eau 2030	Bus Entre Seine 2030
Temps de parcours section Pont de Bezons – Les Coudrées (voies dédiées)	00:19:00	00:23:00	00:13:26
Temps de parcours section Les Coudrées – Gare de Cormeilles (MA)	00:10:00	00:11:30	00:10:00
Temps de parcours ligne complète	00:29:00	00:34:30	00:23:26
Vitesse commerciale sur les voies dédiées	10,7 km/h	8,9 km/h	15,2 km/h
Vitesse commerciale sur les mesures d'accompagnement	20,4 km/h	17,7 km/h	20,4 km/h
Vitesse commerciale ligne complète	14,0 km/h	11,8 km/h	17,4 km/h

Ligne 272

Les temps de parcours et la vitesse commerciale de la ligne 272 seront améliorés grâce à :

- La modification de l'itinéraire actuel pour un itinéraire empruntant intégralement les voies dédiées entre la gare d'Argenteuil et la rue du Berry ;
- La mise en place des voies dédiées entre la gare d'Argenteuil et la rue du Berry ;
- La mise en place de la priorité aux feux sur la commune de Sartrouville (mesures d'accompagnement) permettant de fiabiliser les temps de parcours des bus circulant en banalisé.

Sur le secteur de Sartrouville, le temps de parcours (20 ou 27 minutes selon le sens) ne sera pas amélioré par rapport à l'existant. Toutefois, les mesures d'accompagnement permettront de compenser l'augmentation du trafic attendue dans les prochaines années, en lien avec le projet de développement du territoire.

> Sens Gare d'Argenteuil > Gare de Sartrouville :

Tableau 7 : Temps de parcours total de la ligne 272 (Argenteuil -> Sartrouville)

Section	Situation actuelle	Situation fil de l'eau 2030	Bus Entre Seine 2030
Temps de parcours section Gare d'Argenteuil – Berry (voies dédiées)	00:45:00	00:50:30	00:33:04
Temps de parcours section Berry – Gare de Sartrouville (MA)	00:27:00	00:30:00	00:27:00
Temps de parcours ligne complète	01:12:00	01:20:30	01:00:04
Vitesse commerciale sur les voies dédiées	10,0 km/h	8,9 km/h	13,6 km/h
Vitesse commerciale sur les mesures d'accompagnement	11,1 km/h	10,0 km/h	11,1 km/h
Vitesse commerciale ligne complète	10,6 km/h	9,5 km/h	12,7 km/h

> Sens Gare de Sartrouville > Gare d'Argenteuil :

Tableau 8 : Temps de parcours total de la ligne 272 (Sartrouville -> Argenteuil)

Section	Situation actuelle	Situation fil de l'eau 2030	Situation projetée 2030
Temps de parcours section Gare d'Argenteuil – Berry (voies dédiées)	00:41:00	00:49:00	00:31:49
Temps de parcours section Berry – Gare de Sartrouville (MA)	00:20:00	00:22:00	00:20:00
Temps de parcours ligne complète	01:01:00	01:11:00	00:51:49
Vitesse commerciale sur les voies dédiées	11,1 km/h	9,2 km/h	14,1 km/h
Vitesse commerciale sur les mesures d'accompagnement	15,0 km/h	13,6 km/h	15,0 km/h
Vitesse commerciale ligne complète	12,5 km/h	10,7 km/h	14,7 km/h

2.7. INSCRIPTION DANS LE SYSTEME DE DEPLACEMENTS

2.7.1. Un projet connecté au réseau structurant de transports en commun

Le projet Bus Entre Seine permet d'améliorer les conditions de déplacements des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire.

Les aménagements s'inscrivent sur les axes reliant les pôles d'échange majeurs du secteur (cf. Figure 88 : Lignes de bus à huit niveau de service (ligne 3 et 272) :

- pont de Bezons (Tramway T2) ;
- gare d'Argenteuil (Transilien J) ;
- gare de Sartrouville (RER A, Transilien L) ;
- gare de Cormeilles-en-Parisis (Transilien J).

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

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

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

Trois projets de transport en commun sont programmés dans le secteur d'étude :

- Extension du T11 Express à Sartrouville ;
- EOLE : prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie ;
- Extension du Tram 1.

Le projet Bus Entre Seine et le T11 Express sont deux projets complémentaires pour le territoire. Certaines lignes de bus bénéficiant du projet Bus Entre Seine, notamment la ligne 272, pourront être en correspondance avec le T11 à Argenteuil, Val-Notre-Dame et Sartrouville.

Le réseau de bus a vocation à être réorganisé à l'horizon du projet T11 Express. Le projet Bus Entre Seine prévoyant des aménagements ponctuels de voirie à Sartrouville, l'itinéraire des lignes pourra évoluer en vue d'assurer un maillage optimal du réseau de transports en commun sur ce territoire.

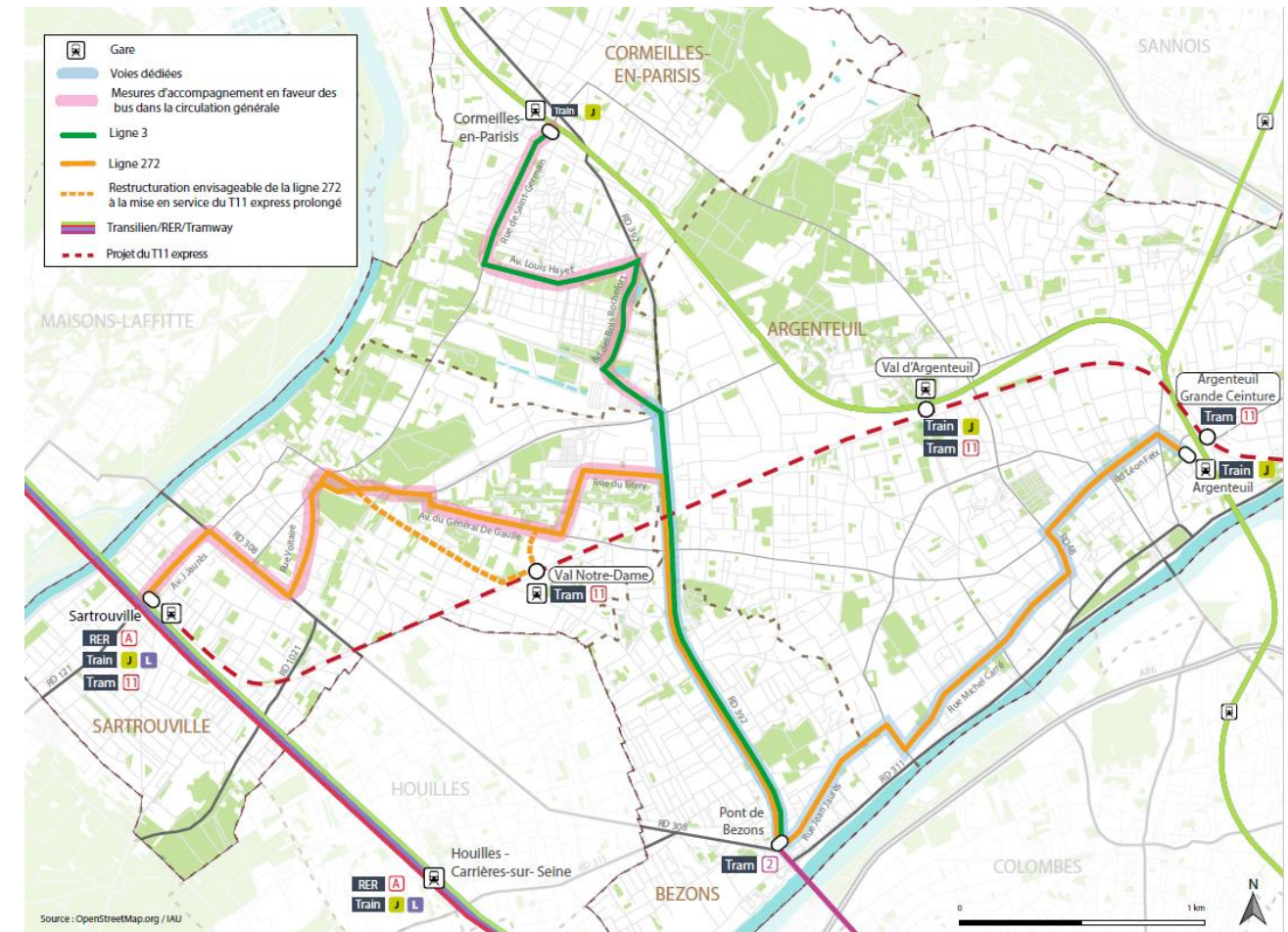


Figure 87 : Interface entre le projet Bus Entre Seine et le Tram 11 Express

2.7.2. Organisation de la circulation routière et du stationnement

2.7.2.1. ORGANISATION DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Le projet Bus Entre Seine a des impacts limités sur la capacité viaire. En effet, sur la majeure partie du tracé des voies dédiées, le nombre de voies de circulation est conservé. Toutefois, quelques modifications sont prévues dans le cadre de la mise en œuvre du projet sur les voies dédiées :

- La mise en zone 30 de certains secteurs :
 - Le boulevard Gallieni / Jeanne d'Arc ;
 - La rue Henri Barbusse ;
 - La rue Michel Carré ;
 - La rue Jaurès / Casanova.
- La suppression ponctuelle d'une voie de circulation :
 - Sur la RD48 pour permettre la mise en place de couloirs bus en approche des carrefours ;
 - Sur la RD392 au niveau du commissariat de Bezons et au Sud du carrefour Val Notre-Dame.
- La mise à sens unique (sauf riverains) de la rue Jean Jaurès en direction du Pont de Bezons entre la rue Villa Gauthier et la rue Aimé Césaire ;
- La suppression d'un sens de circulation sur la rue Jean Jaurès en direction du Pont de Bezons entre la rue Aimé Césaire et la rue de Pontoise ;
- L'ajout d'une voie de circulation sur le boulevard Delambre en direction du nord en lien avec la construction du centre commercial O' Marché Frais à Argenteuil ;
- L'ajout d'un sens de circulation sur la rue Michel Carré en direction de Bezons entre la Place du 11 Novembre et l'avenue du Marais.

Aucune modification de voirie n'est prévue dans les secteurs concernés par les mesures d'accompagnement.

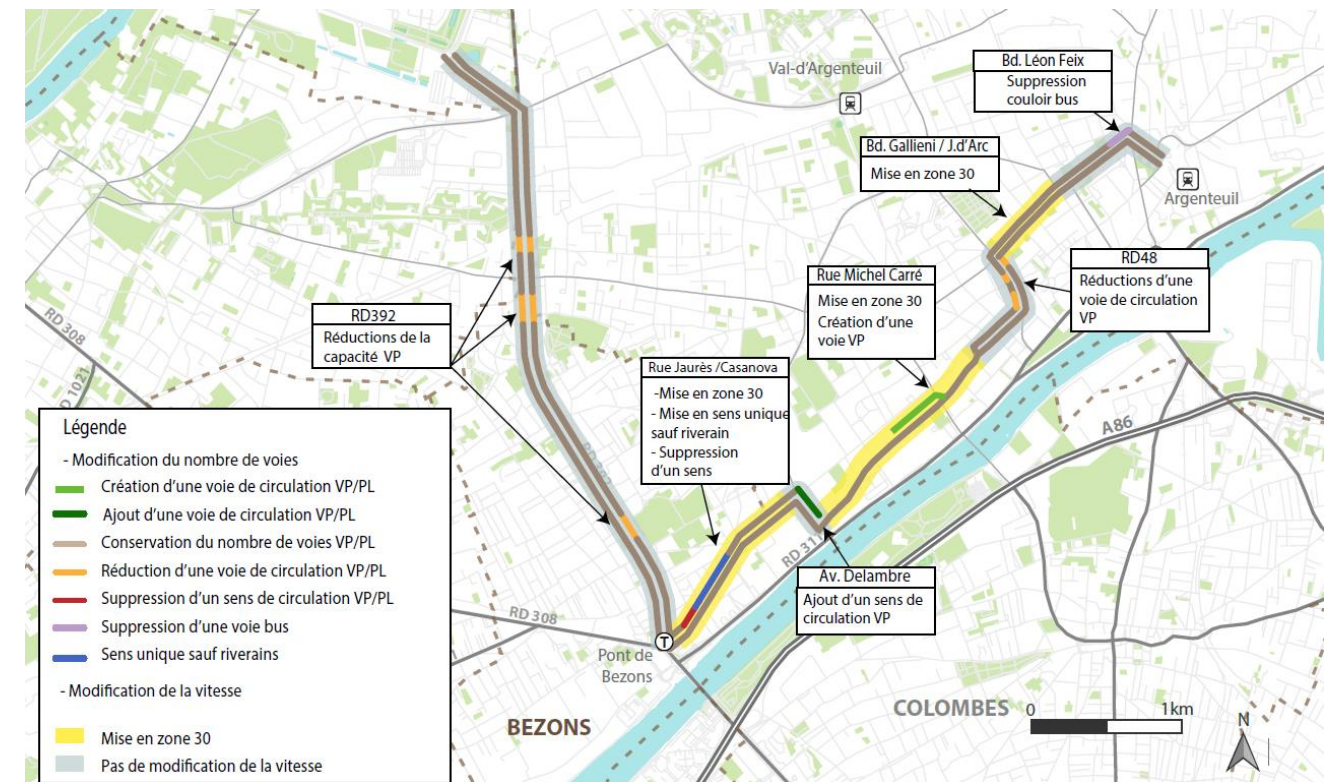


Figure 89 : Impacts du Bus Entre Seine sur la capacité viaire

Des simulations de trafic routier ont été réalisées à l'horizon 2030 en situation avec le projet Bus Entre Seine. Elles montrent globalement :

- Une diminution marquée du trafic sur les voiries dont les capacités routières sont réduites du fait du projet, à savoir le boulevard Feix, la RD48, la rue Barbusse et la RD392 ;
- Un report de trafic sur les voiries Est-Ouest concurrentes dans Argenteuil : la RD311, le boulevard Héloïse et surtout la RD41 ;
- Un report diffus sur les voiries plus locales avec des accroissements à prévoir sur les axes Nord-Sud concurrents à la RD392 en traversée de Bezons, Sartrouville et Argenteuil.

Globalement, on note que les reports de trafics liés au projet sont localisés à proximité des voiries sur lesquelles un aménagement est prévu.

Les cartes ci-après présentent les résultats de la simulation du scénario « projet » Bus Entre Seine à l'horizon 2030 à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir.

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

- Une saturation des axes structurants (A15 et A86) ;
- Une circulation chargée voir saturée à l'approche des différents franchissements de la Seine (Pont d'Argenteuil, Pont de Colombes et Pont de Bezons) ;
- Des flux de trafics assez importants sur les départementales d'Argenteuil (RD41, RD909, RD48, RD122 et RD311) ;
- Une congestion au niveau du carrefour Jean Jaurès / Victor Hugo / Edouard Vaillant ;
- Une saturation du trafic à l'approche du Pont de Bezons sur la RD392, la RD311 et la RD308 ;
- Une circulation plutôt fluide sur la RD392 hormis à l'approche du Pont de Bezons ;
- Une circulation assez dense au niveau du carrefour Jean Jaurès / RD308 à Sartrouville.

Hormis sur les axes cités précédemment, le trafic n'apparaît pas comme saturé le long de l'itinéraire du Bus Entre Seine.

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

- Une saturation des axes structurants (A15 et A86) ;
- Une circulation chargée voir saturée à l'approche des différents franchissements de la Seine (Pont d'Argenteuil, Pont de Colombes et Pont de Bezons) ;
- Des flux de trafics assez importants sur certaines départementales d'Argenteuil (RD41, RD909, RD122 et RD311) ;
- La saturation de la RD311 en direction d'Argenteuil ;
- Une saturation du trafic à l'approche du Pont de Bezons coté Hauts de Seine et la RD311 et la RD308 ;
- Une circulation dense sur la RD392 dans les deux sens de circulation, notamment entre Val Notre-Dame et le giratoire Schuman et entre les rues Albert 1^{er} et Edouard Vaillant ;
- Une circulation assez dense au niveau du carrefour Jean Jaurès / RD308 à Sartrouville ;
- Des trafics assez importants dans la voirie locale de Bezons et Argenteuil.

Hormis sur les axes cités précédemment, le trafic n'apparaît pas comme saturé le long de l'itinéraire du Bus Entre Seine.

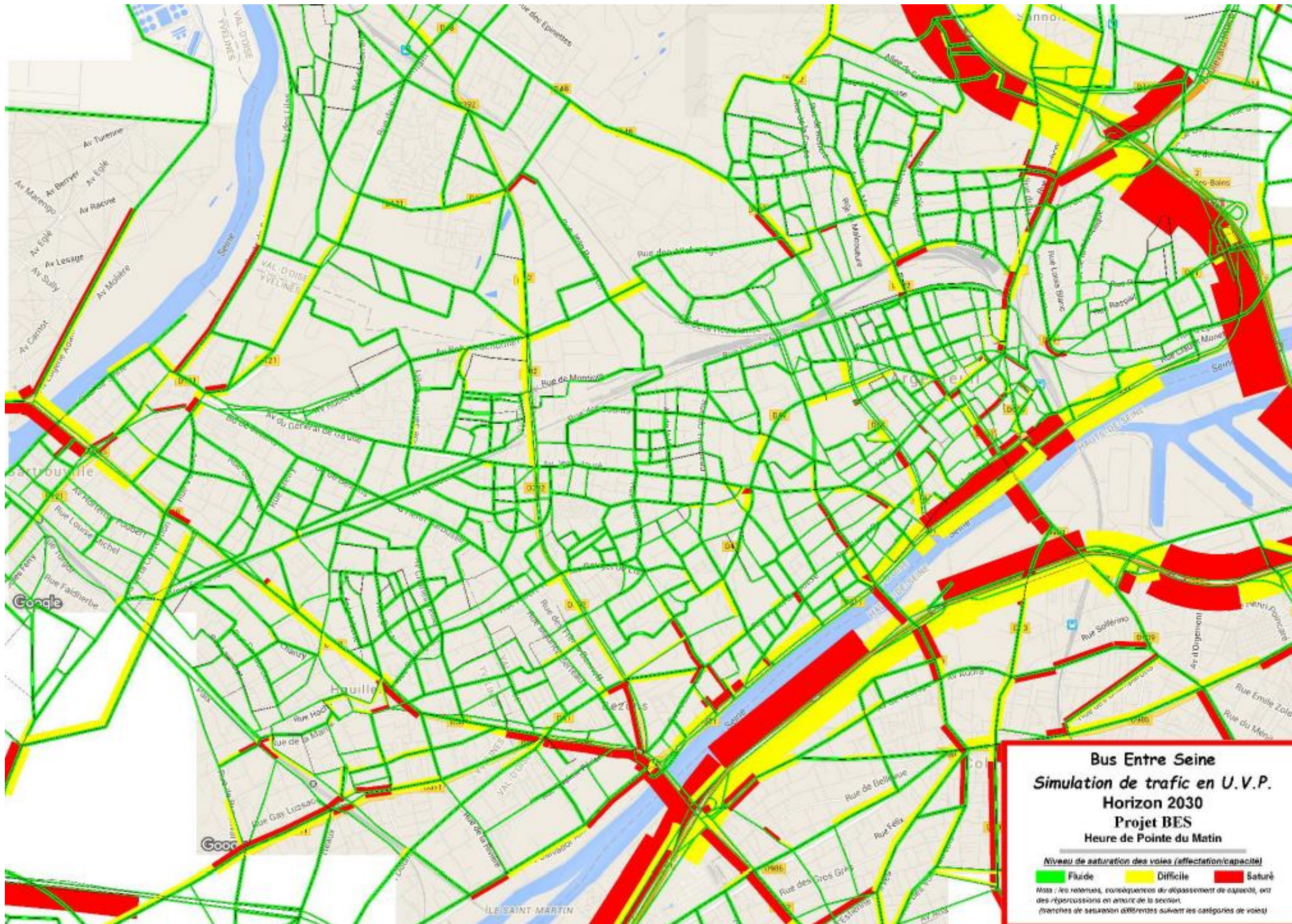


Figure 90 : Modélisation du scénario projet à l'HPM à l'horizon 2030 (Source : CDVIA)

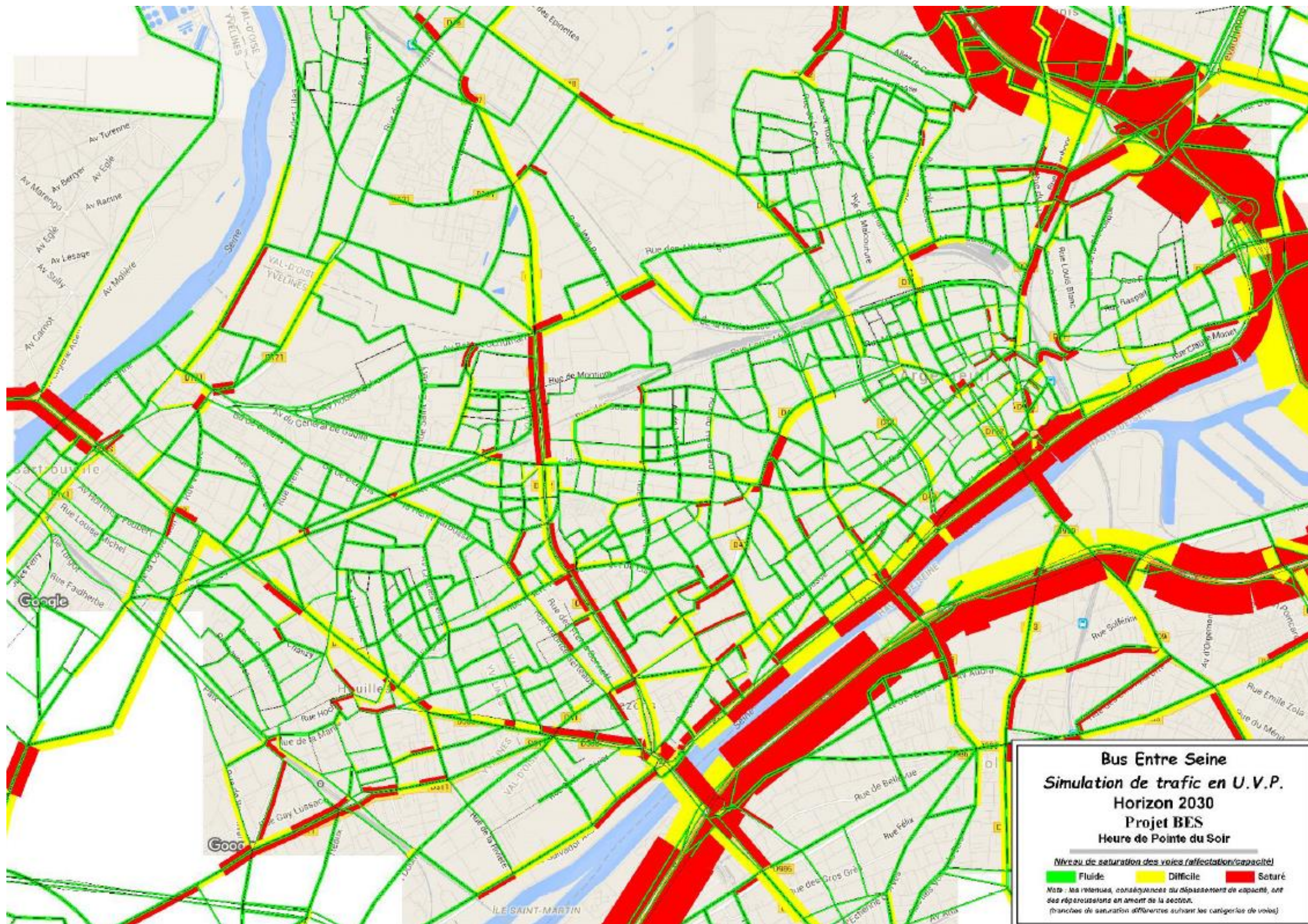


Figure 91 : Modélisation du scénario projet à l'HPS à l'horizon 2030 (Source : CDVIA)

Les cartes suivantes présentent les évolutions du trafic à l'horizon 2030. Il s'agit des écarts entre la situation avec projet Bus Entre Seine et la situation sans projet (dite « Fil de l'eau »).

Les baisses de trafic sont représentées en vert tandis que les hausses sont en rouge.

Par rapport au scénario fil de l'eau, on observe globalement à l'HPM et à l'HPS un délestage de trafic le long de l'itinéraire du TCSP avec un report sur la voirie locale. On observe également un délestage d'une partie du trafic sur la RD41 et la RD311.

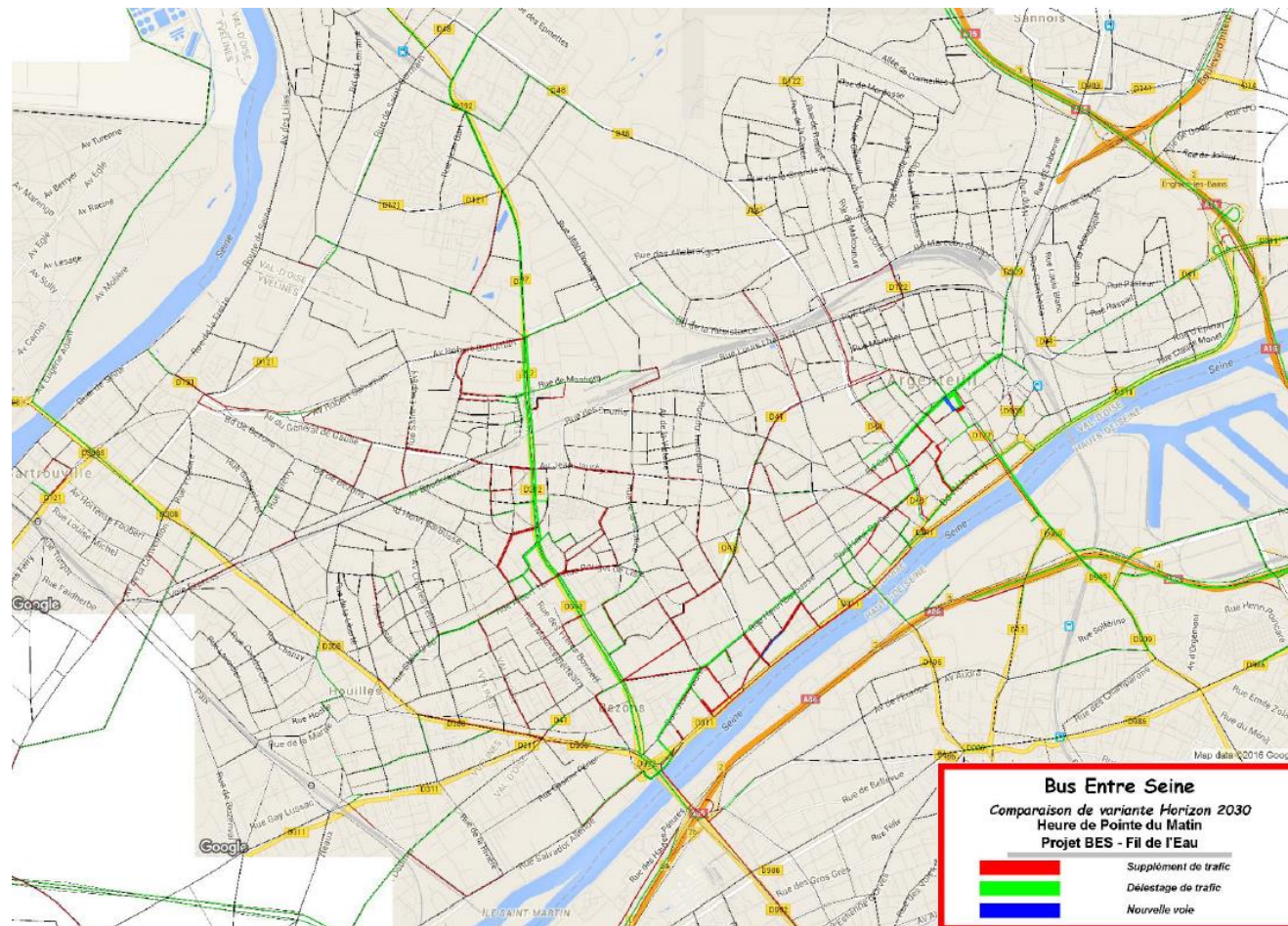


Figure 92 : Evolution du trafic du scénario projet 2030 à l'HPM par rapport au scénario fil de l'eau 2030 (source : CDVIA)

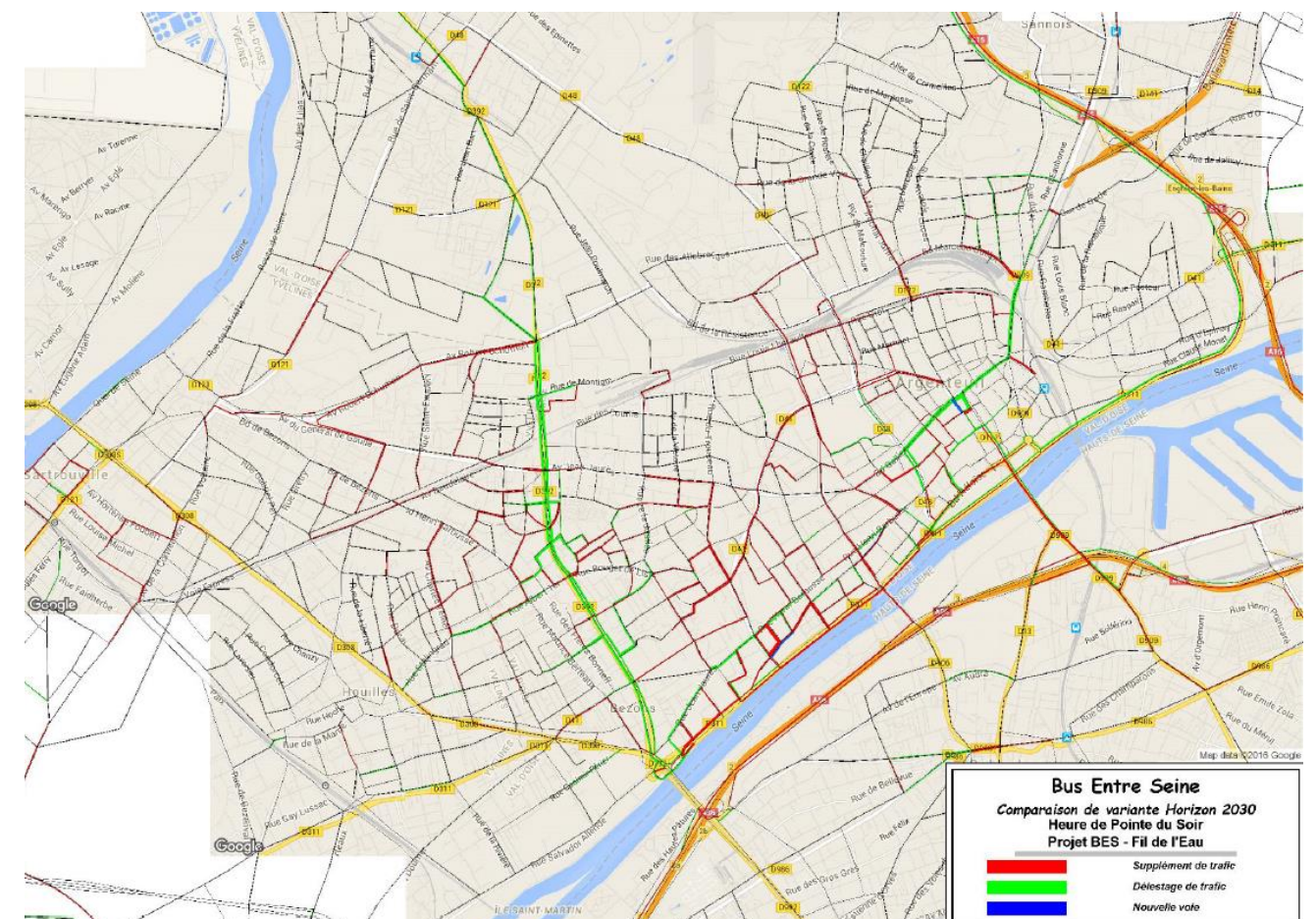


Figure 93 : Evolution du trafic du scénario projet 2030 à l'HPS par rapport au scénario fil de l'eau 2030 (source : CDVIA)

2.7.2.2. CONVOIS EXCEPTIONNELS

Dans le cadre du projet, les aménagements de voiries doivent permettre de garantir l'accès de convois exceptionnels de catégorie 3 sur la RD392 (entre le Pont de Bezons et le giratoire Schuman), à savoir :

	3 ^{ème} catégorie
Poids total	supérieur à 72 t
Largeur	supérieure à 4 m
Longueur	supérieure à 25 m

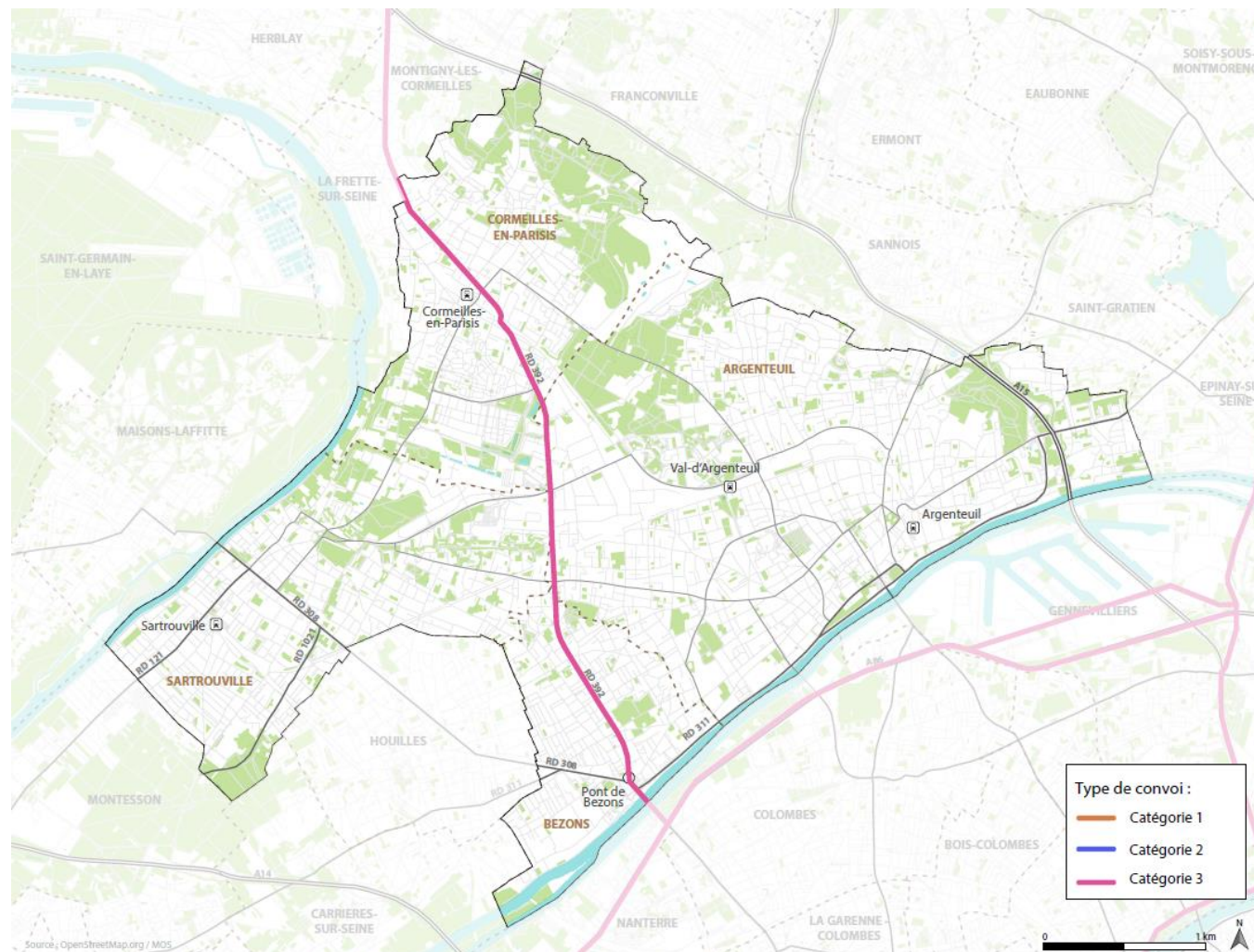


Figure 94 : Itinéraires convois exceptionnels (source : <https://www.securite-routiere.gouv.fr>)

Du Pont de Bezons au Rond-point Schuman, la RD392 est constituée d'un site propre bidirectionnel axial (hors point dur où le site propre devient ponctuellement monodirectionnel sous les voies ferrées), d'une section 2x1 voie et d'une bande cyclable dans chaque sens de circulation. Les convois exceptionnels pourront ainsi

circuler en empruntant la voie de circulation véhicule routier et la bande cyclable (3,00 m + 1,50 m = 4,50 m). En cas de convoi avec une largeur supérieure à 4,5m, les véhicules pourront circuler sur le site propre bus. Au vu de leur caractère « exceptionnel », leur fréquence de passage est limitée et les conditions de circulations seront modifiées dans ce type de circonstance (déviation, sens de circulation bloqué ...), les cyclistes ne partageront donc jamais la chaussée en même temps qu'un convoi exceptionnel.

2.7.2.3. STATIONNEMENT

Sur l'ensemble des secteurs traversés par les voies dédiées, le projet Bus Entre Seine a cherché à limiter les acquisitions foncières sur des parcelles privées, tout en intégrant des cheminements confortables pour tous les usagers, des aménagements permettant une bonne exploitation des bus et des aménagements urbains de qualité.

Dans ce cadre, le réaménagement des espaces peut impliquer des impacts sur le stationnement. Le projet Bus Entre Seine a recherché, dans la mesure du possible, le maintien des places de stationnement.

A l'échelle du secteur, le projet Bus Entre Seine a un impact significatif sur le stationnement. Si la commune de Bezons présente un bilan légèrement positif, le bilan à Argenteuil est quant à lui nettement plus négatif (256 places supprimées soit 75% de l'offre actuelle).

Le stationnement n'est pas impacté sur le secteur des mesures d'accompagnement.

La carte ci-après synthétise les impacts en termes de stationnement le long du tracé des voies dédiées.

Tableau 9 : Bilan de l'impact stationnement par commune

Commune	Nombre de places de stationnement actuel	Nombre de places de stationnement projeté	Impact
Argenteuil	341	85	-256
Bezons	129	144	+15
Sartrouville	0	14	+14
Cormeilles-en-Parisis	0	0	0
Total	470	243	-227

La carte en page suivante synthétise les impacts en termes de stationnement le long du tracé des voies dédiées.

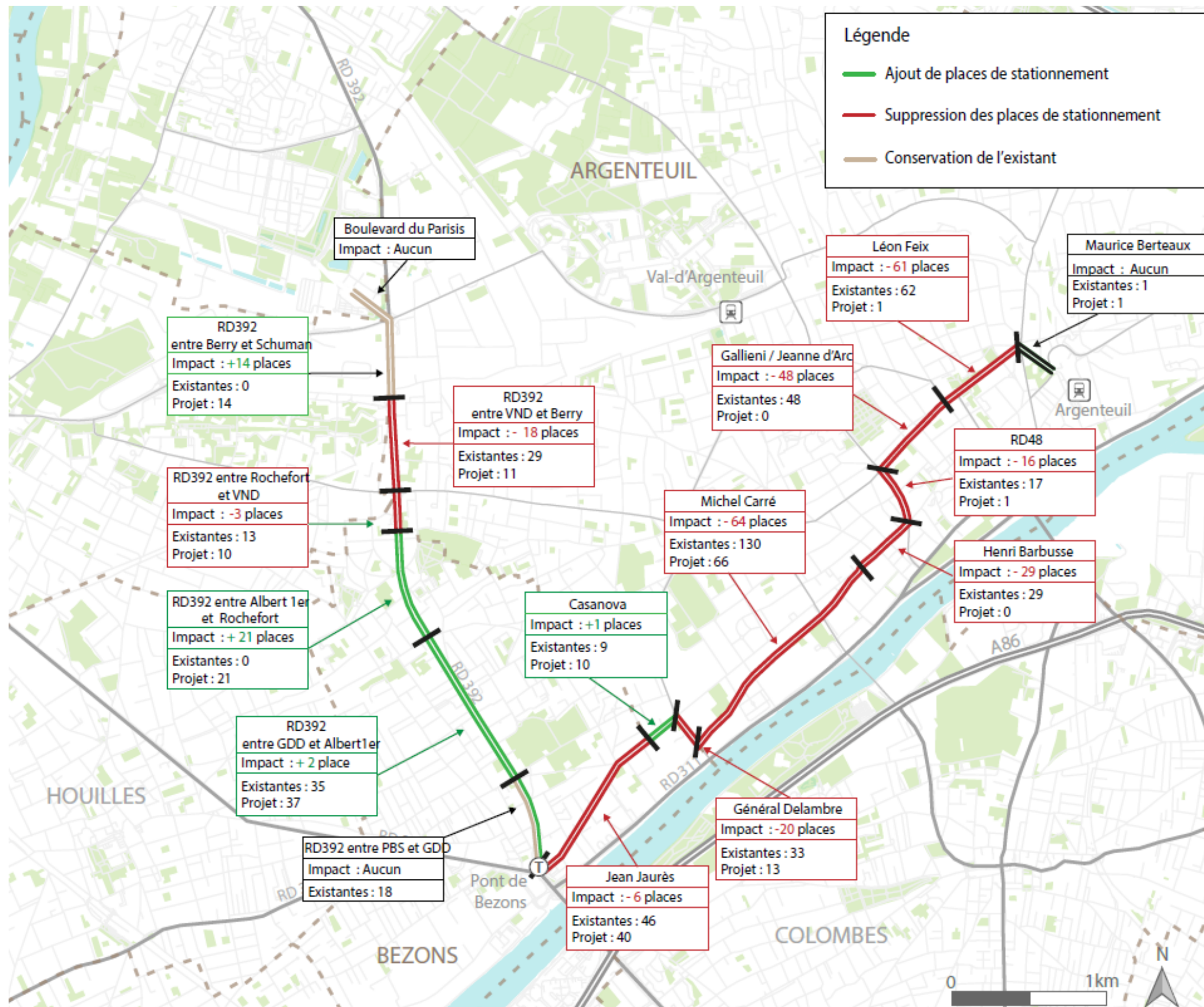


Figure 95 : Synthèse de l'impact stationnement

2.7.3. Organisation des modes actifs

2.7.3.1. AMENAGEMENTS CYCLABLES

Conformément à l'obligation posée par l'article L. 228-2 du code de l'environnement, le projet Bus Entre Seine est accompagné de la création d'itinéraires cyclables sûrs et continus sur tout le linéaire des voies dédiées.

L'aménagement des pistes cyclables répond aux objectifs suivants :

- Continuité des cheminements cyclables ;
- Lisibilité des aménagements et partage de l'espace entre cycles, piétons et voitures ;
- Liaison avec les cheminements cyclables existants ;
- Sécurisation des traversées des cycles au droit des carrefours ;
- Séparation des espaces réservés aux piétons et cycles.

Les aménagements cyclables proposés offrent les dimensions suivantes (hors zone contrainte), conformes à la réglementation :

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

De manière générale, des bandes cyclables ont été privilégiées sur l'ensemble de l'itinéraire des voies dédiées pour les raisons suivantes :

- Limitation des emprises foncières ;
- Présence d'accès riverains ;
- Présence d'itinéraire de convois exceptionnels ;
- Présence de stationnement.

Une attention a également été apportée au niveau des carrefours :

- Création de SAS vélo ;
- Mise en place de bande cyclable implantée entre la voie VP de tout-droit et la voie VP de tourne-à-droite.

Dans le cas de bandes cyclables, un revêtement d'une couleur différente de celle de la chaussée pourra être mis en place pour accentuer la distinction entre la voie réservée aux cycles et la voie VP et renforcée ponctuellement par un pictogramme vélo. Une couleur plus vive pourra également être ponctuellement appliquée au niveau des zones de conflits potentiels (sur un axe prioritaire au niveau des carrefours ou d'une entrée/sortie fortement fréquentée, au niveau de zone de cisaillement).

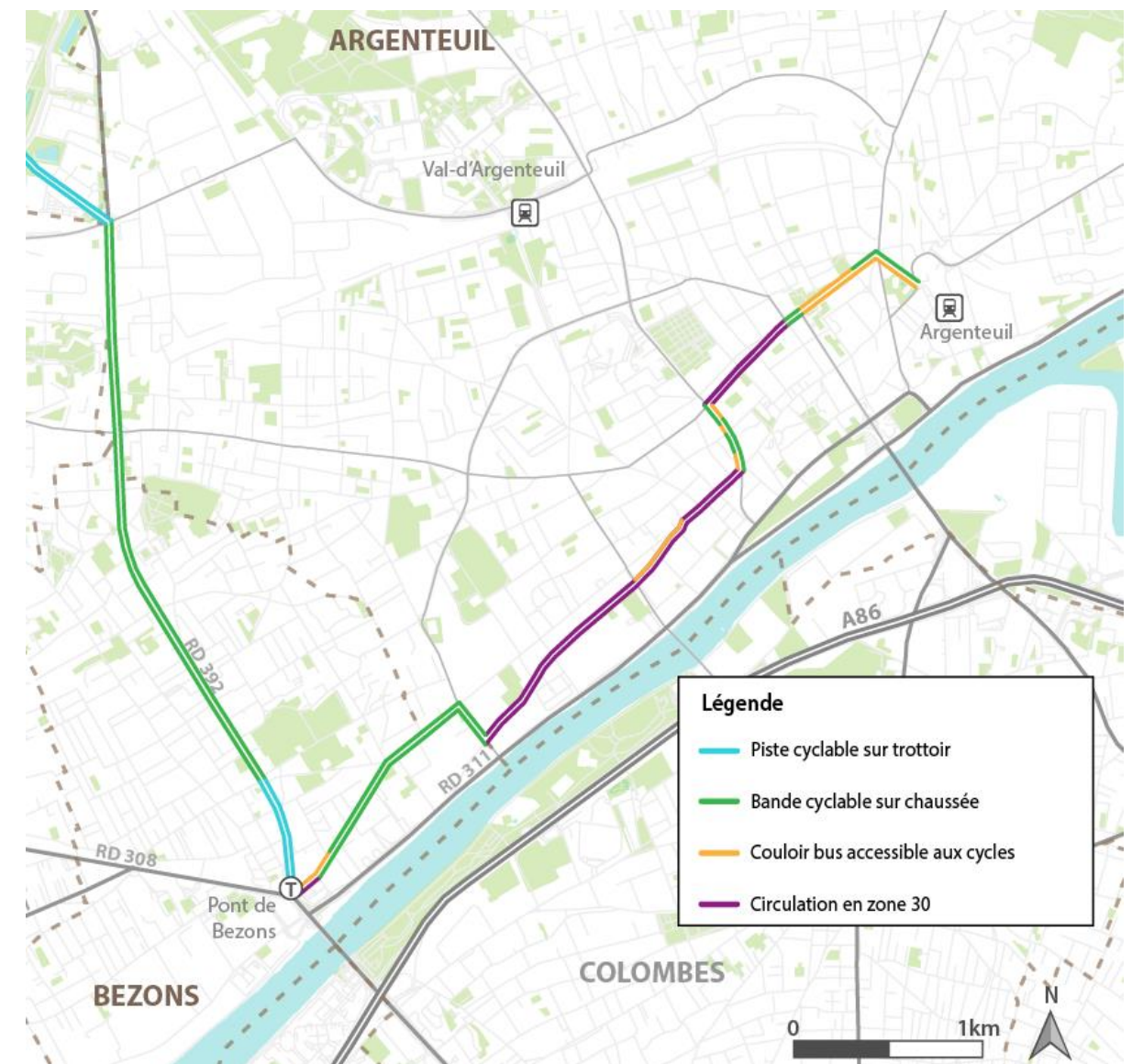
Les aménagements proposés sur les voies dédiées sont :

- La création de bandes cyclables : boulevard Maurice Berteaux, RD48, boulevard Delambre, RD392, Rue Jean Jaurès/Casanova ;

- Des couloirs bus accessibles aux cycles : boulevard Léon Feix, RD48, Michel Carré (entre Barbusse et 11 nov. Direction Bezons), rue Jean Jaurès entre le Pont de Bezons et Pontoise en direction de du Pont de Bezons ;
- Le passage en zone 30 sur les sections les plus contraintes : rue Henri Barbusse, rue Michel Carré, boulevard Gallieni/Jeanne d'Arc, rue Jean Jaurès entre la rue Pontoise et le Pont de Bezons en direction d'Argenteuil.

Concernant les mesures d'accompagnement, des itinéraires existents et des projets sont prévus par les collectivités dans le cadre des schémas des circulations actives départementaux ou intercommunaux.

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



2.7.3.2. CHEMINEMENTS PIETONS

Actuellement, l'accessibilité de la voirie et des transports en commun n'est pas toujours satisfaisante pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), du fait notamment de l'encombrement et des dénivelés parfois trop importants des trottoirs.

Les réaménagements urbains qui accompagnent l'arrivée du projet sur les voies dédiées et au niveau des stations pour les secteurs concernés par les mesures d'accompagnement), faciliteront en effet les cheminements pour les piétons d'une façon générale, et pour les personnes à mobilité réduite en particulier (espaces publics élargis, trottoirs les plus larges possible, etc.).

Le projet intègre l'ensemble des contraintes à respecter afin d'assurer l'accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite dans des conditions optimales de sécurité et de confort.

Ainsi, des rampes d'accès à pente douce seront aménagées au long de l'itinéraire au niveau des passages pour piétons et aux extrémités des quais.

L'aménagement des traversées piétonnes fera l'objet d'un soin particulier pour améliorer leur sécurité.

Les refuges piétons au milieu des carrefours seront suffisamment larges et lisibles.

Les espaces publics ont donc été conçus afin d'être le plus « lisibles » possible et dimensionnés de manière optimale pour faciliter les différents mouvements piétons.

Le positionnement des stations permet d'assurer une bonne desserte du territoire.

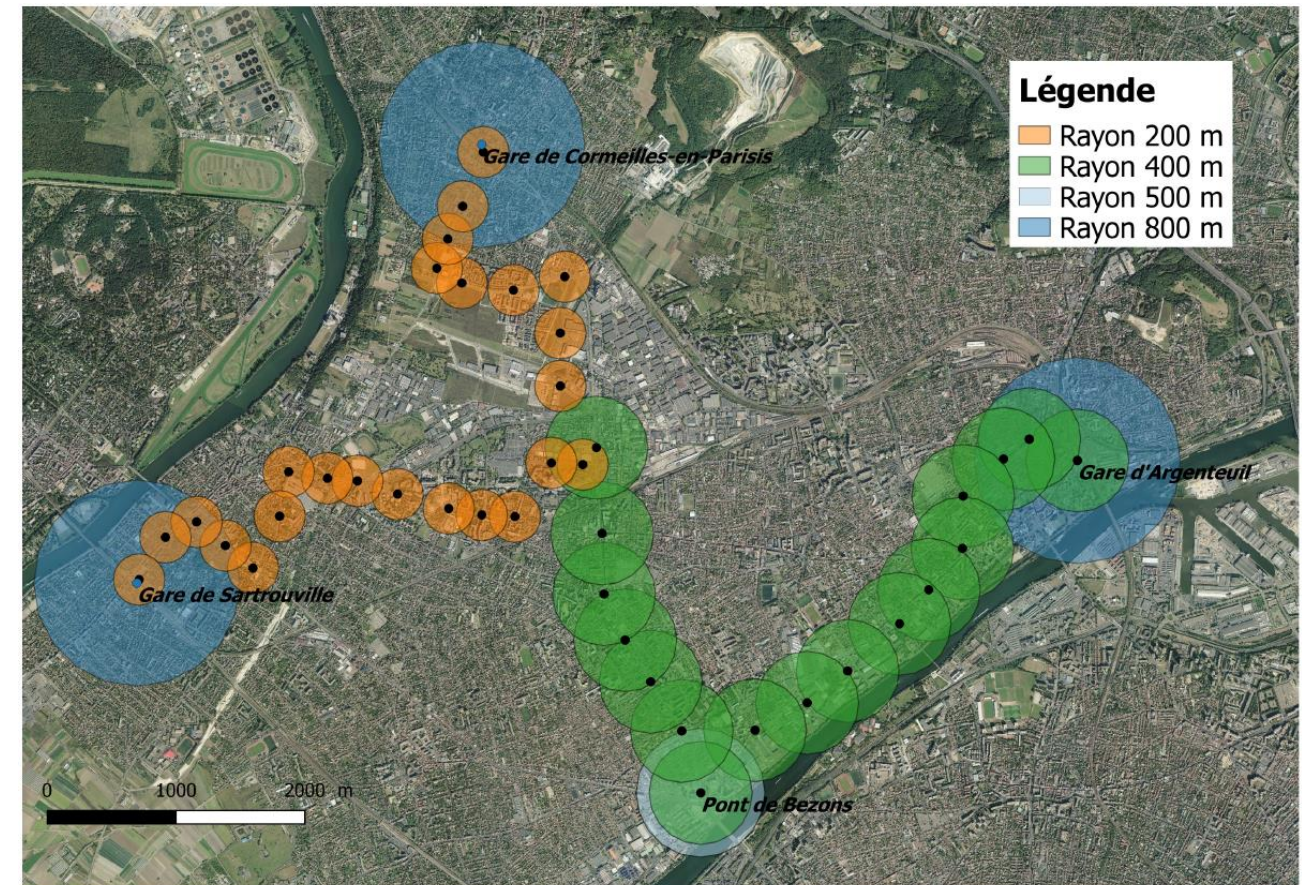


Figure 97 : Carte de la desserte piétonne projetée du Bus Entre Seine

2.8. CONDITIONS D'EXECUTION DES TRAVAUX

2.8.1. Conditions d'exécution des travaux des voies dédiées

2.8.1.1. PRINCIPES GENERAUX D'EXECUTION DES TRAVAUX DES VOIES DEDIEES

La réalisation de l'infrastructure bus et la requalification des aménagements urbains ont un impact important sur le fonctionnement du territoire. Toutefois, des principes d'ordonnement et de réalisation des travaux permettent de limiter autant que possible ces impacts. La mise en place de phasages dans la réalisation des travaux permet de limiter l'intervention à des secteurs successifs du tracé, sans intervenir simultanément sur l'ensemble des voies dédiées.

Les principes généraux d'organisation du chantier sont les suivants :

- maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- impacter le moins possible la circulation des bus ;
- conserver les accès riverains, aux commerces, aux entreprises ;
- assurer le maintien des fonctions spécifiques (livraisons, collecte des ordures ménagères, services de secours, etc.).

Pour les travaux des voies dédiées, plusieurs fronts de travaux pourront être organisés simultanément.

Le phasage détaillé et le nombre de fronts de travaux seront à préciser durant les phases d'études ultérieures en fonction des contraintes du projet (allotissement, déviations de réseaux, contraintes techniques, contraintes de circulation, raccordement aux réseaux existants, etc.) et des contraintes relatives à la vie locale (commerces, livraisons, collectes des ordures ménagères, accès pompiers...).

Les travaux sont réalisés en trois grandes phases :

- Phase 1 : Travaux préparatoires ;
- Phase 2 : Travaux de voirie et voies dédiées ;
- Phase 3 : Mise en place des équipements et essais.

> **Phase 1 : Travaux préparatoires**

La réalisation des travaux préparatoires préalablement au début des travaux est indispensable. Cette étape consiste à :

- Effectuer des acquisitions foncières ;
- Libérer des emprises ;
- Effectuer des aménagements provisoires ;
- Déplacer des réseaux enterrés.

Le projet se développant en partie seulement sur le domaine public routier, les acquisitions nécessaires des terrains privés se feront dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP).

Avant de réaliser les travaux majeurs, il est nécessaire de libérer les emprises nécessaires au projet en procédant à la dépose de mobilier urbain, des petites démolitions (clôtures, murets...), etc. Ce sont les premiers travaux qui peuvent être réalisés. Ils peuvent également être étalés dans le temps en fonction des besoins.

De plus, pour assurer la circulation des véhicules durant les travaux, des aménagements provisoires pourront être réalisés. Il s'agira d'aménager notamment des voiries et des carrefours provisoires (voirie, signalisation, éclairage, ...).

Concernant le dévoiement des réseaux, il doit être réalisé, sauf cas particulier, préalablement aux travaux du projet. La déviation des réseaux est pilotée par les concessionnaires qui font généralement appel à des entreprises spécialisées. Une attention particulière devra être apportée à l'organisation des travaux entre les différents intervenants durant cette phase. Les réseaux seront déviés sous les voiries/trottoirs entraînant des perturbations de la circulation. Des mesures temporaires pourront être mises en place pour maintenir des accès véhicules et piétons (passerelles et ponts routiers). Ils doivent être réalisés au plus tôt pour permettre le démarrage des travaux.

Tout au long des travaux, les accès aux commerces, logements, équipements publics, les cheminements piétons et vélos, et les circulations des véhicules de secours seront préservés autant que possible.

> **Phase 2 : Travaux de voirie et voies dédiées**

Les travaux de voiries comprennent la réalisation de voiries provisoires et définitives, les aménagement bus (couloirs et sites propres) ainsi que les trottoirs et aménagement finaux (plantations, mobilier urbain...). Ils sont réalisés par section et de manière à maintenir les cheminements piétons et, au maximum, la circulation des véhicules.

En règle générale, les travaux s'effectueront selon la méthode de caissons décalés. Une voirie sera coupée le temps d'effectuer les travaux sur cette zone, puis la circulation sera ensuite basculée sur cette voirie neuve et/ou futur site propre bus, pour permettre le démarrage des travaux d'aménagement en plateforme et sur la voirie opposée.

Les travaux de voirie nécessitent également une voie pour les véhicules de chantier (approvisionnement), comprise dans l'emprise « voirie » ou « travaux ».

Les traversées de carrefours entraînent les impacts les plus forts sur le flux de circulation. Soit la circulation sera déviée, soit les travaux seront réalisés par demi-emprise de carrefour pour laisser la possibilité aux véhicules de le traverser. Ce point sera approfondi dans les études ultérieures.

Pour les rues adjacentes et les accès aux propriétés, un raccordement est prévu aux trottoirs et voiries existantes.

Les trottoirs, même en phase chantier, restent praticables pour les riverains et les piétons avec un transit sécurisé par des barrières. Des passerelles métalliques sécurisées seront mises en place afin de conserver les accès riverains, aux commerces et les cheminements piétons.

La finition de la voirie et des espaces publics adjacents (trottoirs) est réalisée selon un certain programme afin de limiter les emprises et les inconvénients pour les riverains et les automobilistes : pose des candélabres, du mobilier urbain, des panneaux et de la signalisation tricolore.

Les fronts de travaux seront déployés le long des voies dédiées, avec des travaux décomposés selon un phasage type, adapté à chaque secteur traversé.

> **Phase 3 : Mise en place des équipements et essais**

Il s'agit de la phase la moins contraignante pour les riverains car pendant cette phase, la voirie est déjà utilisable dans son état futur et opérationnel.

Elle consiste à mettre en place les derniers équipements finaux qui permettent d'assurer le bon fonctionnement du réseau :

- De la signalisation routière ;
- Des équipements de station (armoires, mobilier, éclairage, service d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs).

La majorité de la pose des équipements peut débuter dès que les travaux de plateforme sont terminés.

Ensuite, la phase d'essais suit un programme qui sera déterminé dans les études ultérieures. Elle permettra de procéder aux essais par sous-système puis aux essais d'ensemble avec les bus pour vérifier le fonctionnement des lignes, et notamment :

- La signalisation ;
- Le système d'aide à l'exploitation ;
- La priorité aux feux.

Cette phase sera suivie d'une période de marche à blanc et de formation des conducteurs. Cette période de marche à blanc est destinée à faire rouler les bus sans voyageurs afin de s'assurer du bon fonctionnement du réseau en conditions réelles.

2.8.1.2. EMPRISES TRAVAUX

Cette partie présente les exigences d'utilisation des sols en phase chantier, c'est-à-dire les emprises travaux. Ces emprises sont nécessaires pour le stockage des matériaux et l'installation de bases vie. La base vie fait également office de site de pilotage pour gérer et réguler l'avancée des travaux et facilite la cohabitation et le dialogue entre les différents corps d'états. Une base vie est composée de bungalows mais aussi de salles de réunion, vestiaires, bureaux, sanitaires, etc.

A ce stade d'étude, les sites d'implantation des bases travaux et les sites éventuels de stockage des matériaux ne sont pas arrêtés. Ces éléments seront précisés dans le cadre des études d'Avant-Projet.

La position et la superficie de la base vie principale du chantier permettra de déterminer le besoin d'autres bases de stockage de matériaux. Le nombre de bases vie dépendra de l'allotissement du projet qui sera établi dans les phases ultérieures.

Dans la mesure du possible, les bases vie devront :

- Être situées à proximité des travaux ;
- Bénéficier d'un accès facilité depuis et vers l'A86 et l'A15 ;
- Être réparties le long du tracé.

A titre d'exemple, les bases vie pourraient potentiellement être implantées, sous réserves d'accords à venir avec les propriétaires concernés, sur :

- Les secteurs en mutation urbaine (Projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine) ;
- Les parcelles faisant l'objet d'emplacements réservés.
- Le parking du magasin Brico Dépôt à Sartrouville (parcelle AD325).

2.8.1.3. GESTION DES INTERFACES AVEC LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES ET PROJETS D'AMENAGEMENTS

Fonctionnement des lignes de bus

La maîtrise d'ouvrage, le maître d'œuvre et les exploitants des transports en commun devront prendre les dispositions utiles et nécessaires à l'éventuelle déviation des lignes et aux déplacements des arrêts de bus pour dégager au maximum l'emprise et l'environnement des chantiers.

A ce stade des études, le phasage travaux envisagé devrait permettre de conserver les itinéraires actuels du réseau de bus, à l'exception de la rue Barbusse. En effet, sur ce secteur, les emprises sont trop contraintes pour permettre d'assurer deux sens de circulation simultanés pendant la phase travaux. Ainsi, les hypothèses envisagées sont :

- La mise en place d'une circulation alternée ;
- La mise en place d'un sens unique et la déviation de l'autre sens de circulation.

Ces modifications pourront impacter l'exploitation des bus passant par la rue Barbusse (ligne 272) en augmentant les temps de parcours des bus. La proposition la plus appropriée sera définie lors des études ultérieures.

Gestion des interfaces avec d'autres projets

La consultation des différents maîtres d'ouvrages pour décider des actions et mesures conjointes devra permettre d'éviter les interférences avec les travaux réalisés sur d'autres chantiers.

Une adaptation locale du plan de circulation pourra être mise en place.

Gestion des interfaces avec les accès au chantier

L'environnement élargi commence à partir de l'environnement immédiat et s'étend sur toutes les parties de voies publiques empruntées par les engins de chantier (des dessertes du chantier jusqu'aux bases d'approvisionnement et lieux d'évacuation). Il couvre également les zones publiques sur lesquelles, même sans intervention directe, l'influence du chantier peut créer des perturbations ou exiger des aménagements particuliers (déviation des usagers par exemple).

Les entreprises mettront en œuvre tous les moyens appropriés pour la protection des chaussées utilisées par leurs engins.

Chaque fois que de besoin, il sera placé une signalisation des chantiers à longue distance (sortie de carrières ou des bases, circuit utilisé par les engins mécaniques lourds, etc.) qui répondra à tous les règlements et codes en vigueur.

Gestion des interfaces avec les accès riverains, commerces et entreprises

Les cheminements piétons et PMR provisoirement créés et ceux existants modifiés pour la durée des chantiers devront satisfaire la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, les modifications apportées aux dispositions existantes seront clairement signalées sur le terrain et suffisamment en amont.

L'accès aux commerces pour leur desserte et leur livraison devra être maintenu pendant toute la durée du chantier. Un jalonnement et un fléchage spécifique pour les commerces devra être mis en place pendant toute la durée du chantier.

Les cheminements contournant des installations et empiétant sur la chaussée seront protégés (garde-corps, bordures, glissières, ...) par rapport à l'environnement (flux automobile, vide sur fouilles de chantiers).

Les largeurs des cheminements piétons provisoires devront avoir en tout point une largeur minimum de 1,80 m hors obstacle afin de répondre :

- à l'ensemble des normes et préconisations relatives aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- à l'accès des secours.

Des panneaux rétroréfléchissants et du balisage lumineux pourront être installés si nécessaire.

L'entretien et le nettoyage des cheminements piétons et PMR seront à assurer durant toute l'activité du chantier.

Gestion des interfaces avec les circulations douces

Les itinéraires cyclables existants devront être maintenus pendant le chantier. Ils devront faire l'objet d'une vigilance accrue et seront nettoyés en cas de projections de matériaux sur leur surface. En certains points jugés dangereux, ils pourront faire l'objet d'aménagements provisoires spécifiques se traduisant par une signalisation adaptée et éventuellement, une obligation de mettre pied à terre.

Sur les sections non aménagées actuellement, la circulation des vélos sera mutualisée avec celle des véhicules motorisés.

Gestion des interfaces avec la circulation routière

Les indications concernant la fermeture possible des carrefours, les déviations et restrictions des flux automobiles, à prendre en compte par les entreprises seront indiquées durant les phases ultérieures.

Les itinéraires de déviations (avec les travaux, informations et les panneaux police et jalonnement provisoires associés) seront à charge et mis en place par les entreprises.

De plus, il pourra être convenu que des aires soient concédées temporairement, pour un stationnement d'attente temporaire par exemple. Ces emplacements seront soumis à agrément du MOE, et aux gestionnaires des voiries.

2.8.1.4. PHASAGE TRAVAUX

Un principe de phasage des travaux a été déterminé pour chaque section homogène selon le découpage géographique suivant et représenté sur la carte ci-dessous :

- Section 1 : Boulevard Feix
- Section 2 : Boulevards Gallieni – Jeanne d'Arc
- Section 3 : RD48
- Section 4 : Rue Barbusse
- Section 5 : Rue Michel Carré
- Section 6 : Boulevard du Général Delambre
- Section 7 : Rue Jean Jaurès
- Section 8 : RD392
- Section 9 : Boulevard du Paris

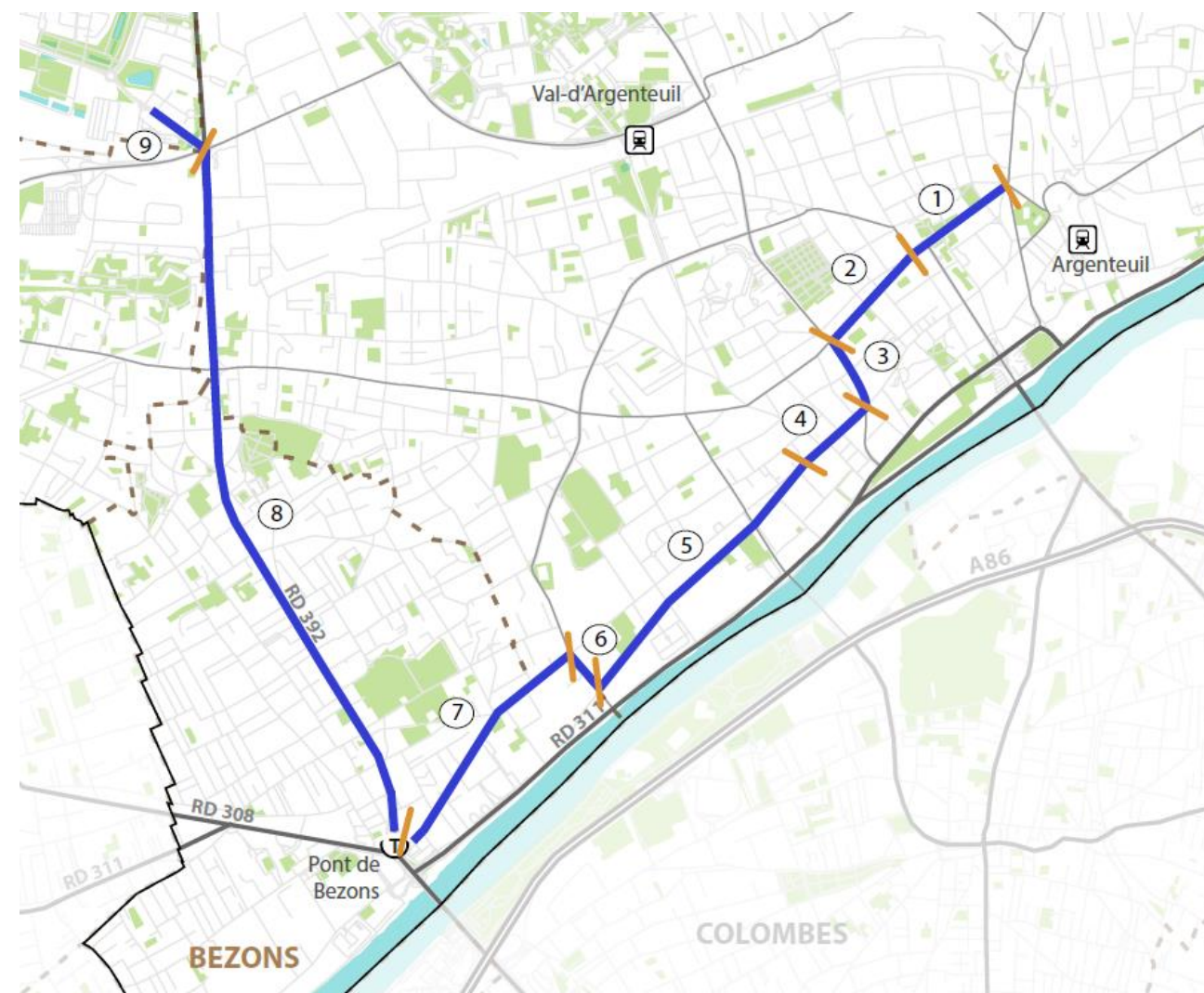


Figure 98 : Phasage des travaux

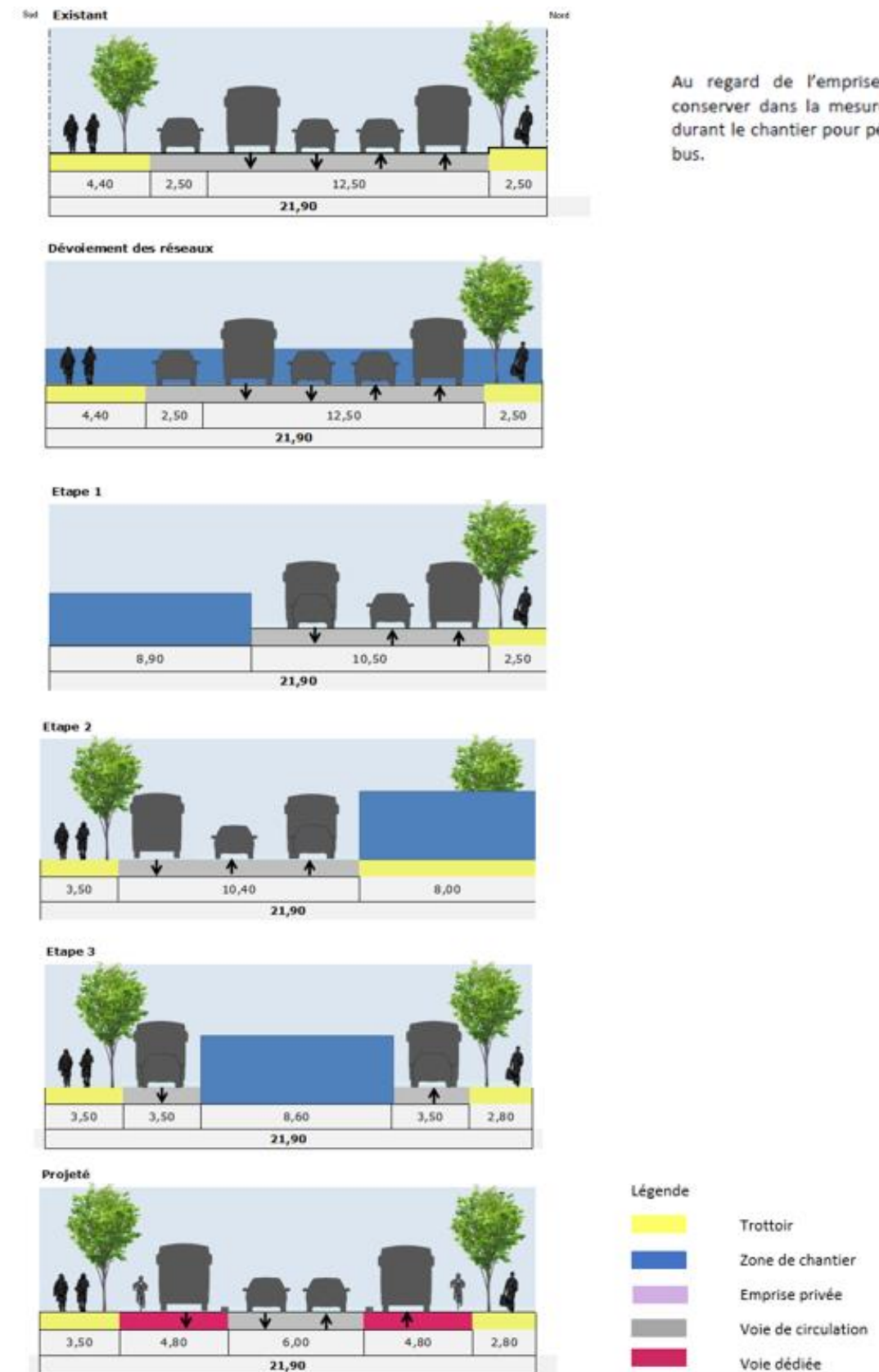
Pour quatre sections homogènes représentatives du projet, les pages suivantes fournissent le détail du phasage envisagé pour les travaux.

La phase de revêtement final (couche de roulement) n'est pas précisée dans les phasages présentés ci-après, elle sera détaillée lors des études ultérieures. Plusieurs options seront envisageables :

- Réalisation conjointe lors de la phase de réalisation de la voirie, si cela est compatible avec les phases de travaux suivantes ; le cas échéant mise en place d'une phase supplémentaire ;
- Une fois l'ensemble de l'aménagement réalisé :
 - Réalisation avec une circulation alternée ;
 - Réalisation de nuit.

Section 1 : Boulevard Léon Feix

Etape	Travaux	Impacts
Dévoisement réseaux	Approfondissement / dévoiement des réseaux. Suppression ou protection des alignements d'arbres sur la rive Sud.	Réductions ponctuelles de voiries. Stationnement maintenu dans la mesure du possible.
Etape 1	Réalisation de la voirie définitive côté Sud : trottoir, assainissement, espace vert, couloir bus / cycle.	Suppression du stationnement sur la rive Sud. Accès riverains perturbés sur la rive Sud. Chemins piétons perturbés sur la rive Sud. Suppression d'une voie de circulation : 3 voies de circulation restantes dont 1 couloir bus.
Etape 2	Réalisation de la voirie définitive côté Nord : trottoir, assainissement, couloir bus / cycle.	Accès riverains perturbés sur la rive Nord. Chemins piétons perturbés sur la rive Nord. Suppression d'une voie de circulation : 3 voies de circulation restantes dont 1 couloir bus.
Etape 3	Réalisation de la voirie définitive centrale : 2 voies de circulation VP et bordures couloirs bus.	Suppression de deux voies de circulation : 2 voies circulation restantes (circulation des bus en banalisé).

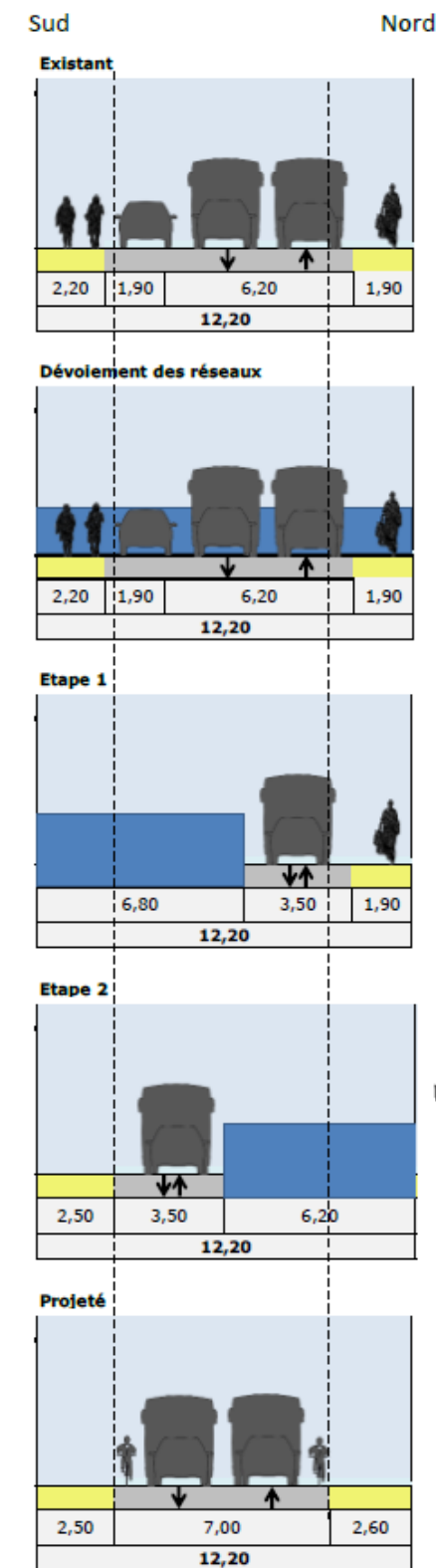


Au regard de l'emprise disponible, on veillera à conserver dans la mesure du possible une voie bus durant le chantier pour pénaliser le moins possible les bus.

Figure 99 : Coupe du phasage des travaux sur le boulevard Léon Feix

Section 4 : Rue Barbusse

Etape	Travaux	Impacts
Dévoitement réseaux	Approfondissement / dévoiement des réseaux.	Réductions ponctuelles de voirie.
Etape 1	Réalisation de la voirie Sud : trottoir, assainissement, voie de circulation VP / bus.	Suppression du stationnement. Circulation dégradée. Cheminement piétons perturbés sur la rive Sud. Accès riverains perturbés sur la rive Sud
Etape 2	Réalisation de la voirie Nord : trottoir, assainissement, voie de circulation VP / bus.	Circulation dégradée. Cheminement piétons perturbés sur la rive Nord. Accès riverains perturbés sur la rive Nord.



Emprises chantier permettant seulement de conserver une voie de circulation :

Plusieurs possibilités de circulation :

- Option privilégiée : alternat phasé par tronçon de rue pour minimiser la gêne des usagers et assurer les continuités de trafic. Une attention particulière sera portée au carrefour Barbusse/RD48.
- Mise à sens unique et déviation de l'autre sens de circulation (via les Rue Paradis ou RD311 par exemple). Le sens conservé sera défini plus tard. Il est conseillé de garder le même sens VP pendant toute la durée travaux.



Figure 100 : Coupe du phasage des travaux sur la rue Barbusse

Section 5 : Rue Michel Carré

Etape	Travaux	Impacts
Dévoisement réseaux	Approfondissement / dévoiement des réseaux.	Réductions ponctuelles de voirie.
Etape 1	Réalisation de la voirie côté Nord : trottoir, assainissement, espace vert, stationnement, une voie de circulation VP, site propre bus bidirectionnel.	Accès riverains perturbés sur la rive Nord. Cheminement piétons perturbés sur la rive Nord.
Etape 2	Réalisation de la voirie côté Sud : trottoir, assainissement, espace vert, stationnement, une voie de circulation VP, bordure site propre .	Accès riverains perturbés sur la rive Sud. Cheminement piétons perturbés sur la rive Sud.

Michel Carré

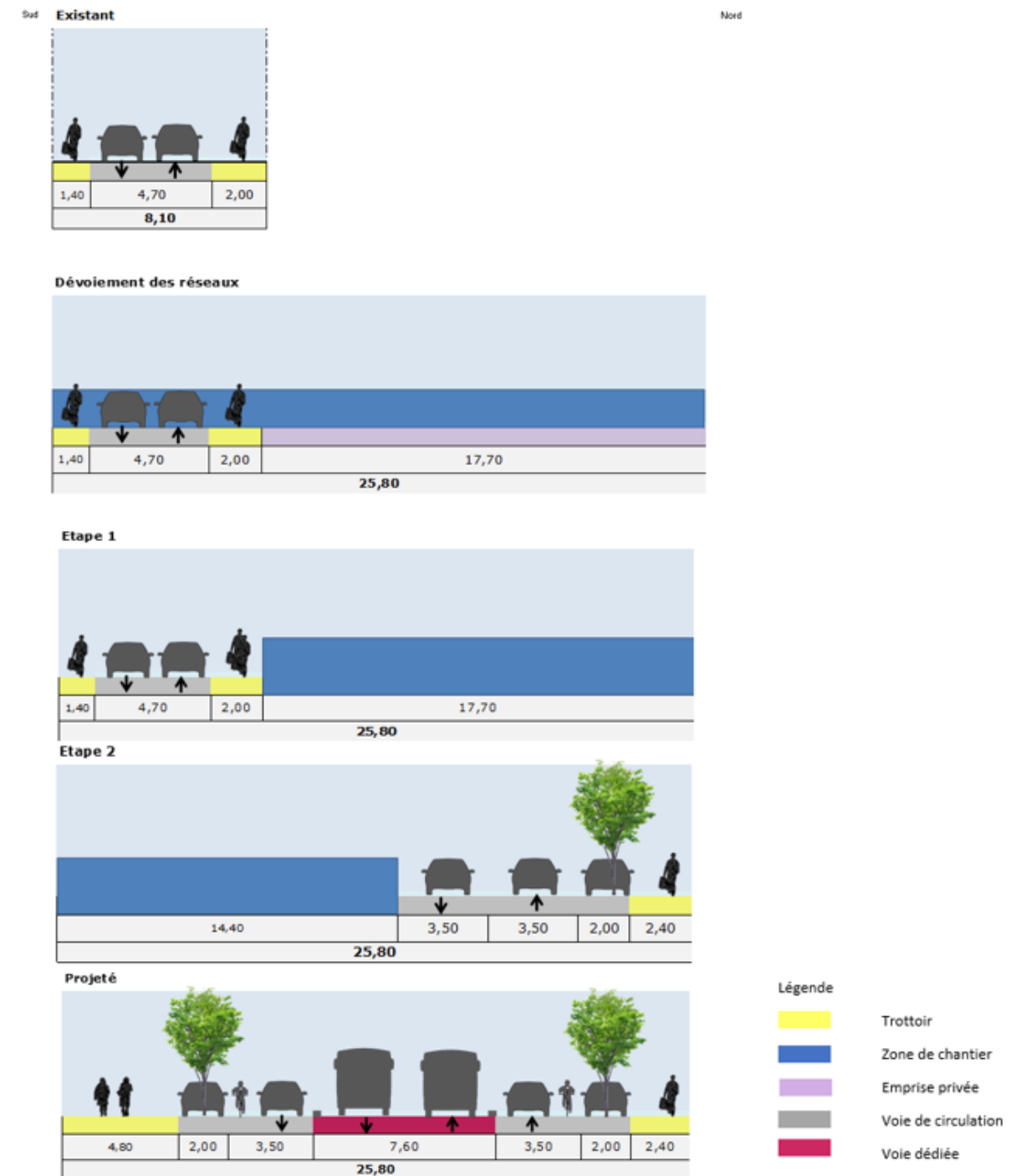


Figure 101 : Coupe du phasage des travaux sur la rue Michel Carré

Section 8 : RD392

Etape	Travaux	Impacts
Dévoisement réseaux	Approfondissement / dévoiement des réseaux. Suppression des alignements d'arbres.	Réductions ponctuelles de voirie.
Etape 1	Réalisation de la voirie définitive côté Est : trottoir, espace vert, une voie de circulation VP, bande cyclable, un sens site propre bus.	Chemins piétons perturbés sur la rive Est. Accès riverains perturbés sur la rive Est.
Etape 2	Réalisation de la voirie définitive côté Ouest : trottoir, espace vert, une voie de circulation VP, bande cyclable, un sens site propre bus.	Chemins piétons perturbés sur la rive Ouest. Accès riverains perturbés sur la rive Ouest.
Etape 3	Réalisation de la voirie définitive centrale : site propre bus (bordures + revêtement).	

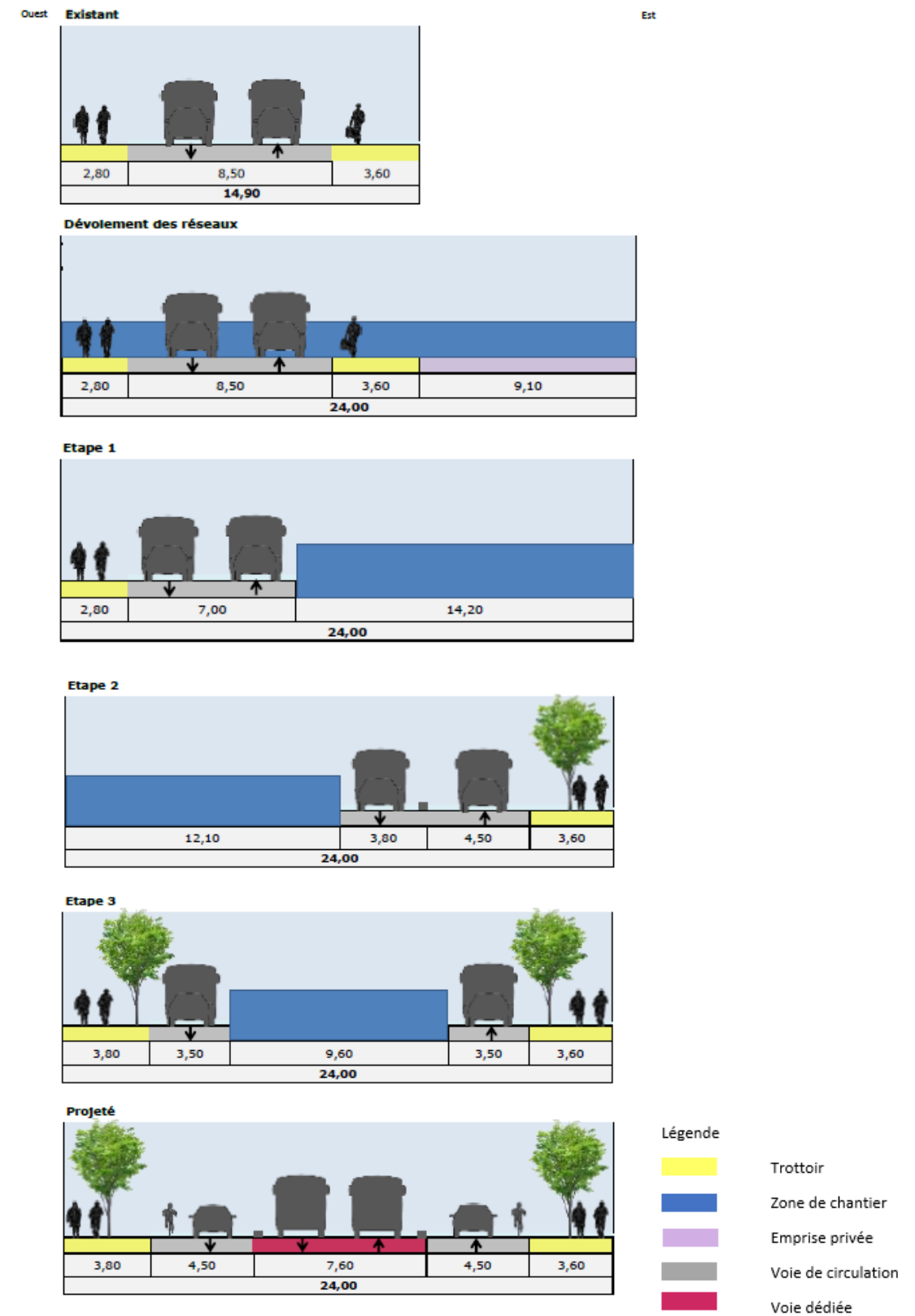


Figure 102 : Coupe du phasage des travaux sur la RD392

2.8.2. Conditions d'exécution des travaux des mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement localisées sur les communes de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis concernent des aménagements ponctuels :

- réaménagement de stations ;
- modification des carrefours (mise en place de la priorité aux carrefours à feux, modification du marquage au sol en carrefour).

Les principes généraux d'organisation du chantier sont similaires à ceux des voies dédiées :

- maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- impacter le moins possible la circulation des bus ;
- conserver les accès riverains, aux commerces, aux entreprises ;
- assurer le maintien des fonctions spécifiques (livraisons, collecte des ordures ménagères, etc.).

Pour leurs installations de chantier, et en fonction de la durée de leurs travaux, les mesures d'accompagnement pourront être organisées en chantiers indépendants.

Le phasage détaillé sera à préciser durant les phases d'études ultérieures en fonction des contraintes du projet et des contraintes relatives à la vie locale.

Réaménagement des stations

La maîtrise d'ouvrage, le maître d'œuvre et les exploitants des transports en commun devront prendre les dispositions utiles et nécessaires à l'éventuel déplacements des arrêts de bus pour dégager au maximum l'emprise travaux. En cas de mobilisation d'une chaussée par les travaux, la circulation des véhicules et des bus pourra se faire en alternat.

A ce stade des études, les travaux envisagés devraient permettre de conserver les itinéraires actuels du réseau de bus en l'état.

Modification des carrefours

Les traversées de carrefours entraînent les impacts les plus forts sur le flux de circulation. Soit la circulation sera déviée, soit les travaux seront réalisés par demi-emprise de carrefour pour laisser la possibilité aux véhicules de le traverser. Ce point sera approfondi dans les études ultérieures.

2.9. VARIANTES ETUDIEES

Le parti d'aménagement retenu tient compte des analyses réalisées lors de l'élaboration du DOCP, des enseignements de la concertation préalable et des approfondissements réalisés dans le cadre du schéma de principe.

Le présent chapitre présente les principales variantes étudiées. **Ces choix des variantes ont fait l'objet d'un processus itératif en étroite concertation avec les collectivités concernées.**




2.9.1. Variantes de tracé

Les variantes de tracé ont été comparées au moyen de plusieurs critères :



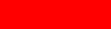
- Le niveau de desserte offert ;
- L'amélioration des conditions d'exploitation pour les bus ;
- Les impacts fonciers.
- Les impacts sur l'environnement et la qualité paysagère de l'aménagement ;
- Les impacts sur la circulation et le stationnement ;
- Les conditions de déplacement pour les modes doux.

Les variantes analysées sont considérées comme globalement équivalentes en termes d'impacts sur le bruit et la qualité de l'air, à l'exception des variantes engendrant des difficultés spécifiques de circulation routière, induisant des impacts négatifs locaux sur la qualité de l'air.

La légende des contraintes d'insertion est la suivante :

-  *Insertion aisée : Impacts sur le stationnement ou sans impact, acquisitions ponctuelles*
-  *Insertion possible : Suppression des fonctions existantes et/ou impacts exploitation, intégration majoritairement dans des emplacements réservés et /ou projets urbains*
-  *Insertion contrainte : Acquisitions foncières, impact exploitation TC, suppression d'une partie des fonctions VP*

Pour l'ensemble des analyses multicritères suivantes, le code couleurs suivant est retenu :

-  *Critère positif, permettant d'améliorer ou sans impact la situation existante*
-  *Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée*
-  *Critère négatif, représentant une situation négative problématique*

2.9.1.1. CENTRE-VILLE D'ARGENTEUIL

Deux variantes de tracé ont été étudiées dans le centre-ville d'Argenteuil :

- **Variante 1** : Boulevard Maurice Berteaux – Boulevard Léon Feix – Boulevard Jeanne d'Arc – Boulevard Gallieni – RD48
- **Variante 2** : Boulevard Maurice Berteaux – Boulevard Léon – Boulevard Gabriel Péri – Boulevard Héloïse – RD48

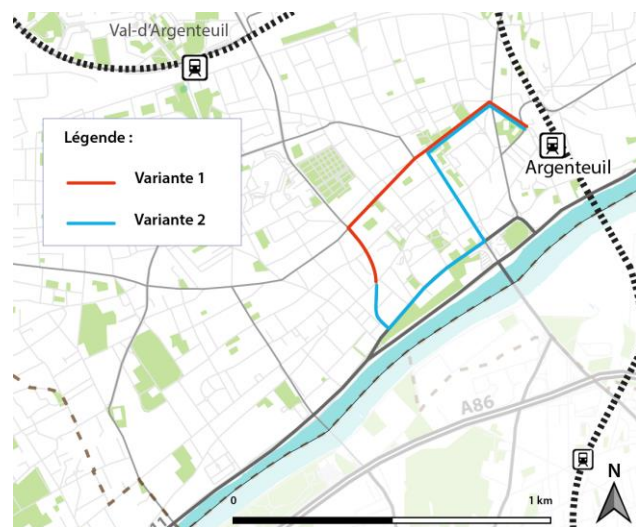


Figure 103 : Tracé des deux variantes

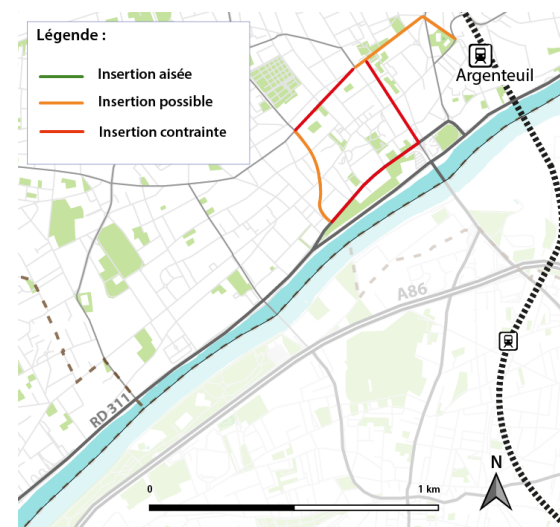


Figure 104 : Contraintes d'insertion des deux variantes

La **variante 1** consiste en un tracé via les boulevards Léon Feix, Jeanne d'Arc, Gallieni et RD48. Elle permet un trajet plus court et direct depuis/vers la gare d'Argenteuil, en cohérence avec la ligne 272 actuelle, et présente l'avantage de desservir le GARAC, établissement d'enseignement dont le rayonnement dépasse le rayonnement communal. Elle est également plus proche du centre hospitalier Victor Dupouy. Malgré les emprises contraintes, cette variante permet la mise en place d'aménagements en faveur des bus tout en limitant les impacts fonciers. Des reports locaux de circulation sont à prévoir sur la RD41.

La **variante 2 via l'avenue Gabriel Péri** consiste à emprunter l'avenue Gabriel Péri depuis l'Hôtel de Ville d'Argenteuil puis le boulevard Héloïse afin de rejoindre l'avenue du Général de Gaulle (RD48). Elle présente notamment l'avantage de desservir les commerces de l'avenue Gabriel Péri et le marché Héloïse. Cette variante pose néanmoins plusieurs problèmes de faisabilité. Elle nécessite de réduire le nombre de voies routières et de pénaliser la circulation dans un secteur où le trafic est important, notamment à proximité du Pont d'Argenteuil (RD48 sud, Péri). Par ailleurs, elle impacte le parking du marché Héloïse et l'espace boisé classé à proximité. Elle nécessite également une réduction des terrasses, stationnements et trottoirs sur l'avenue commerçante Gabriel Péri.

	Variante 1 : Boulevard Maurice Berteaux – Boulevard Léon Feix – Boulevard Jeanne d'Arc – Boulevard Gallieni – RD48	Variante 2 : Boulevard Maurice Berteaux – Boulevard Léon – Boulevard Gabriel Péri – Boulevard Héloïse – RD48
Linéaire	1,8 km	2,4 km
Desserte	- Hôtel de Ville - GARAC - Proximité du centre hospitalier Victor Dupouy	- Hôtel de Ville - Commerces de l'avenue Gabriel Péri - Marché Héloïse
Exploitation bus	- Site propre bidirectionnel sur la majeure partie du tracé Bonne exploitation des bus	- Site propre bidirectionnel sur la majeure partie du tracé Bonne exploitation des bus
Impacts fonciers	- Impacts fonciers sur Gallieni – Jeanne d'arc	- Impacts fonciers sur le boulevard Héloïse
Environnement / Impact végétal	- Suppression d'une partie des arbres sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc, partiellement restitué par de nouvelles plantations - Impacts limités sur les milieux naturels	- Impact sur l'Espace Boisé Classé du boulevard Héloïse
Impact circulation / stationnement	- Réduction de capacité sur la RD48 - Reports locaux (RD41) - Réduction du stationnement sur Gallieni - Jeanne d'Arc	- Réduction des capacités viaires sur Péri et RD48 - Difficultés de circulation importantes au niveau de la tête du Pont d'Argenteuil - Impact sur le parking Héloïse / Marché
Modes doux	- Mise en place d'une zone 30 sur le bd. Jeanne d'Arc - Trottoirs réglementaires et confortables	- Mise en place de bandes cyclables continues - Réduction des trottoirs sur l'axe commerçant Gabriel Péri

Le tracé retenu dans le cadre du dossier d'enquête public consiste à emprunter les boulevards Feix, Jeanne d'Arc et Gallieni et RD48 (variante 1).

Ce tracé permet :

- Un tracé direct avec un temps de parcours optimisé ;
- La desserte d'équipements d'enseignement supérieurs (Lycée Georges Braque, GARAC) ;
- La desserte des commerces du boulevard Gabriel Péri via l'arrêt Hôtel de Ville ;
- Un moindre impact sur les conditions de circulation du secteur.

2.9.1.2. LIAISON CENTRE-VILLE D'ARGENTEUIL – PONT DE BEZONS

Cinq variantes de tracé ont été étudiées entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons :

- **Variante 1** : Rue Michel Carré – Boulevard du Général Delambre – Rue Jean Jaurès
- **Variante 2** : Rue Henri Barbusse – Rue Jean Jaurès
- **Variante 3** : Rue Michel Carré – RD311
- **Variante 4** : RD41 – Rue Jean Jaurès
- **Variante 5** : Itinéraire dissocié Barbusse-Carré

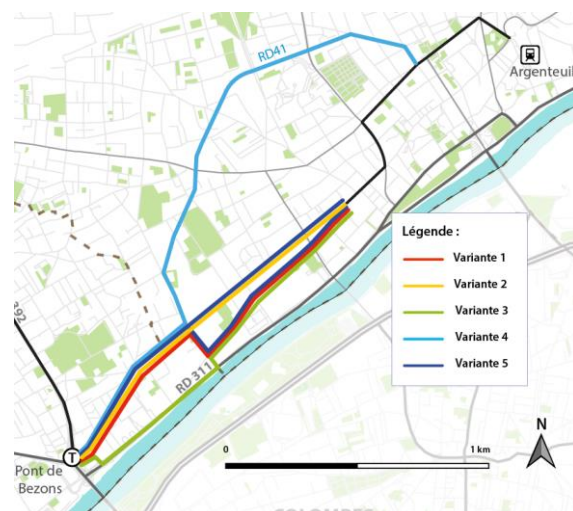


Figure 105 : Tracé des cinq variantes

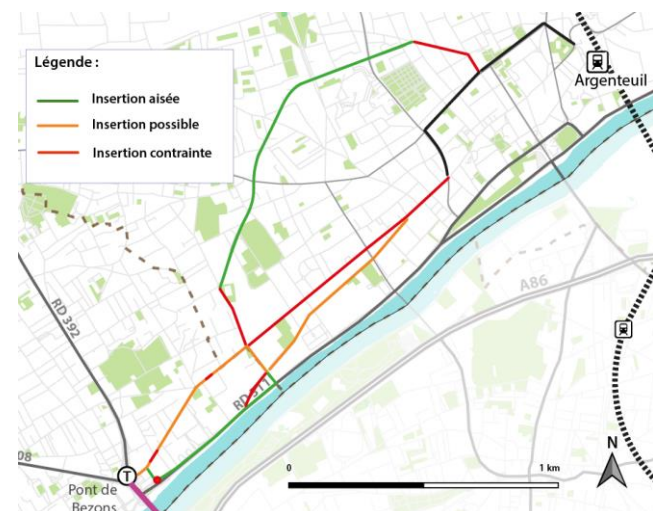


Figure 106 : Contraintes d'insertion des cinq variantes

La **variante 1** consiste à emprunter la rue Michel Carré, le boulevard du Général Delambre à Argenteuil et les rues Danielle Casanova et Jean Jaurès.

Elle présente l'avantage d'offrir une bonne desserte de la population et des emplois et d'assurer une desserte interne du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, avec lequel des synergies sont possibles en termes de maîtrise foncière et d'aménagements. De plus, ce tracé présente peu d'impact sur la circulation routière. Des acquisitions foncières sont nécessaires pour la mise en place d'un site propre bidirectionnel, en coordination avec le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine.

La **variante 2 via la rue Henri Barbusse** offre une liaison directe entre Argenteuil et le Pont de Bezons, ainsi qu'une bonne desserte des populations et emplois du secteur.

En revanche, elle ne dessert pas le cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine et la mise en place d'aménagements en faveur des bus nécessiterait des acquisitions foncières bâties importantes sur la rue Henri Barbusse du fait des bâtis implantés à l'alignement.

La **variante 3 via la rue Michel Carré et la RD311** offre la possibilité de mettre en place un site propre bidirectionnel avec des acquisitions foncières limitées. Elle permet de desservir le cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine. Néanmoins, du point de vue de l'opportunité, le niveau de desserte est faible le long des berges de Seine. L'insertion de l'infrastructure bus au niveau du Pont de Bezons est également très contrainte au niveau des carrefours, déjà saturés.

La **variante 4 via la RD41** offre un niveau de desserte (population, emplois, étudiants et équipements) intéressant mais ne répond pas de manière optimale à l'objectif de liaison directe performante entre le Pont de Bezons et la gare d'Argenteuil, et ne dessert pas le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine. Les emprises plus larges de la RD41 facilitent l'insertion d'une infrastructure dédiée au bus d'un point de vue foncier, excepté pour certaines sections très contraintes. De plus, la réduction de la capacité viaire sur la RD41 engendrerait des reports importants sur le réseau local (notamment les rues Henri Barbusse et Michel Carré), moins adapté pour les flux de transit.

La **variante 5** consiste à aménager un **itinéraire dissocié sur les rues Barbusse et Carré**. Sur la rue Michel Carré, la circulation s'effectue en sens unique en direction de la gare d'Argenteuil et sur la rue Barbusse, la circulation se fait en sens unique en direction du pont de Bezons. Cet itinéraire a pour objectif de répartir les acquisitions foncières sur ces deux axes mais n'est pas optimal du point de vue de la lisibilité du système de transport. De plus, cette variante nécessite l'aménagement de deux axes au lieu d'un seul, engendrant un coût d'investissement plus élevé pour des bénéfices limités. Il en est de même pour la sous-variante avec un itinéraire dissocié via les rues Henri Barbusse/Place du 11 Novembre et la rue Michel Carré.

	Variante 1 : Rue Michel Carré – Boulevard du Général Delambre – Rue Jean Jaurès	Variante 2 : Rue Henri Barbusse – Rue Jean Jaurès	Variante 3 : Rue Michel Carré – RD311	Variante 4 : RD41 – Rue Jean Jaurès	Variante 5 : itinéraire dissocié Barbusse Carré
Linéaire	3,0 km	2,8 km	3,0 km	4,0 km	4,6 km
Desserte	<ul style="list-style-type: none"> - Bonne desserte des populations et emplois - Desserte du cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine 	<ul style="list-style-type: none"> - Bonne desserte des populations et emplois - Pas de desserte interne du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine 	<ul style="list-style-type: none"> - Moins bonne desserte des populations et emplois par les berges de Seine - Desserte du cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine 	<ul style="list-style-type: none"> - Bonne desserte des populations et emplois - Commerces de proximité sur la RD41 - Nombreux équipements le long de la RD41 dont l'hôpital Dupouy et le lycée Jaurès - Pas de desserte interne du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine 	<ul style="list-style-type: none"> - Bonne desserte - Desserte du cœur du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine
Exploitation bus	<ul style="list-style-type: none"> - Tracé relativement direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons - Site propre bidirectionnel sur la majeure partie du tracé 	<ul style="list-style-type: none"> - Tracé direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons - Site propre bidirectionnel sur la majeure partie du tracé 	<ul style="list-style-type: none"> - Tracé relativement direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons - Mise en place d'un site propre bidirectionnel sur la RD311 - Contrainte d'insertion au niveau du Pont de Bezons 	<ul style="list-style-type: none"> - Tracé non direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons - Absence de site propre sur le boulevard Delambre (Nord) et sur la rue A. G Belin 	<ul style="list-style-type: none"> - Tracé relativement direct entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons - Lisibilité du système de transport dégradée (itinéraire dissocié)
Impacts fonciers	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts fonciers sur les rues Michel Carré et Jean Jaurès / Casanova et le bd Delambre - Opportunités de synergies en coordination avec le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts fonciers importants sur les rues Henri Barbusse et Jean Jaurès 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts fonciers sur la rue Michel Carré 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts fonciers importants sur les rues Belin, Leclerc et Jaurès/Casanova 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts fonciers sur les rues Barbusse, Carré et Jean Jaurès/Casanova
Environnement / Impact végétal	<ul style="list-style-type: none"> - Végétalisation de axes - Impacts limités sur les milieux naturels 	<ul style="list-style-type: none"> - Végétalisation de axes - Impacts limités sur les milieux naturels 	<ul style="list-style-type: none"> - Végétalisation de axes - Impacts limités sur les milieux naturels 	<ul style="list-style-type: none"> - Végétalisation de axes - Impacts limités sur les milieux naturels - Absence de végétalisation de la rue A. G Belin 	<ul style="list-style-type: none"> - Végétalisation de axes - Impacts limités sur les milieux naturels
Impact circulation / stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Reports locaux sur la RD311 et RD41 	<ul style="list-style-type: none"> - Reports locaux sur la RD311 et RD41 	<ul style="list-style-type: none"> - Point de vigilance sur la rue de Pontoise - Reports locaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à sens unique de la RD41 sur les sections contraintes - Reports importants sur le réseau local, peu adapté 	<ul style="list-style-type: none"> - Reports locaux sur la RD311 et RD41
Modes doux	<ul style="list-style-type: none"> - Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30 	<ul style="list-style-type: none"> - Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30 	<ul style="list-style-type: none"> - Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30 	<ul style="list-style-type: none"> - Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30 	<ul style="list-style-type: none"> - Pistes et/ou bandes cyclables possible / Zone 30

Le tracé retenu dans le cadre du dossier d'enquête public consiste à emprunter la rue Michel Carré, le boulevard du Général Delambre, et les rues Danielle Casanova et Jean Jaurès (variante 1).

Ce tracé permet :



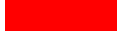
- Un itinéraire bus direct et lisible entre le centre-ville d'Argenteuil et le Pont de Bezons ;
- Une bonne desserte de la population et des emplois du secteur ainsi que du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine ;
- Un moindre impact sur les conditions de circulation du secteur.

2.9.2. Variantes d'insertion

Les variantes d'insertion portent sur la configuration de la voirie intégrant les voies bus (implantation des voies dédiées, configuration des aménagements cyclables, dimensionnement des trottoirs et aménagements paysagers, etc.). Elles ont été comparées au moyen de plusieurs critères :

- La qualité paysagère de l'aménagement ;
- La qualité des modes doux ;
- Les impacts sur la circulation et le stationnement ;
- L'amélioration des conditions d'exploitation pour les bus ;
- Les impacts fonciers.

Pour l'ensemble des analyses multicritères suivantes, le code couleurs suivant est retenu :

-  Critère positif, permettant d'améliorer ou sans impact la situation existante
-  Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée
-  Critère négatif, représentant une situation négative problématique

2.9.2.1. BOULEVARD MAURICE BERTEAUX

Deux variantes d'insertion ont été étudiées sur le boulevard Maurice Berteaux :

- **Variante 1** : conservation de l'existant : bus en banalisé en direction de Bezons et couloir bus en direction de la gare d'Argenteuil.
- **Variante 2** : Sites propres bilatéraux accessibles aux cycles

La **variante 1** consiste à conserver le fonctionnement actuel sur le Boulevard Maurice Berteaux. Les bus circulent en banalisé en direction de Bezons et disposent d'une voie dédiée en direction de la gare d'Argenteuil. Les aménagement cyclables existants ne sont pas réglementaires.

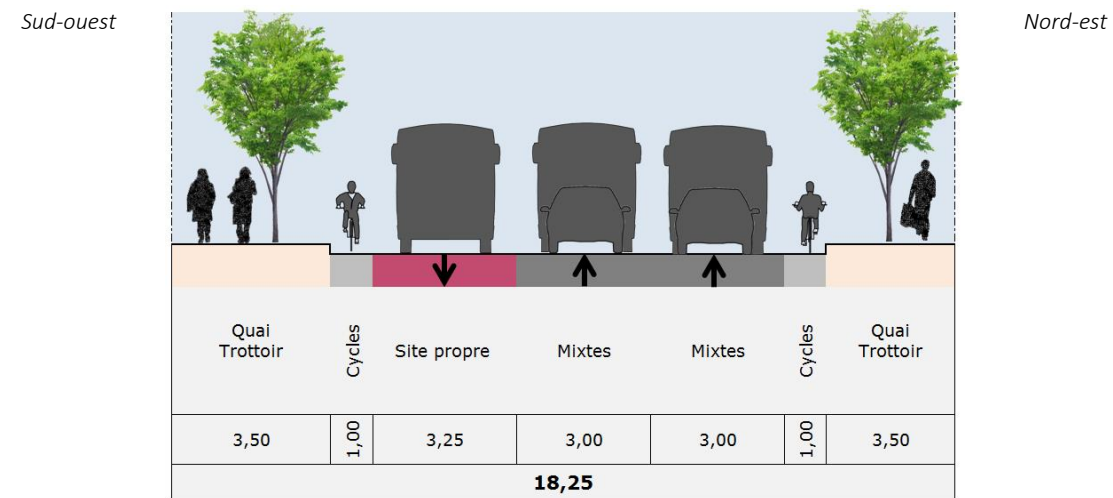


Figure 107 : Coupe type sur le boulevard Maurice Berteaux - Variante 1

La **variante 2** permet l'insertion de sites propres bilatéraux sur le Boulevard Maurice Berteaux accessibles aux cycles. Cette insertion a l'avantage de favoriser l'exploitation des bus dans les deux sens.

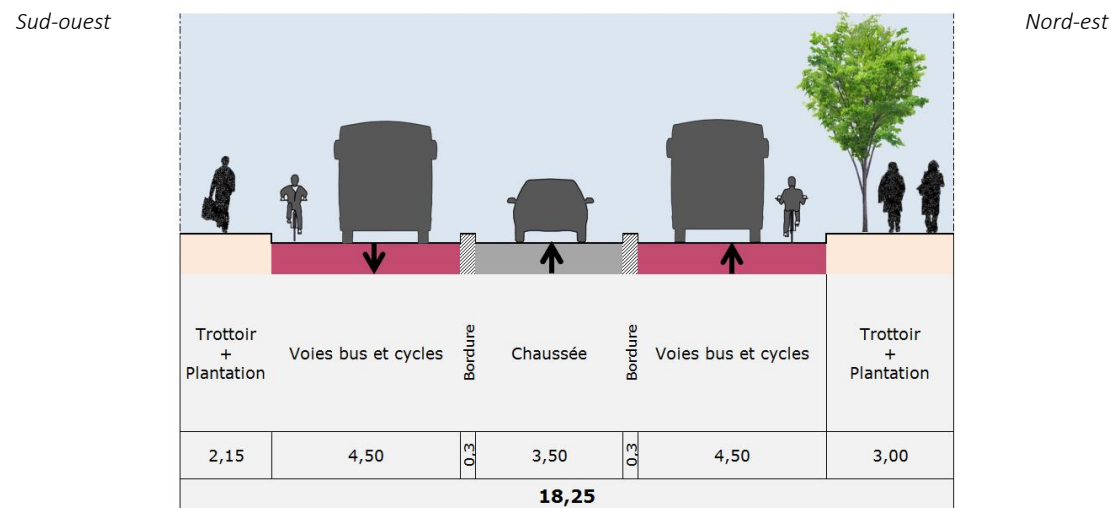


Figure 108 : Coupe type sur le boulevard Maurice Berteaux - Variante 2

	Variante 1 : Conservation de l'existant	Variante 2 : Sites propres bilatéraux
Environnement / Impact végétal	- Conservation des deux alignements d'arbres sur Berteaux	- Possibilité de conserver seulement un alignement d'arbres
Qualité des modes doux	- Présence de bandes cyclables mais non réglementaires - Trottoirs confortables	- Couloir mixte bus/cycles - Trottoirs plus étroits (mais réglementaires)
Impact sur la circulation routière	- Aucun impact	- Suppression d'une voie de circulation - Fonctionnement du carrefour Feix / Berteaux pénalisé si suppression du tourne-à-droite
Impact sur le stationnement	- Pas d'impact	- Pas d'impact
Exploitation des bus	- Bus dans la circulation générale en direction de Bezons (temps moyen perdu faible)	- Bonne exploitation des bus dans les deux sens
Impacts fonciers	- Aucun impact foncier	- Aucun impact foncier

Le fonctionnement actuel étant satisfaisant au niveau du carrefour Feix /Berteaux, la variante retenue dans le cadre du dossier d'enquête d'utilité public consiste à conserver l'aménagement existante sur le boulevard Maurice Berteaux.

Cette variante a l'avantage de :

- Conserver les alignements d'arbres existants ;
- Assurer une exploitation convenable des bus ;
- Limiter les impacts sur la circulation générale ;
- Ne nécessiter aucun investissement.

2.9.2.2. BOULEVARD LEON FEIX (ARGENTEUIL)

Deux variantes ont été étudiées pour le boulevard Léon Feix entre le boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet :

- **Variante 1** : Couloirs bus latéraux ouverts aux cycles (existant)
- **Variante 2** : Couloir bus fermé et accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil

La **variante 1** consiste à conserver la configuration de voirie existante à savoir des couloirs bus ouverts accessibles aux cycles. En approche du carrefour Berteaux/Feix, deux voies de circulation sont conservées (circulation des bus en banalisé) afin de garantir le bon fonctionnement du carrefour. Les couloirs actuels sont étroits et ne permettent pas une exploitation optimale et en toute sécurité pour les bus et les cycles.

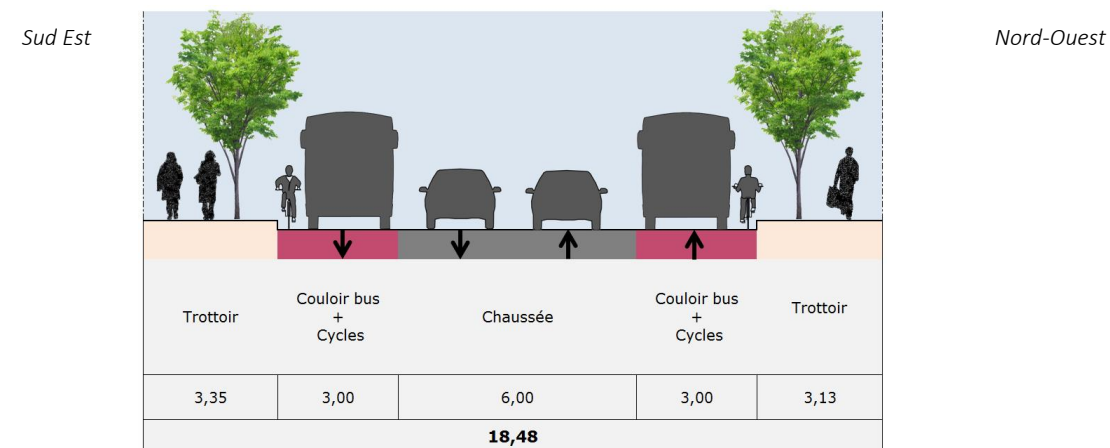


Figure 109 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre le Boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet – variante 1

La **variante 2** consiste à mettre en place un couloir bus fermé et accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil. La circulation des bus s'effectue en banalisé dans le sens inverse. La configuration à l'approche du carrefour Feix/Berteaux est identique à la variante 1. Cette variante permet d'améliorer le fonctionnement des bus en direction de la gare d'Argenteuil. Dans l'autre sens, le faible linéaire et la mise en place de la priorité aux feux permettront d'assurer une bonne exploitation. Le trottoir en rive sud-est est plus confortable pour l'insertion d'un quai.

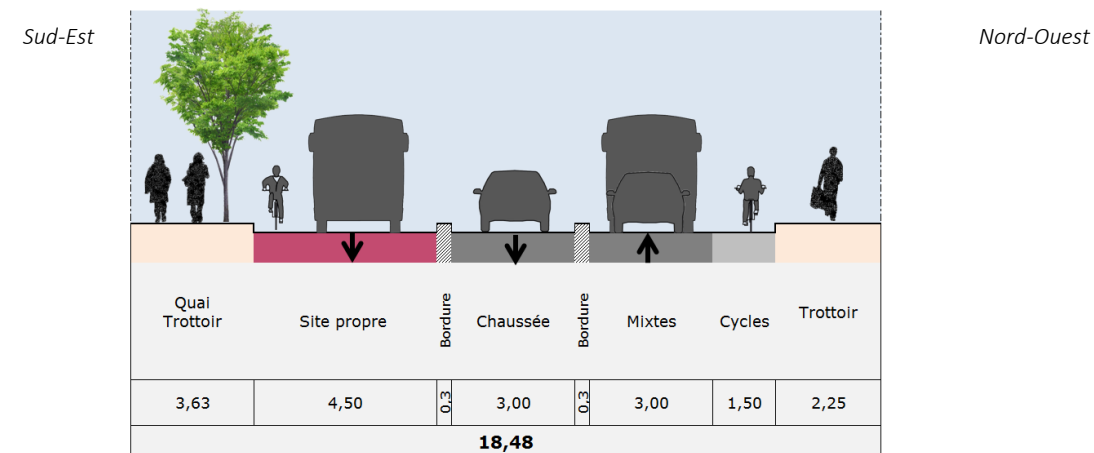


Figure 110 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre le Boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet – variante 2

	Variante 1 : Couloirs bus latéraux ouverts aux cycles (existant)	Variante 2 : Couloir bus fermé et accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil
Environnement / Impact végétal	- Conservation des deux alignements d'arbres	- Conservation d'un alignement d'arbres en rive sud-est
Qualité des modes doux	- Circulation des cycles dans le couloirs bus étroits (3m) - Trottoirs compris entre 2,50m et 3,0m	- Création d'une bande cyclable en rive nord-ouest - Circulation des cycles dans des couloirs de 4,50 m en rive sud-est - Trottoirs plus larges en rive sud-est
Insertion des stations	- Quais trop étroits dans les deux sens en vue de la fréquentation attendue	- Station plus confortable (absence de mobilier en rive Nord-ouest - quais dissociés)
Impact sur la circulation routière	- Aucun impact	- Aucun impact
Impact sur le stationnement	- Aucun impact (absence de stationnement)	- Aucun impact (absence de stationnement)
Impact sur les accès riverains	- Aucun impact	- Conservation des accès riverains (site propre ouvert au droit des accès)
Exploitation des bus	- Couloirs bus ouverts et étroits - Réinsertion des bus dans la circulation générale à l'approche du carrefour Feix / Berteaux (temps perdu faible)	- Couloir bus fermé et accessible aux cycles en direction de la gare d'Argenteuil - Bus dans la circulation générale en direction du centre-ville (temps perdu négligeable car faible linéaire) - Réinsertion des bus dans la circulation générale à l'approche du carrefour Feix / Berteaux (temps perdu faible)
Impacts fonciers	- Aucun impact	- Aucun impact
<p>Dans le cadre du présent dossier, la variante 2 a été retenue. Elle possède l'avantage de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer une exploitation convenable des bus ; • Assurer des quais confortables (quais dissociés) ; • Limiter l'impact sur la circulation routière ; • Limiter les impacts fonciers. 		

> **Entre les rues Michelet et l'avenue Gabriel Péri**

Trois variantes ont été étudiées pour le boulevard Léon Feix entre Michelet et l'avenue Gabriel Péri :

- **Variante 1** : couloirs bus bilatéraux ouverts et accessibles aux cycles (existant)
- **Variante 2** : couloirs bus bilatéraux fermés et accessibles aux cycles
- **Variante 3** : Site propre bidirectionnel axial

La variante 1 consiste à conserver la situation actuelle, c'est-à-dire des couloirs bus bilatéraux ouverts (3,50 m) et accessibles aux cycles. Du stationnement est présent en rive sud-est ainsi qu'un double alignement d'arbres.

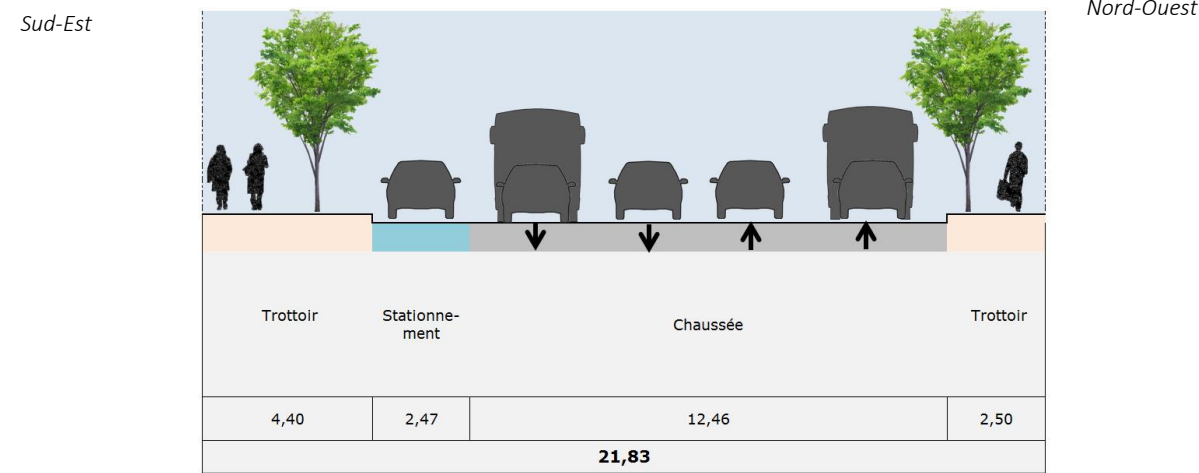


Figure 111 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 1

La variante 2 prévoit l'insertion de couloirs bus bilatéraux accessibles aux cycles sur le boulevard Léon Feix. Afin de limiter le stationnement illicite observé actuellement et pénalisant fortement le fonctionnement des lignes, les couloirs bus sont fermés et le stationnement supprimé. Les couloirs bus sont élargis à 4,50 m afin d'améliorer les conditions de cohabitation des bus et cycles, conformément aux normes en vigueur.

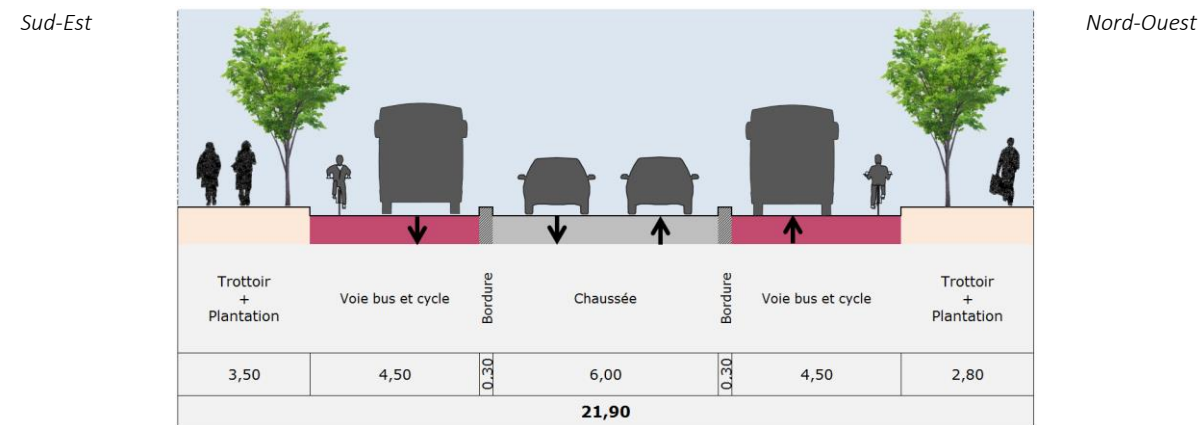


Figure 112 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 2

La variante 3 vise à insérer un site propre bidirectionnel axial. Afin de conserver les emprises actuelles, le stationnement et un alignement d'arbres doivent être supprimés. L'insertion d'une station nécessite des acquisitions foncières.

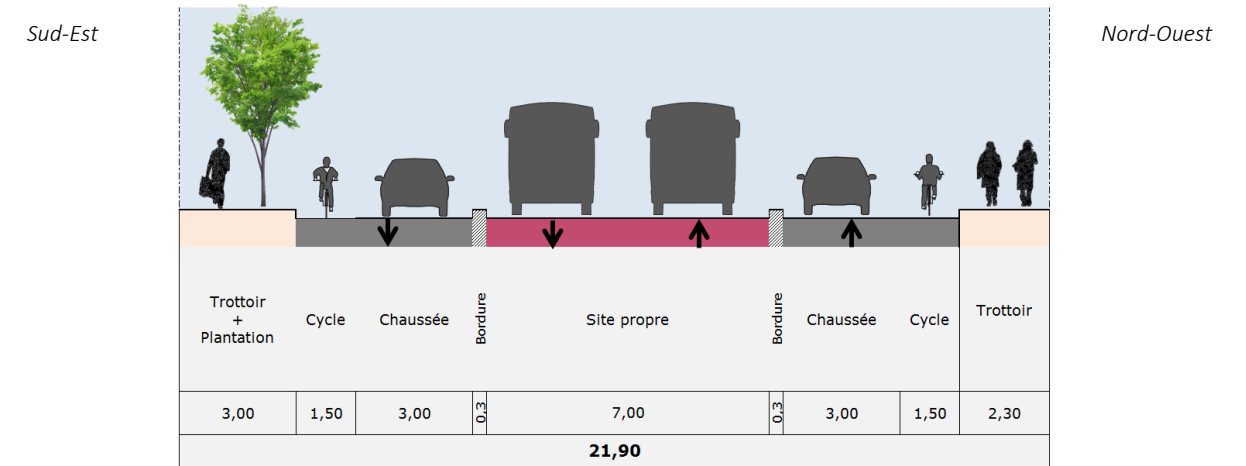


Figure 113 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l'avenue Gabriel Péri – Variante 3

	Variante 1 : couloirs bus bilatéraux ouverts et accessibles aux cycles (existant)	Variante 2 : couloirs bus bilatéraux fermés et accessibles aux cycles	Variante 3 : Site propre bidirectionnel axial
Environnement / Impact végétal	- Présence de 2 alignements d'arbres	- Conservation de l'alignement d'arbre en rive nord-ouest - Restitution d'un alignement d'arbres en rive sud-est	- Suppression de l'alignement d'arbre en rive nord-ouest - Restitution d'un alignement d'arbres en rive sud-est
Qualité des modes doux	- Circulation des cycles avec les bus (largeur des couloirs bus de 3,50 m ne permettant pas le dépassement) - Trottoirs confortables	- Circulation des cycles avec les bus (largeur des couloirs bus confortable permettant le dépassement) - Trottoirs confortables	- Aménagement de bandes cyclables - Trottoirs moins confortables
Impact sur la circulation routière	- Conservation des deux voies de circulation VP actuelles	- Conservation des deux voies de circulation VP actuelles - Suppression du TAG depuis Feix vers G. Péri	- Conservation des deux voies de circulation VP actuelles - Suppression du TAG depuis Feix vers G. Péri
Impact sur le stationnement	- Présence de stationnement en rive sud-est	- Suppression du stationnement en Rive Sud	- Suppression du stationnement en Rive Sud
Exploitation des bus	- Mixité bus / cycle (largeur des couloirs bus de 3,50 m ne permettant pas le dépassement) - Présence de stationnement illicite dans les couloirs bus, pénalisant fortement l'exploitation des lignes	- Mixité bus /cycles (couloirs bus confortables de 4,50m permettant le dépassement) - Absence de stationnement illicite dans les couloirs - Interface entrées charretières	- Bonne exploitation des bus
Impacts fonciers	- Pas d'impact foncier	- Pas d'impact foncier	- Impact foncier important pour l'insertion des stations

La variante retenue dans le cadre du présent dossier est la variante 2.

Elle possède l'avantage de :

- Assurer une exploitation convenable des bus ;
- Proposer un axe qualitatif avec un double alignement d'arbres ;
- Proposer un aménagement cyclable ;
- Limiter les impacts fonciers.

2.9.2.3. BOULEVARDS GALLIENI-JEANNE D'ARC (ARGENTEUIL)

Trois variantes ont été étudiées pour les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc :

- **Variante 1** : Site propre monodirectionnel axial en direction de la gare d'Argenteuil
- **Variante 2** : Site propre monodirectionnel axial en direction de la gare (entre les rues A.G Belin et de l'Abbé Fleury) puis bidirectionnel axial (entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48) (scénario DOCP)
- **Variante 3** : Circulation des bus en banalisé

La **variante 1** propose la mise en place d'un site propre monodirectionnel axial en direction de la gare d'Argenteuil afin de permettre aux bus de s'affranchir des remontées de files automobiles. Dans l'autre sens les bus circulent dans la circulation générale. Cette configuration implique des acquisitions foncières entre les rues A.G Belin et de l'Abbé Fleury ainsi que la suppression du stationnement. Les cycles circulent en mixité avec les voitures (mise en zone 30).

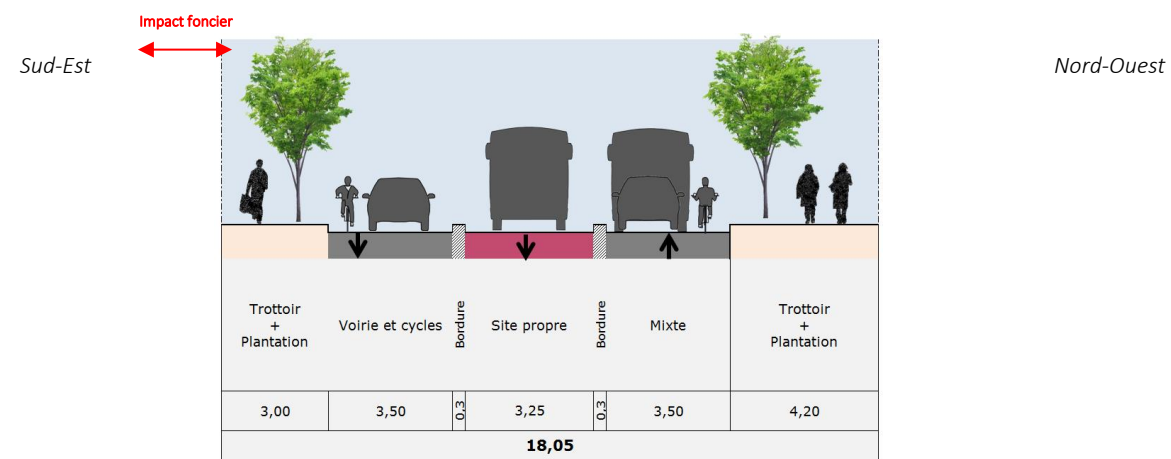


Figure 114 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 1

La **variante 2** vise à insérer un site propre monodirectionnel axial en direction de la gare (entre les rues A.G Belin et de l'Abbé Fleury) puis bidirectionnel axial (entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48). Cette configuration, optimale pour les bus implique des acquisitions foncières entre les rues A.G Belin et de l'Abbé Fleury ainsi que la suppression du stationnement. Les cycles circulent en mixité avec les voitures (mise en zone 30).

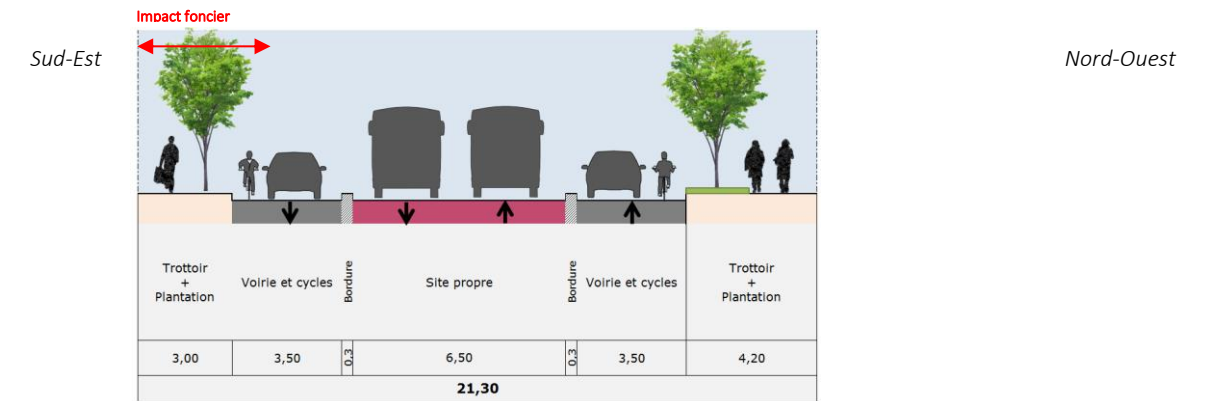


Figure 115 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 2

La **variante 3** consiste la mise en place d'une circulation en banalisée sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc. Cette variante présente l'avantage de conserver les alignements d'arbres présents et du stationnement et de n'induire aucun impact foncier entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48. La circulation des bus (notamment les croisements) est facilitée grâce à l'élargissement de la voirie, en revanche cela ne permet pas aux bus de s'affranchir des remontées de files à l'approche des carrefours.

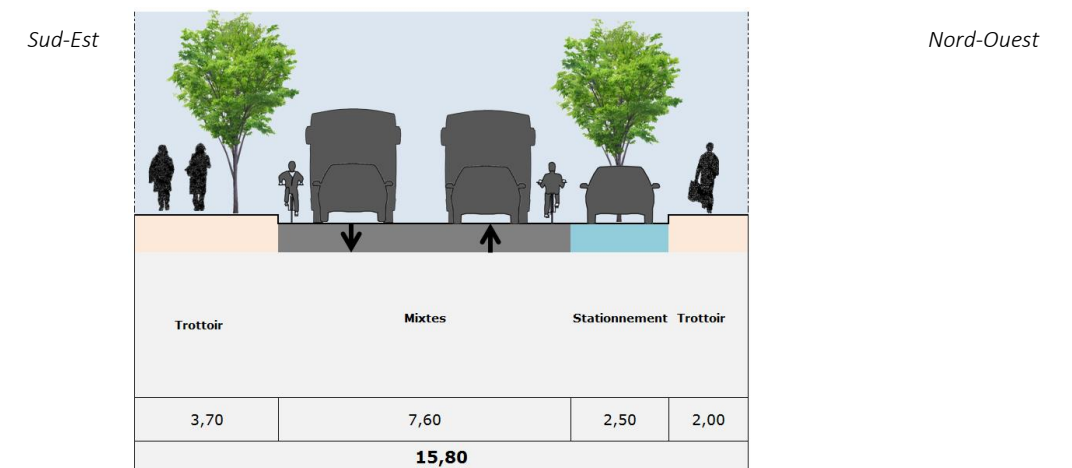


Figure 116 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 3

	Variante 1 : Site propre monodirectionnel axial en direction de la gare		Variante 2 : Site propre monodirectionnel axial en direction de la gare puis bidirectionnel axial (scénario DOCP)		Variante 3 : Circulation en banalisé	
Environnement / Impact végétal	- Conservation/Restitution de 2 alignements d'arbres entre Abbé Fleury et RD48 - Suppression des 2 alignements entre l'Abbé Fleury et A.G Belin		- Conservation/Restitution de 2 alignements d'arbres entre Abbé Fleury et RD48 - Suppression des 2 alignements entre l'Abbé Fleury et A.G Belin		- Conservation des deux alignements d'arbres	
Qualité des modes doux	- Zone 30 : mixité cycle / VP		- Zone 30 : mixité cycle / VP		- Zone 30 : mixité cycle / VP	
Impact sur la circulation routière	- Mise en place d'une zone 30 (faible vitesse des véhicules actuellement)		- Mise en place d'une zone 30 (faible vitesse des véhicules actuellement)		- Mise en place d'une zone 30 (faible vitesse des véhicules actuellement)	
Impact sur le stationnement	- Suppression du stationnement		- Suppression du stationnement		- Restitution partielle du stationnement	
Exploitation des bus	- Bonne exploitation des bus (affranchissement des remontées de files en carrefour)		- Bonne exploitation des bus (affranchissement des remontées de files en carrefour)		- Circulation en banalisé : congestion entre Fleury et Belin en direction de la gare d'Argenteuil	
Impacts fonciers	- Impacts fonciers (bâties et non bâties) entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48		- Impacts fonciers (bâties et non bâties) entre la rue de l'Abbé Fleury et la RD48		- Aucun impact foncier	

La variante retenue dans le cadre du projet Bus Entre Seine est la variante 1. Compte tenu des contraintes foncières et de l'objectif de conserver les deux sens automobiles pour ne pas pénaliser l'accessibilité riveraine, la variante 1 a été optimisée et consiste en l'aménagement de sites propres monodirectionnels axiaux :

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

Cette variante possède l'avantage de :

- Limiter les acquisitions foncières au niveau du GARAC ;
- Optimiser l'exploitation des bus en facilitant le franchissement des carrefours ;
- Conservé le caractère qualitatif de l'axe avec la restitution d'alignements d'arbres (dans la mesure du possible).

2.9.2.4. RUE MICHEL CARRE (ARGENTEUIL)

Deux variantes ont été étudiées concernant l'insertion de la plateforme sur la rue Michel Carré. Dans les trois variantes, la section entre la place du 11 Novembre et la rue Henri Barbusse est inchangée (site propre bidirectionnel en latéral nord et sens unique VP en direction du centre-ville d'Argenteuil) :

- **Variante 1** : site propre bidirectionnel latéral entre le boulevard du Général Delambre et le Marché O'Frais et site propre bidirectionnel axial entre le Marché O'Frais la place du 11 Novembre. Un double sens VP est conservé.
- **Variante 2** : site propre bidirectionnel en latéral nord entre le boulevard Delambre et la place du 11 Novembre. Mise à sens unique de la rue Michel Carré entre la rue du Marais et la place du 11 Novembre (en direction du centre-ville d'Argenteuil).

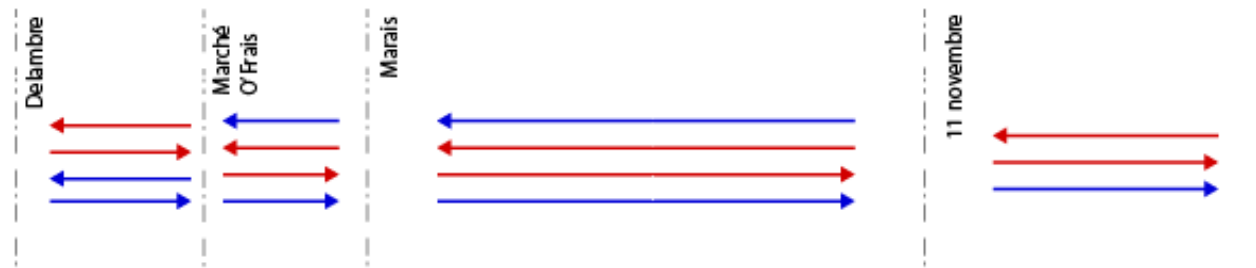


Figure 117 : Schéma de la configuration de la variante 1



Figure 118 : Schéma de la configuration de la variante 2



La variante 1 consiste à insérer un site propre bidirectionnel latéral entre le boulevard du Général Delambre et le Marché O'Frais, puis d'implanter ce site propre axialement entre le Marché O'Frais et la rue Henri Barbusse. Cette insertion permet d'assurer une bonne exploitation des bus tout en limitant les impacts sur les entrées charretières. Les impacts fonciers sont importants sur l'ensemble de l'axe. La lisibilité des aménagements est moindre avec deux changements de position de la plateforme bus.

La variante 2 consiste à mettre en place un site propre bidirectionnel latéral nord entre le boulevard du Général Delambre et la Place du 11 novembre. La circulation des véhicules est en sens unique entre la rue du Marais et la rue Henri Barbusse (en direction du centre-ville d'Argenteuil). Cette variante permet de limiter les impacts fonciers entre la rue Henri Barbusse et la rue du Marais. En revanche, l'exploitation des bus est fortement pénalisée par les nombreuses entrées charretières situées en rive nord.

	Variante 1 : SP bidirectionnel latéral entre le bd du Général Delambre et le Marché O'Frais et SP bidirectionnel axial entre le Marché O'Frais la place du 11/11	Variante 2 : SP bidirectionnel en latéral nord entre le bd Delambre et la place du 11/11. Mise à sens unique partielle de la rue Michel Carré
Environnement / Impact végétal	- Mise en place d'alignements d'arbres possible	- Mise en place d'alignements d'arbres possible
Insertion	<p>Entre Delambre et Marais :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuité avec le site propre latéral de l'avenue Delambre - Lisibilité du carrefour Carré/Delambre (absence d'interface bus/VP) <p>Entre Marais et 11/11 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Discontinuité avec le site propre latéral et le sens unique de la rue Michel Carré (entre Pl. 11nov et Barbusse) - Carrefour Place du 11/11 moins lisible (désaxement du SP) : passage de latéral nord à axial 	<p>Entre Delambre et Marais :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuité avec le site propre latéral de l'avenue Delambre - Lisibilité du carrefour Carré/Delambre (absence d'interface bus/VP) <p>Entre Marais et 11/11 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuité du site propre latéral et du sens unique de la rue Michel Carré (entre place du 11/11 et Barbusse) - Bonne lisibilité du carrefour Place du 11/11
Qualité des modes doux	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation des cycles en zone 30 - Circulation des cycles dans le couloir bus (sens Bezons) entre Barbusse et place du 11/11 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation des cycles en zone 30 - Contre-sens cyclable (entre Marais et 11/11) - Circulation des cycles dans le couloir bus (sens Bezons) entre Barbusse et place du 11/11
Exploitation bus	<ul style="list-style-type: none"> - Bonne vitesse commerciale (SP bidirectionnel) - Absence d'interface avec les autres modes hors avec le SP axial (hors carrefour) 	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbations importantes de la régularité des bus, en raison des interfaces avec les entrées riveraines
Impact sur la circulation	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à double sens de l'axe entre les rues Marais et place du 11 Novembre 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à sens unique entre les rues Marais et place du 11 Novembre
Accès riverains	<ul style="list-style-type: none"> - Faible impact sur les entrées charretières 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact très important sur les entrées charretières situées en rive nord, n'étant potentiellement plus accessibles en voiture en raison de l'implantation des voies dédiées
Acquisitions foncières	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts fonciers nécessaires pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel (acquisitions incluses dans les ER et projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine) 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts fonciers nécessaires pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel (acquisitions incluses dans les ER et projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine) - Réduction des impacts fonciers entre Marais et place de 11/11
Impact sur le stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Stationnement possible rives sud et nord 	<ul style="list-style-type: none"> - Stationnement possible en rives sud entre Marais et place du 11/11

L'insertion retenue dans le cadre du projet Bus Entre Seine est la variante 1.

Cette variante permet de :

- Favoriser l'exploitation des bus ;
- Limiter les impacts sur les accès riverains ;
- Favoriser la lisibilité du carrefour Carré/Delambre (absence d'interface bus/VP) ;
- Proposer un axe qualitatif et végétalisé.

2.9.2.5. RD308 (SARTROUVILLE)

La RD308 (avenue Maurice Berteaux entre la rue Voltaire et la RD121) appartient au secteur des mesures d'accompagnement de Sartrouville. Sur cet axe, les bus connaissent d'importantes difficultés de circulation en direction de la gare de Sartrouville liés à la congestion routière.

Trois variantes ont été étudiées pour la RD308 :

- **Variante 1** : Conservation de l'existant
- **Variante 2** : Couloir bus partiel sur la RD308
- **Variante 3** : Couloir bus continu sur la RD308

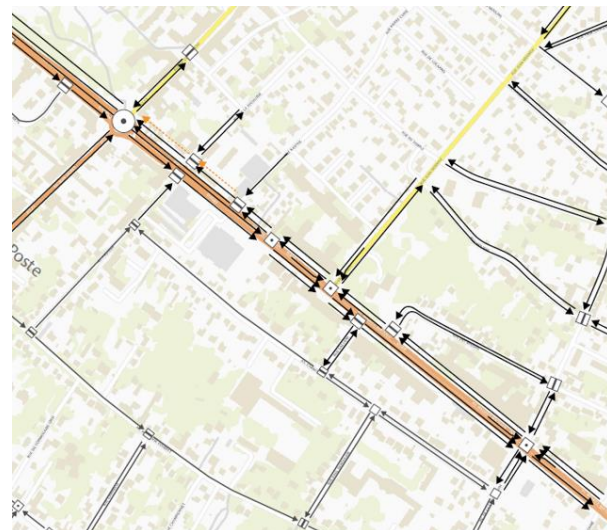


Figure 119 : Configuration de la variante 2



Figure 120 : Configuration de la variante 3

Légende

- Voie VP
- Voie bus existante
- Voie bus projetée
- Piétonisation
- Mise en zone 30
- Mise à sens unique VP
- Carrefour à feux
- Carrefour à perte de priorité
- Carrefour à priorité à droite
- Giratoire

La **variante 2** prévoit la création d'un couloir bus accessible aux cycles (4,50 m) entre la rue Raspail et le giratoire RD308 / RD121 (environ 160 m). De plus, il est prévu de conserver la trémie et une voie dédiée aux véhicules de 3,5m en direction de Maisons-Laffitte. Cette variante permet un gain de temps d'environ 1 à 2 min pour les bus en heure de pointe. Elle n'engendre aucun impact sur la circulation des VP mais nécessite néanmoins des acquisitions foncières (environ 10 parcelles et 5 bâtis).

La **variante 3** vise à créer un couloir bus accessible aux cycles de 4,50 m entre la rue Voltaire et le giratoire RD308 / RD121 en direction de Maisons-Laffitte (environ 700 m). Il est prévu de supprimer une voie VP pour l'affecter aux bus entre les rues Voltaire et Raspail. Entre la rue Raspail et le giratoire, la variante prévoit de conserver la trémie et une voie dédiée aux véhicules de 3,5m. Un gain de temps d'environ 6min est prévu pour les bus en heure de pointe. Néanmoins, cette variante induit des impacts importants sur le stationnement des contre-allées, la circulation générale et le foncier.

	Variante 1 : conservation de l'existant	Variante 2 : Couloir bus partiel sur la RD308	Variante 3 : Couloir bus continu sur la RD308
Environnement / Impact végétal	- Présence ponctuelle d'arbres	- Possibilité restitution d'arbres	- Possibilité restitution d'arbres
Qualité des modes doux	- Absence d'aménagement cyclable	- Circulation des cycles dans le couloir bus entre le giratoire RD308 / RD121 et Raspail	- Circulation des cycles dans le couloir bus entre le giratoire RD308 / RD121 et Voltaire
Impact sur la circulation routière	- Aucun impact	- Aucun impact	- Suppression d'une voie VP entre la rue Voltaire et la rue de la Féculerie. - Report de trafics sur la voirie locale et congestion sur la RD308
Impact sur le stationnement	- Aucun impact	- Aucun impact	- Impact potentiel sur le stationnement des contre-allées
Exploitation des bus	- Exploitation pénalisée par les remontées de files sur la RD308 et en amont du giratoire (environ 5 à 7 min)	- Permet de s'affranchir des remontées de file en amont du giratoire - Gain de temps d'environ 1 à 2 min en heure de pointe	- Permet de s'affranchir des remontées de file sur l'ensemble du linéaire RD308 - Gain de temps de 6 min en heure de pointe. - Fiabilité des temps de parcours en direction de la gare de Sartrouville
Impacts fonciers	- Pas d'impact	- Impact foncier bâti et non bâti	- Impact foncier bâti et non bâti

Au regard des coûts d'investissements et des impacts (foncier, circulation, stationnement), il est prévu de conserver l'aménagement existant (variante 1).

Le projet Bus Entre Seine prévoit toutefois des aménagements ponctuels sur ce secteur (réaménagement de stations, priorité aux carrefours à feux).

2.9.3. Parti d'aménagement dans le secteur des mesures d'accompagnement

Les itinéraires bus reliant les voies dédiées aux gares de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis seront parcourus par les bus dans la circulation générale. Des aménagements de voies dédiées n'ont pas été retenus en raison de contraintes techniques (impacts circulation, stationnement, foncier) et/ou de l'absence d'opportunité au regard des conditions de circulation routière et des niveaux de fréquentation attendus des lignes de bus.

Plus précisément, les raisons suivantes ont conduit à ne pas retenir la mise en place de voies dédiées :

- Vers Cormeilles-en-Parisis :
 - Absence d'opportunité au regard des bonnes conditions de circulation sur les axes empruntés (rue de Saint-Germain, avenue Louis Hayet, boulevard des Bois-Rochefort) ;
 - Absence d'opportunité au regard des prévisions de fréquentation modérées ;
 - Impacts fonciers conséquents notamment sur la rue de Saint-Germain (emprises contraintes) ;
- Vers Sartrouville :
 - Opportunité limitée sur l'avenue Clemenceau au regard des conditions de circulation des lignes ;
 - Impacts fonciers conséquents sur la plupart des axes (rue du Berry, rue Paul Bert, avenue Clemenceau rue Voltaire, RD308, avenue Jean Jaurès) ;
 - Impacts stationnement sur le secteur à enjeux du quartier des Indes ;
 - Impacts circulation très importants dans le secteur RD308 ;
 - Impacts sur le fonctionnement urbain de l'avenue Jean Jaurès.

Toutefois, afin d'optimiser la performance et la régularité des lignes de bus sur ces sections, des mesures d'accompagnement sont proposées :

- Mise en place de la priorité aux carrefours à feux pour favoriser la circulation des bus en carrefour ;
- Réaménagement des stations majeures afin de répondre aux critères d'accessibilité d'un projet de bus à haut niveau de service (accessibilité PMR, confort des usagers, qualité de l'exploitation, etc.).

Ces aménagements permettent de :

- Limiter les impacts, notamment en termes d'acquisitions foncières, de stationnement et de conditions de circulation, dans des secteurs très denses et circulés ;
- Optimiser le fonctionnement des lignes (optimisation des temps d'échanges voyageurs, priorité aux feux) ;
- Compléter les aménagements des voies dédiées afin d'assurer des liaisons de gare à gare performantes.

2.10. PRESENTATION SYNTHETIQUE DES COUTS

Le coût d'investissement du projet Bus Entre Seine est estimé à **125,0 M€ HT** aux conditions économiques de juillet 2020. Il s'agit d'une estimation au stade études préliminaires à plus ou moins 10%.

L'estimation au stade du schéma de principe est donc en légère hausse (moins de 4% de hausse) par rapport à celle du DOCP.

Tableau 10 : Tableau synthétique des coûts d'investissement du projet Bus Entre Seine pour les voies dédiées et les mesures d'accompagnement (en M€ HT)

Voies dédiées	120,2 M€
Dont aménagements urbains/infra (hors acquisitions foncières, déviations de réseaux, PCC, dépôt, MR)	88,6 M€
Dont acquisitions foncières	31,6 M€
Mesures d'accompagnement	4,8 M€
Dont Sartrouville	4,1 M€
Dont Cormeilles	0,8 M€
TOTAL Projet Bus Entre Seine	125,0 M€

Nota : ces coûts incluent le coût des études et le provisions pour aléas et incertitudes.

Les coûts de matériel roulant associés à un renforcement de l'offre de bus sont estimés à 1,1 M€. Les évolutions de matériel roulant des lignes de bus en interface avec le projet d'infrastructure seront mises en œuvre dans le cadre de la politique générale d'Ile-de-France Mobilités en faveur de la transition énergétique.

Le détail de l'estimation financière du projet est présenté dans le tableau ci-après, en millions d'euros H.T, selon le découpage CEREMA.

Tableau 11 : Tableau synthétique des coûts (en M€ HT)

N° poste	Postes CEREMA ² Intitulé poste	Voies dédiées	Mesures d'accompagnement	Total projet
		Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)	Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)	Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)
1	Etudes AVP / PRO	3,3	0,2	3,5
2	Maitrise d'ouvrage	6,5	0,3	6,7
3	Maitrise d'œuvre Travaux	4,0	0,2	4,2
4	Foncier et libération des emprises	25,6	0,0	25,6
5	Réseaux			
6	Travaux préparatoires	13,7	0,4	14,0
7	Ouvrages d'art			
8	Plateforme	11,4	0,0	11,4
9	Voie spécifique des systèmes ferrés			
10	Revêtement du site propre	1,7	0,0	1,7
11	Voirie et espace public	23,6	0,0	23,6
12	Equipements urbains	8,0	0,0	8,0
13	Signalisation routière	2,9	1,0	3,9
14	Stations	4,1	1,5	5,6
15	Alimentation en énergie et traction			
16	Courants faibles	1,5	0,0	1,5
17	Dépôt			
18	Matériel roulant			
19	Opérations induites	0,0	0,0	0,0
20	Provisions pour aléas et incertitudes (PAI)	13,9	1,3	15,2
Investissement total		120,2	4,8	125,0

² Décomposition des coûts d'investissement en 19 postes (source : « Evaluation des transports en commun en site propre, indicateurs transport pour l'analyse et le suivi des opérations », Certu, 1997)

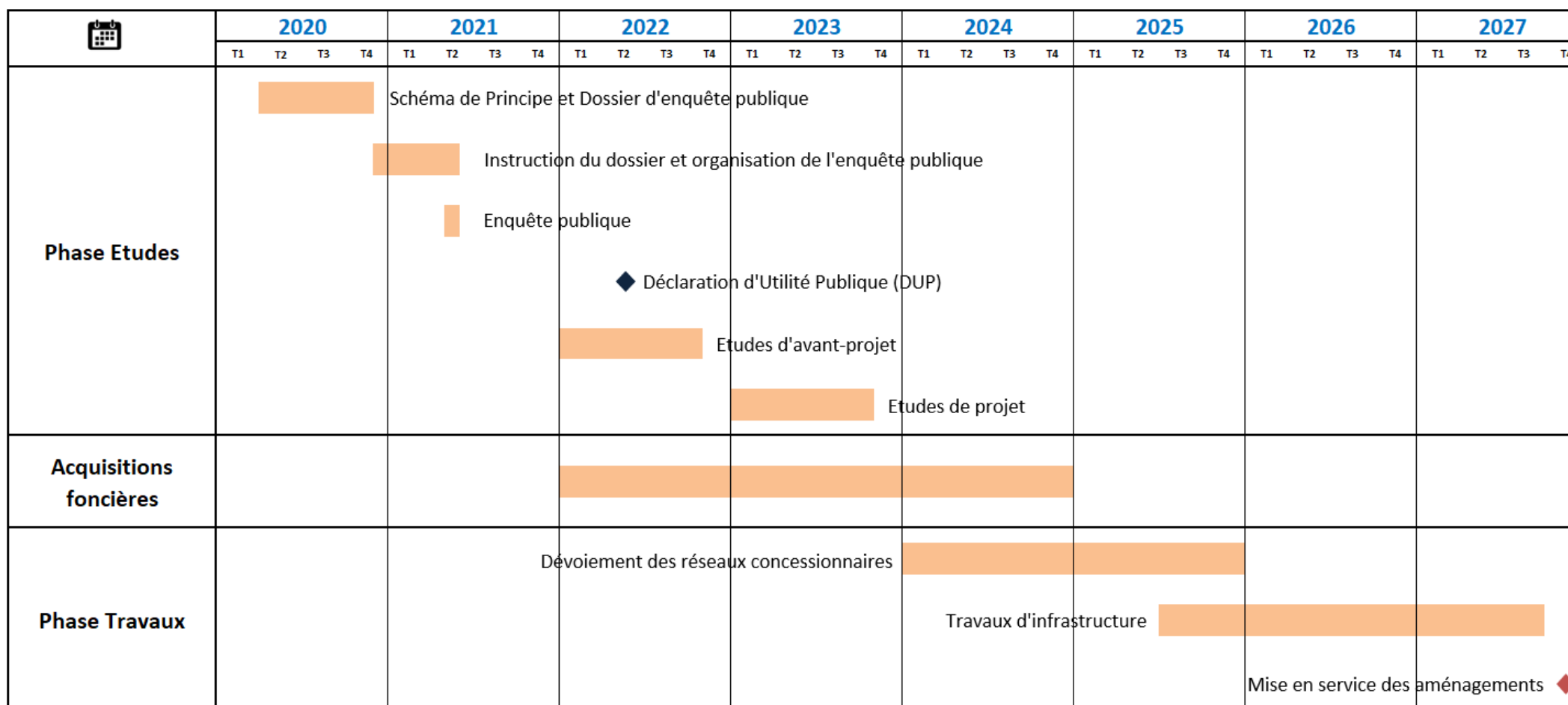


Figure 121 : Planning directeur simplifié

2.11. CALENDRIER DE L'OPERATION

La figure suivante présente le calendrier prévisionnel des procédures et des travaux. La mise en service des aménagements est envisagée à l'horizon 2027, sous réserve des autorisations administratives et de la mise en place des financements.



3. Utilité publique du projet

3.1. Enjeux et objectifs du projet124

3.1.1. Objectifs de l'opération 124

3.1.2. Enjeux de l'opération 125

3.1.2.1. Enjeux de performance de l'infrastructure 125

3.1.2.2. Enjeux de partage de l'espace public 125

3.1.2.2.1. Enjeux des modes doux 125

3.1.2.2.2. Enjeux de stationnement & circulation routière 125

3.1.2.3. Enjeux paysagers et de requalification urbaine 126

3.1.2.4. Articulation avec les projets urbains et de transport du territoire 126

3.1.2.5. Enjeux fonciers 126

3.2. Compatibilité du projet127

3.2.1. Compatibilité du projet avec les principaux documents de planification du territoire 127

3.2.1.1. Le SDRIF 127

3.2.1.1.1. Présentation 127

3.2.1.1.2. Objectifs du SDRIF pour le secteur d'étude et sa compatibilité avec le projet 127

3.2.1.2. Autres documents de planification du territoire 129

3.2.1.2.1. Le Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France (PDUIF) 129

3.2.1.2.2. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE) 129

3.2.1.2.3. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) 129

3.2.1.2.4. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) 129

3.2.1.2.5. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) 129

3.2.1.3. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 129

3.2.1.4. Schémas de cohérence territoriale 130

3.2.1.4.1. SCoT de la Boucle de la Seine 130

3.2.1.4.1.1. Rapport de présentation 130

3.2.1.4.1.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables 130

3.2.1.4.1.3. Document d'Orientation et d'Objectifs 130

3.2.1.4.2. SCoT de la Métropole du Grand Paris 130

3.2.1.4.2.1. Rapport de présentation 130

3.2.1.4.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables 130

3.2.1.4.2.3. Document d'Orientation et d'Objectifs 130

3.2.1.5. Plans locaux d'urbanisme (PLU) Erreur ! Signet non défini.

3.2.1.5.1. Introduction Erreur ! Signet non défini.

3.2.1.5.2. PLU d'Argenteuil Erreur ! Signet non défini.

3.2.1.5.2.1. Rapport de présentation Erreur ! Signet non défini.

3.2.1.5.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables Erreur ! Signet non défini.

3.2.1.5.2.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP) Erreur ! Signet non défini.



3.2.1.5.2.4. Règlement Erreur ! Signet non défini.



3.2.1.5.2.5. Emplacements réservés	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.3. PLU de Bezons.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.3.1. Rapport de présentation.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.3.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables ...	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.3.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.3.4. Règlement.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.3.5. Emplacements réservés	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.4. PLU de Sartrouville.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.4.1. Rapport de présentation.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.4.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables ...	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.4.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.4.4. Règlement.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.4.5. Emplacements réservés	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.5. PLU de Cormeilles-en-Paris.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.5.1. Rapport de présentation.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.5.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables ...	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.5.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.5.4. Règlement.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1.5.5.5. Emplacements réservés	Erreur ! Signet non défini.
3.2.2. Prise en compte des enseignements de la concertation	133
3.2.2.1. La concertation préalable	133
3.2.2.1.1. Le dispositif mis en place	133
3.2.2.1.2. Les principaux enseignements de la concertation	133
3.2.2.2. La concertation continue	135
3.2.3. Compatibilité avec les objectifs du projet	135
3.3. Intérêt socio-économique du projet.....	136
3.3.1. Hypothèses pour l'évaluation socio-économique	136
3.3.1.1. Hypothèses de développement urbain et économique	136
3.3.1.2. Hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs	136
3.3.1.2.1. Horizons de modélisation	136
3.3.1.2.2. Scenarios modélisés pour l'évaluation.....	136
3.3.1.2.3. Gains de temps en linéaire	137
3.3.2. Prévisions de fréquentation	137
3.3.2.1. Éléments de méthode	137
3.3.2.1.1. Modèle de prévision utilisé	137
3.3.2.1.2. Période de modélisation.....	137
3.3.2.2. Résultats des prévisions de trafic.....	138
3.3.2.2.1. Horizon 2028	138
3.3.2.2.2. Horizon 2030	139
3.3.2.2.3. Origines et destinations des usagers	140
3.3.2.2.4. Correspondances.....	140
3.3.3. Impacts du projet sur la mobilité et les conditions de déplacements	141
3.3.3.1. Gains de temps associés au projet.....	141
3.3.3.2. Report de la voiture vers les transports collectifs	141
3.3.3.3. Impact sur la charge du T2	141
3.3.4. Bilan socio-économique monétarisé	142
3.3.4.1. Principes généraux de l'évaluation socio-économique	142
3.3.4.2. Paramètres et conventions de l'évaluation socio-économique	142
3.3.4.3. Bilan socio-économique monétarisé du projet.....	143
3.3.4.3.1. Gains de temps modélisés	143
3.3.4.3.2. Gains liés au report modal.....	143
3.3.4.3.3. Coûts du projet.....	143
3.3.4.3.4. Bilan socio-économique	144
3.3.4.3.5. Tests de sensibilité.....	144
3.4. Conclusion sur l'intérêt et utilité publique du projet.....	145

3.1. ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

3.1.1. Objectifs de l'opération

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

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

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

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

Les objectifs du projet Bus Entre Seine sont les suivants :

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

3.1.2. Enjeux de l'opération

3.1.2.1. ENJEUX DE PERFORMANCE DE L'INFRASTRUCTURE

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2.2. ENJEUX DE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

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

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

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

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

3.1.2.2.1. Enjeux des modes doux

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

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

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

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

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

3.1.2.2.2. Enjeux de stationnement & circulation routière

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

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

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

3.1.2.3. ENJEUX PAYSAGERS ET DE REQUALIFICATION URBAINE

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

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

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

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

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

3.1.2.4. ARTICULATION AVEC LES PROJETS URBAINS ET DE TRANSPORT DU TERRITOIRE

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

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

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

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

3.1.2.5. ENJEUX FONCIERS

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

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

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

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

3.2. COMPATIBILITE DU PROJET

3.2.1. Compatibilité du projet avec les principaux documents de planification du territoire

3.2.1.1. LE SDRIF

3.2.1.1.1. Présentation

Le SDRIF a été approuvé par décret du 27 décembre 2013. Il s'appuie sur une politique visant la mise en œuvre des objectifs stratégiques régionaux. Il se décline dans le projet spatial régional articulé autour de trois piliers :

- Relier et structurer, pour façonner une région plus connectée et plus durable ;
- Polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive ;
- Préserver et valoriser, pour développer une région plus vivante et plus verte.

Le SDRIF promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable. Le projet de transport régional permet de tendre vers une meilleure cohérence territoriale, d'irriguer et de connecter les quartiers, de faciliter les déplacements des populations.

Le projet « Bus entre Seine » n'est pas identifié dans le SDRIF mais le fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre » du SDRIF fait référence à un projet de TCSP dans le « Secteur Argenteuil (dont RD311, RD392) ». A l'horizon 2030, le secteur d'étude a été ciblé pour le développement d'un TCSP en appui des projet urbains.

3.2.1.1.2. Objectifs du SDRIF pour le secteur d'étude et sa compatibilité avec le projet

Le SDRIF identifie différents enjeux sur le territoire, présentés dans le tableau ci-après.

Principe	Enjeu au droit du projet	Compatibilité du projet
Polariser et équilibrer	<ul style="list-style-type: none"> secteurs à fort potentiel de densification : le long des berges de Seine à Bezons et Argenteuil, le long de la RD392 et au niveau des gares de Sartrouville et d'Argenteuil ; territoire d'Argenteuil-Bezons ciblé comme un secteur à forts enjeux, potentiel de renouvellement urbain et territoire de développement et de structuration d'un réseau de parcs d'activités. 	<p>Le projet Bus Entre Seine va permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> d'offrir une offre de transport en commun performante ; d'assurer la desserte efficace des zones d'activités (ZAC des Bois Rochefort par exemple) ; de renforcer l'attractivité des principaux équipements du secteur (Hôpital Victor Dupouy, GARAC, etc.). <p>Le projet est compatible avec le principe « Polariser et équilibrer ».</p>
Relier et structurer	<ul style="list-style-type: none"> A l'horizon 2030, développement d'un TCSP en appui des projet urbains sur le secteur d'étude ; favoriser la solidarité entre le quartier d'affaires de La Défense-Seine Arche et l'ensemble des communes limitrophes avec le secteur Argenteuil-Bezons au nord-ouest. 	<p>Le projet va :</p> <ul style="list-style-type: none"> améliorer les déplacements des voyageurs sur le territoire via une solution de transport en commun structurante et performante à l'échelle du territoire ; relier les principaux pôles d'échanges du secteur en améliorant la régularité et la fiabilité des lignes de bus (dont les lignes 3 et 272) ; permettre un rabattement facilité vers le réseau structurant assurant un lien vers les secteurs économiques tels que La Défense. <p>Le projet est compatible avec le principe « Relier et structurer ».</p>
Préserver et valoriser	<p>Le SDRIF met en avant :</p> <ul style="list-style-type: none"> La présence d'une continuité verte à préserver sur le secteur de Corneilles-en-Parisis et d'Argenteuil au sein de laquelle des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional sont à créer ; Une continuité écologique à préserver grâce à la Seine. 	<p>Le projet Bus Entre Seine prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> une requalification des espaces publics, en élargissant les espaces publics en faveur des modes doux et bus, mais en proposant également des aménagements paysagers ; des aménagements qualitatifs permettant de créer une identité, tout en tenant compte des spécificités et des enjeux propres à chaque site traversé. <p>Le projet est compatible avec le principe « Préserver et valoriser ».</p>

Le projet « Bus entre Seine » est compatible avec le SDRIF.

3.2.1.2. AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DU TERRITOIRE

3.2.1.2.1. Le Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France (PDUIF)

Le PDUIF a pour ambition de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable sur la période 2010-2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 %.

Les aménagements prévus dans le cadre du projet (requalification des voies, mise en place de continuités piétonnes et cyclistes, etc.) permettent de mettre en œuvre les orientations du PDUIF.

Le projet est compatible avec le PDUIF.

3.2.1.2.2. Le Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Energie d’Ile-de-France (SRCAE)

Le SRCAE est décrit comme un document d’orientation, non prescriptif qui fixe des orientations et des objectifs pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d’énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d’amélioration de la qualité de l’air, de développement des énergies renouvelables et d’adaptation aux effets du changement climatique.

Le projet de Bus Entre Seine s’inscrit notamment dans l’objectif n°1 « Encourager les alternatives à l’utilisation des modes individuels motorisés », via les 2 orientations « Développer l’usage des transports en commun et des modes actifs » et « Aménager la voirie et l’espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises » du SRCAE d’Ile-de-France.

Le projet est compatible avec le SRCAE.

3.2.1.2.3. Le Plan de Protection de l’Atmosphère (PPA)

Le Plan de Protection de l’Atmosphère permet de planifier des actions pour reconquérir et préserver la qualité de l’air sur le territoire francilien.

Le projet a vocation à améliorer les conditions de déplacements des voyageurs en apportant une solution de transports en commun performante et propre. Il répond ainsi à l’objectif « Promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l’air » du PDUIF. Les aménagements prévus (élargissement des trottoirs, installation d’arceaux vélo, etc.) répondent au défi TRA8 « Favoriser l’usage des modes actifs ».

Le projet est compatible avec le PPA.

3.2.1.2.4. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), est un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Le projet est concerné par plusieurs PCAET :

celui de la C.A. Saint Germain Boucles de Seine et celui du territoire Boucle Nord de Seine (en cours d’élaboration) et le PCAEM du Grand Paris (approuvé).

L’étude air & santé réalisée dans le cadre du projet Bus entre Seine démontre que le projet ne dégrade pas la qualité de l’air du territoire. Les transports en commun qui circuleront sur le linéaire ciblé par le projet seront à motorisation électrique ou GNV, ce qui répond à l’objectif de mix énergétique diversifié et décarboné affiché dans le PCAEM.

Le projet est compatible avec les PCAET.

3.2.1.2.5. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique constitue le volet régional de la Trame Verte et Bleue en Ile-de-France.

La démarche d’élaboration du SRCE repose dans un premier temps sur la définition de sous-trames écologiques fonctionnelles. Dans un second temps, le SRCE s’articule autour de la définition des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques qui, associés, forment les continuités écologiques. Enfin, l’enjeu du SRCE étant d’assurer la préservation des continuités écologiques, les éléments fragmentant à traiter pour rétablir la fonctionnalité des corridors ont également été mis en évidence.

Le tracé du projet « Bus entre Seine » n’est concerné par aucune zone bénéficiant d’une protection réglementaire et aura un impact négligeable sur les corridors identifiés au sein du SRCE (la Seine et de ses abords et le corridor herbacé traversant Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis).

Le projet est compatible avec le SRCE.

3.2.1.3. LE SCHEMA DIRECTEUR D’AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

Le SDAGE est un document de planification qui fixe, pour une période de 6 ans, les orientations fondamentales d’une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre.

Le projet n’intercepte aucun cours d’eau et aucune zone humide. Il n’est pas de nature à impacter quantitativement les eaux superficielles ou souterraines (aucun pompage, etc.).

En ce qui concerne la qualité des eaux, la nature du projet et les mesures qui seront mises en place en phase travaux (bac de décantation, etc.) et en phase exploitation (dispositifs de collecte permettant la décantation des matières en suspension, etc.) permettront de respecter les objectifs inscrits au SDAGE.

Le projet est compatible avec le SDAGE.

3.2.1.4. SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIALE

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine. Il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, etc.

Le projet recoupe deux SCoT : le SCoT de la Boucle de la Seine (approuvé le 28 octobre 2015) et le SCoT de la Métropole du Grand Paris (en cours d'élaboration).

3.2.1.4.1. SCoT de la Boucle de la Seine

3.2.1.4.1.1. Rapport de présentation

Le projet Bus entre Seine n'apparaît pas dans le rapport de présentation mais s'inscrit dans l'objectif d'économiser l'énergie et réduire les émissions de GES, en particulier sur les postes transport et habitat.

Le projet est compatible avec le rapport de présentation.

3.2.1.4.1.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet Bus entre Seine s'inscrit dans la priorité d'amélioration des déplacements et des transports. Il est à ce titre mentionné dans le PADD. Le projet ne va pas à l'encontre des autres orientations/objectifs définis dans le PADD.

Le projet est compatible avec les objectifs du PADD.

3.2.1.4.1.3. Document d'Orientation et d'Objectifs

Le projet ne va pas à l'encontre des orientations définies dans le DOO.

Le projet est compatible avec les objectifs du DOO.

3.2.1.4.2. SCoT de la Métropole du Grand Paris

3.2.1.4.2.1. Rapport de présentation

Le projet Bus entre Seine n'apparaît pas dans le rapport de présentation mais s'inscrit dans la volonté affirmée par la métropole de répondre aux défis liés aux réseaux de transports fortement sollicités, à l'essor du vélo, etc.

Le projet est compatible avec le rapport de présentation.

3.2.1.4.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Douze orientations prioritaires sont identifiées dans le PADD, dont deux concernent le projet Bus entre Seine :

- Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible,
- Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires.

Le projet s'inscrit pleinement dans les orientations fixées dans le PADD et est compatible avec ce dernier.

3.2.1.4.2.3. Document d'Orientation et d'Objectifs

Le DOO du SCoT de la Métropole du Grand Paris est en cours d'élaboration.

3.2.1.5. PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)

3.2.1.5.1. Introduction

Le PLU détermine l'affectation principale des sols par zone et définit les règles qui s'appliquent de manière générale et spécifique dans chaque zone (espaces dédiés à l'urbanisation d'habitat ou d'activités, préservation des espaces agricoles ou forestiers de toute évolution non désirée, etc.).

Le PLU contient les pièces suivantes :

- Le rapport de présentation ;
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Le règlement de zonage et le plan de zonage (présentant notamment les Espaces Boisés Classés [EBC] et les emplacements réservés) ;
- Les annexes : servitudes d'utilité publique, etc.

3.2.1.5.2. PLU d'Argenteuil

3.2.1.5.2.1. Rapport de présentation

Le rapport de présentation ne fait pas mention du projet de Bus entre Seine mais ce dernier est en cohérence avec les objectifs inscrits dans le rapport de présentation.

En revanche, dans sa partie 3 relative au parti et aux orientations d'aménagement le rapport de présentation prévoit une série d'emplacements réservés pour des opérations notamment de voirie (p. 255). Le projet s'inscrit au droit de certains des emplacements réservés présentés.

3.2.1.5.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet est compatible avec toutes les orientations inscrites aux PADD.

3.2.1.5.2.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)

La Ville d'Argenteuil a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Le Cœur de ville
- Les berges de Seine
- Le Val Notre Dame et la Porte Saint Germain
- La Plaine d'Argenteuil
- Le Croissant ferré
- Les buttes du Parisis
- Le Val d'Argent
- Orgemont
- Les Coteaux et Volembert

Le projet est compatible avec les différentes OAP.

3.2.1.5.2.4. Règlement

Les emprises du projet « Bus entre Seine » à Argenteuil se situent en zone urbaine et concernent les zones suivantes : UA, UAa, UCa, UCb, UCc, UE, UEb et UGP1.

Le projet est incompatible avec le règlement de ces zones et devra être modifié.

3.2.1.5.2.5. Emplacements réservés

Le projet interfère avec les emplacements réservés suivants :

- ER 3 : Maîtrise foncière de la voie (Avenue Devisme) ;
- ER 5 : Élargissement de la voie (Avenue Georges Clémenceau) ;
- ER 6 : Élargissement de la voie et amélioration du carrefour avec la rue des Liserons (Avenue Jean Jaurès) ;
- ER 14 : Réalisation d'une contre-allée (Pont aqueduc de Colombes) ;
- ER 17 : Élargissement de la voie (Route de Pontoise) ;
- ER 57 : Élargissement de la voie (Rue Henri Barbusse) ;
- ER 59 : Création d'une voie entre la rue Henri Barbusse et la rue du Pérouzet (Rue Henri Barbusse/rue du Pérouzet) ;
- ER 68 : Élargissement de la voie (Rue Michel Carré) ;
- ER 69 : Réalisation d'une circulation douce (Rue Michel Carré/rue du Pérouzet/quai de Bezons).

La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine.

3.2.1.5.3. PLU de Bezons

3.2.1.5.3.1. Rapport de présentation

Le présent projet « Bus entre Seine » ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune. Toutefois, la mention concernant la réalisation du tramway Val de Seine p.108 du diagnostic territorial doit être modifiée.

3.2.1.5.3.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet est compatible avec toutes les orientations inscrites aux PADD.

3.2.1.5.3.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)

La Ville de Bezons a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Secteur Jaurès Casanova ;
- Centre-ville ;
- Boulevard Gabriel Péri (RD392).

Le projet est compatible avec les différentes OAP.

3.2.1.5.3.4. Règlement

Les emprises du projet « Bus entre Seine » à Bezons se situent en zone urbaine et concernent les zones suivantes : UA, UAb, UAc, UC, UCa, UF, UG, UGa, UIa, UIb, UP, UR, UR1a.

Le projet est incompatible avec le règlement de ces zones et devra être modifié.

3.2.1.5.3.5. Emplacements réservés

Le projet n'est pas compatible avec les emplacements réservés suivants :

- ER 2a : Élargissement de 8 mètres du Boulevard G. Delambre (Boulevard du Général Delambre),
- ER 3a : Élargissement de voirie (Rue Victor Hugo),
- ER 5b : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5c : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5d : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5e : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5f : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5g : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5h : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5i : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5j : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5k : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),

- ER 5 l : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5m : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5n : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5o : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5p : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5q : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 6 : Création de liaison verte et circulation douce (Liaison Gabriel Péri -Bonneff : emprise partielle sur parcelles AD0811 et AD1188),
- ER 12 : Création d'un espace vert (79 rue Jean Jaurès : emprise sur parcelle AL0018),
- ER 19 : Création d'équipements publics municipaux (Rue Danièle Casanova - Boulevard du Général Delambre : emprise partielle sur parcelle AL0064, AL0220, AL0221, AL022, AL0214, AL0068, AL0069, AL0071, AL0072, AL0242, emprise totale sur AL0205 et AL0193).

La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine.

3.2.1.5.4. PLU de Sartrouville

3.2.1.5.4.1. Rapport de présentation

Le présent projet « Bus entre Seine » ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune. Toutefois, la liste présentée p.137 dans le rapport de présentation sera modifiée dans le cadre de la présente mise en compatibilité.

3.2.1.5.4.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet est compatible avec toutes les orientations inscrites aux PADD.

3.2.1.5.4.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)

La Ville de Sartrouville a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Redynamisation du centre-ville ;
- L'amélioration de la qualité et du cadre de vie sur le quartier du plateau ;
- L'avenue Maurice Berteaux et ses abords ;
- Le site des Trembleaux ;
- Sur les franges de la Plaine de Montesson.

Le projet est compatible avec les différentes OAP.

3.2.1.5.4.4. Règlement

Les emprises du projet « Bus entre Seine » à Sartrouville se situent en zone urbaine et concernent les zones suivantes : UA, UAb2, UAcpm, UB, UC, UCpm, UG, UIc, N.

Le projet est incompatible avec le règlement de ces zones et devra être modifié.

3.2.1.5.4.5. Emplacements réservés

Le projet est compatible avec les emplacements réservés recoupés.

La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine.

3.2.1.5.5. PLU de Cormeilles-en-Parisis

3.2.1.5.5.1. Rapport de présentation

Le présent projet « Bus entre Seine » est explicitement mentionné dans le rapport de présentation du PLU de Cormeilles-en-Parisis. Il ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune.

3.2.1.5.5.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet est compatible avec toutes les orientations inscrites aux PADD.

3.2.1.5.5.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur (OAP)

La Ville de Cormeilles-en-Parisis a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Secteur du Clos Garnier : il n'est pas situé au sein de la zone d'étude du projet et est donc compatible avec celle-ci ;
- Secteur des Battiers ;
- Secteur des Bois Rochefort.

Le projet est compatible avec les différentes OAP.

3.2.1.5.5.4. Règlement

Les emprises du projet « Bus entre Seine » à Cormeilles-en-Parisis se situent en zone urbaine et concernent les zones suivantes : UB, UBb, UL, UI.

Le projet est compatible avec le règlement de ces zonages.

3.2.1.5.5.5. Emplacements réservés

Le projet est compatible avec l'emplacement réservé recoupé.

La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine.

3.2.2. Prise en compte des enseignements de la concertation

Les conclusions du DOCP ont été présentées au public lors de la concertation préalable du projet Bus Entre Seine qui s'est déroulée du 19 mars au 20 avril 2018, sur le territoire des communes concernées par le projet : Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis.

En complément, une démarche de concertation continue s'est poursuivie durant l'élaboration du présent dossier afin d'associer les acteurs impliqués dans sa conception plus détaillée.

3.2.2.1. LA CONCERTATION PREALABLE

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

Les objectifs de la concertation étaient de :

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

Le détail de la concertation est présenté dans la Pièce A « Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives ».

3.2.2.1.1. Le dispositif mis en place

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

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

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

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

Par ailleurs, trois rencontres de terrain ont été organisées :

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

Deux réunions publiques ont également été organisées :

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

3.2.2.1.2. Les principaux enseignements de la concertation

Des différentes contributions, les principaux enseignements étaient les suivants :

- > **Un projet attendu pour améliorer le fonctionnement du réseau de bus**
 - Une adhésion générale en faveur du projet pour améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de bus, même si un prolongement du tramway T2 aurait été considéré par certains comme plus ambitieux ;
 - Des avis soulignant la desserte de quartiers stratégiques et de secteurs en mutation.

Au travers des voies dédiées et des mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine va permettre de relier les principaux pôles d'échanges du secteur en améliorant la régularité et la fiabilité des lignes de bus. Il va permettre des gains de temps significatifs pour les trajets en bus par rapport aux temps de parcours actuels.

La desserte plus efficace grâce aux transports en commun en site propre va enfin permettre de renforcer l'attractivité des principaux équipements et zones d'habitats et d'activités. Le projet Bus Entre Seine s'inscrit au cœur de futurs projets urbains (Porte Saint-Germain / Berges de Seine, ZAC Cœur-de-Ville, NPNRU du Plateau, ZAC des Bois-Rochefort).

- > **Des points d'attention sur les aménagements de voies dédiées aux bus**
 - Des questionnements sur les impacts des voies bus sur la circulation routière, le stationnement, et les acquisitions foncières nécessaires le long du tracé ;
 - Des interrogations concernant le positionnement des stations entre la Grâce de Dieu et Val Notre-Dame ;
 - De fortes attentes sur les aménagements cyclables le long du tracé et leurs conditions de cohabitation avec les autres modes (piétons, voitures).

Le projet Bus Entre Seine donnera lieu à un apaisement de la circulation routière le long du tracé, tout en préservant des temps de parcours acceptables. Les études de circulation mettent en avant une diminution marquée du trafic sur les voiries dont les capacités routières sont réduites du fait du projet (Feix, RD48, Henri Barbusse, RD392) et un report de trafic sur les voiries Est-Ouest concurrentes dans Argenteuil (RD311, boulevard Héloïse, RD41).

En concertation avec les communes, le projet a cherché à limiter au maximum les impacts sur le stationnement et le foncier. Une logique d'éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts a été mis en place.

Le positionnement des stations a été étudié afin de concilier accessibilité piétonne et exploitation du système de transport.

Un itinéraire cyclable continu est proposé sur l'ensemble des voies dédiées. Les propositions ont fait l'objet d'analyses spécifiques par secteur pour proposer les solutions les plus adaptées aux enjeux et aux contraintes liées au tissu urbain.

> **Des demandes de précisions sur les mesures d'accompagnement des bus dans la circulation générale vers les gares de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis**

- Des questionnements sur leur efficacité, notamment comparée à celle des voies dédiées ;
- Des interrogations sur le tracé des lignes structurantes vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville RER
- Une attente d'information sur le programme des mesures d'accompagnement en vue d'optimiser les temps de parcours sur l'ensemble des lignes.

Les mesures d'accompagnement sont complémentaires aux voies dédiées. Elles permettent d'optimiser les temps de parcours, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Elles comprennent la priorité aux carrefours à feux et le réaménagement des principales stations.

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

L'infrastructure proposée va bénéficier en grande partie aux lignes de bus 3 et 272, leur permettant d'atteindre un niveau de service élevé. Les lignes 3 et 272 seront restructurées pour bénéficier au maximum des aménagements proposés par le projet Bus Entre Seine. Les autres lignes du territoire pourront également bénéficier des avantages permis par l'infrastructure du projet Bus Entre Seine.

> **Un projet à concevoir en tenant compte des enjeux de déplacement sur l'ensemble du territoire**

- Des attentes sur la restructuration du réseau de bus autour du projet Bus Entre Seine pour mieux desservir l'ensemble du territoire, notamment le Val d'Argenteuil ;
- Des attentes sur la fréquence et les horaires de certaines lignes, notamment la ligne 3 ;
- Une attention sur le fonctionnement du tramway T2 et l'intermodalité au Pont de Bezons ;
- Des interrogations sur l'articulation du projet Bus Entre Seine avec le Tram 11 Express.

Le réseau de bus fera l'objet d'une restructuration en vue de la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine. Cette restructuration aura pour objectif de faire bénéficier les lignes de bus structurantes des aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine.

Au travers des voies dédiées et des mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine va permettre d'améliorer l'offre, la régularité et la fiabilité des lignes de bus, notamment les lignes 3 et 272.

Le projet Bus Entre Seine et le T11 Express sont deux projets complémentaires pour le territoire. Certaines lignes de bus bénéficiant du projet Bus Entre Seine, notamment la ligne 272, pourront être en correspondance avec le T11 à Argenteuil, Val-Notre-Dame et Sartrouville.

> **Des attentes sur les modalités de poursuite du projet**

- Une vigilance sur la limitation des impacts en phase travaux ;
- La volonté d'une mise en service rapide du projet au regard des enjeux de déplacements.

L'organisation du projet en phase travaux a d'ores et déjà fait l'objet de réflexions, qui seront approfondies dans les étapes ultérieures en coordination avec l'ensemble des projets et acteurs du territoire.

Le planning travaux cherchera à optimiser la durée des travaux pour assurer une mise en service le plus tôt possible.

3.2.2.2. LA CONCERTATION CONTINUE

Tout au long des études préliminaires, une démarche de concertation continue a également permis de tenir compte des attentes et points de vigilances du territoire tout au long des études :

- Echanges continus avec les collectivités territoriales et acteurs du territoire ;
- Réunion d'information avec les associations du territoire (réunion du 14 novembre 2019 -cf. compte-rendu pièce J).

3.2.3. Compatibilité avec les objectifs du projet

Pour rappel, les objectifs du projet précédemment définis sont :

- **Améliorer les conditions de déplacements des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire**
 - Les aménagements en faveur de la circulation des bus s'articuleront notamment sur les axes reliant les pôles d'échange majeurs du secteur : pont de Bezons (Tramway T2), gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Cormeilles-en-Parisis (Transilien J). L'apport d'une solution de transports en commun structurante et les aménagements portés par le projet impacteront de façon significative la qualité de service offerte : des bus plus réguliers, plus rapides, plus fréquents et plus accessibles.
 - La ligne 272 (gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – La Frette-sur-Seine) seront particulièrement concernées.

Au travers des voies dédiées et des mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine va permettre de relier les principaux pôles d'échanges du secteur en améliorant la régularité et la fiabilité des lignes de bus.

- ➔ Fréquence de passage prévue pour la ligne 3 : 10 min en heures de pointe et 15 à 20 min en heures creuses
- ➔ Fréquence de passage prévue pour la ligne 272 : 6 min en heures de pointe et 8 à 15 min en heures creuses

L'infrastructure proposée va bénéficier en grande partie aux lignes de bus 3 et 272, leur permettant d'atteindre un niveau de service élevé. Les autres lignes du territoire pourront également bénéficier des avantages permis par l'infrastructure du projet Bus Entre Seine.

Le projet Bus Entre Seine va permettre des gains de temps significatifs pour les trajets en bus par rapport aux temps de parcours actuels.

- ➔ Temps de parcours de la ligne 3 : 23 min en direction de la gare de Cormeilles-en-Parisis et 24 min en direction du Pont de Bezons
- ➔ Temps de parcours de la ligne 272 : environ 52 min en direction de la gare d'Argenteuil et 1h en direction gare de Sartrouville

- **Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation, grâce à une desserte plus efficace**

- Le territoire d'étude, constitué des communes d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis est un territoire dense et en mutation concentrant habitat et activités diverses. L'apport d'une solution de transports en commun structurante à l'intérieur du territoire permettra de renforcer son attractivité.
- Certains équipements du territoire dont le rayonnement dépasse l'échelle communale : l'hôpital Victor Dupouy à Argenteuil ou la zone commerciale des Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis par exemple verraient leur attractivité renforcée à la suite du projet.
- Les mutations du territoire s'articulent également autour de projets urbains d'envergure : le projet de la Porte Saint-Germain / Berges de Seine à Argenteuil, la ZAC Cœur-de-Ville à Bezons, les projets de rénovation urbaine du quartier du Plateau et du quartier des Indes à Sartrouville ou encore la ZAC des Bois-Rochefort et le secteur Lafarge à Cormeilles-en-Parisis induiront des hausses de population et d'emplois et contribueront également à renforcer l'attractivité du territoire.

Le projet Bus Entre Seine va permettre d'offrir une offre de transport en commun performante dans un secteur d'ores et déjà densément peuplé et qui a vocation à se densifier avec les nombreux projets urbains en prévision.

De même, il permettra d'assurer la desserte efficace des zones d'activités, parfois éloignées des pôles de transport majeurs et des centres urbains, favorisant ainsi le dynamisme du secteur.

La desserte plus efficace grâce aux transports en commun en site propre va enfin permettre de renforcer l'attractivité des principaux équipements du secteur, dont le rayonnement dépasse l'échelle communale pour certains.

- **Garantir une meilleure qualité de vie et accompagner le développement des modes actifs**
 - La réalisation des voies bus sera également l'occasion de requalifier les espaces traversés, notamment en faveur des modes doux et des aménagements paysagers en limitant les acquisitions foncières et les impacts sur la circulation routière et le stationnement.

Le projet Bus Entre Seine permet une requalification des espaces publics, en élargissant les espaces publics en faveur des modes doux et bus, mais en proposant également des aménagements paysagers.

Il se caractérise par des aménagements qualitatifs permettant de créer une identité, tout en tenant compte des spécificités et des enjeux propres à chaque site traversé.

- ➔ Environ 8,2 km d'itinéraires cyclables
- ➔ Plantation de 328 arbres supplémentaires par rapport à l'actuel
- ➔ Largeur de trottoirs minimale réglementaire de 1,40 m assurée sur tout le tracé

3.3. INTERET SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET

3.3.1. Hypothèses pour l'évaluation socio-économique

3.3.1.1. HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT URBAIN ET ECONOMIQUE

Pour établir les prévisions de fréquentation d'une nouvelle infrastructure de transports collectifs, il est nécessaire de s'appuyer sur des hypothèses de développement urbain et économique. La mobilité dépend, en effet, du nombre et de la localisation des habitants, des emplois et des équipements. Les prévisions de fréquentation sont établies à l'heure de pointe du matin, période de plus fort trafic au cours de la journée. Elles s'appuient tout particulièrement sur les flux de déplacements pour se rendre au travail ou vers les lieux d'étude, actifs et étudiants constituant l'essentiel de la clientèle des transports collectifs à l'heure de pointe du matin.

Les hypothèses de croissance urbaine sont fondées sur les projections de l'Institut Paris Région à l'échelle communale pour l'ensemble de la région Ile-de-France. Ces projections sont établies à partir d'une analyse des tendances passées, des objectifs du SDRIF 2030 et des évolutions démographiques et économiques attendues. Ces projections sont présentées dans la pièce G.4 « Etat initial de l'environnement ».

Elles tiennent compte des opportunités et contraintes qui influenceront sur le développement de la région ainsi que des projets portés par les collectivités locales franciliennes.

Dans le cadre de la présente étude, ces projections ont été affinées sur le secteur d'influence du projet Bus Entre Seine à partir d'un recueil des projets d'aménagement, portés par les collectivités locales, réalisé en 2019. Les hypothèses de population et d'emplois définies pour les horizons 2025 et 2035 respectent les derniers cadrages à la commune établis par l'Institut Paris Région sur l'ensemble de la région Ile-de-France.

Plusieurs projets d'aménagement d'envergure viendront ainsi dynamiser le secteur (Projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, ZAC des Bords de Seine, ZAC des Bois-Rochefort, etc...). Ils sont détaillés dans la pièce G4 « Etat initial de l'environnement » du présent dossier d'enquête publique.

En conséquence, l'évolution de la population et des emplois prévue dans le secteur d'étude aux horizons 2025 et 2035 est importante (+1,0% par an pour la population et +0,8% par an pour les emplois entre 2015 et 2035).

	Nombre d'habitants			Nombre d'emplois		
	2015	2025	2035	2015	2025	2035
Argenteuil	110 000	119 000	129 000	31 000	33 000	35 000
Bezons	29 000	36 000	38 000	13 000	16 000	17 000
Cormeilles-en-Parisis	24 000	28 000	34 000	6 000	7 000	7 000
Sartrouville	53 000	55 000	60 000	12 000	12 000	13 000
Total	216 000	238 000	261 000	62 000	68 000	72 000

Tableau 12 : Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons

3.3.1.2. HYPOTHESES D'EVOLUTION DU RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

3.3.1.2.1. Horizons de modélisation

Les modélisations de trafic du projet Bus Entre Seine ont été réalisées à deux horizons :

- En 2028, première année pleine d'exploitation du projet
- En 2030, compte tenu des nombreux projets de transports collectifs dont la réalisation est envisagée entre 2028 et 2030.

Plus précisément, le réseau de transports collectifs considéré à chacun de ces horizons est constitué du réseau existant en 2020 complété par les projets dont la réalisation est prévue à cet horizon. Seules les principales évolutions en interaction avec le projet Bus Entre Seine sont mentionnés ci-après :

À l'horizon 2028, le réseau de transports collectifs francilien est complété par :

- Le prolongement du T1 à Nanterre Mairie,
- Le prolongement du RER E à l'ouest jusque Mantes-la-Jolie.

À l'horizon 2030, les projets considérés en plus de ceux envisagés à l'horizon 2028 sont les suivants :

- Les prolongements du T11 Express aux gares de Sartrouville et de Noisy-le-Sec,
- Le prolongement du T1 à Rueil-Malmaison,
- Le bouclage de la Ligne 15 du Grand Paris Express.

Les hypothèses de population et d'emploi pour les horizons 2028 et 2030 sont obtenus par interpolation linéaire des données de 2025 et de 2035, faute d'hypothèses plus précises.

3.3.1.2.2. Scenarios modélisés pour l'évaluation

L'évaluation socio-économique est réalisée sur la base de la comparaison d'une situation de référence – sans le projet – et d'une situation de projet où sont considérées les restructurations d'offre bus et l'amélioration des temps de parcours associées à la mise en service du projet.

- **Situation de référence** : La situation de référence n'intègre pas les aménagements du projet Bus Entre Seine. Les temps de parcours des bus correspondent aux temps de parcours actuels.

Néanmoins, il est fait l'hypothèse que le réseau de bus sera modifié par rapport à la situation actuelle :

- Le ligne 3 emprunte la RD392 pour rejoindre directement le Pont de Bezons,
- L'itinéraire qui n'est plus desservi par la ligne 3 est en partie repris par la ligne H qui trouve son terminus à Pont de Bezons.

Enfin, les fréquences de passage des bus 4, 6, 8, 34, 164 et 262 sont renforcées par rapport à la situation actuelle

- **Situation de projet** : La situation de projet intègre les aménagements de voies dédiées du projet Bus Entre Seine qui améliorent les temps de parcours en bus. L'itinéraire de la ligne 272 est revu pour qu'elle bénéficie des aménagements de site propre. Les fréquences des lignes 3 et 272 sont renforcées.

La comparaison de ces deux situations projetées permet d'évaluer les gains (gains de temps, report modal) et d'établir le bilan socio-économique du projet. Les situations de référence et de projet sont modélisées aux horizons 2028 et 2030.

Des prévisions ont également été réalisées en considérant une dégradation de la vitesse de circulation des bus en situation de référence afin de prendre en compte l'évolution de la congestion routière dans le secteur

d'étude. Ce scénario « fil de l'eau » se fonde sur les évolutions des vitesses de circulation routières qui ont été estimées dans le cadre de l'étude d'impact sur le trafic routier. Ces modélisations alimentent un test de sensibilité de l'évaluation socio-économique présenté à la fin de ce document.

L'ensemble de ces éléments sont détaillés dans la pièce G.3 « Description du projet et solutions de substitution envisagées » (paragraphe 5).

3.3.1.2.3. Gains de temps en linéaire

Les aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine permettront d'améliorer les temps de parcours des lignes empruntant la totalité, ou une partie, du projet. Les temps de parcours sur les voies dédiées aux différentes situations sont donnés dans le tableau ci-dessous :

	Section Gare d'Argenteuil – Pont de Bezons		Section Pont de Bezons – Val Notre-Dame	
	Direction Pont de Bezons	Direction Gare d'Argenteuil	Direction Val Notre-Dame	Direction Pont de Bezons
Situation de référence	32 min	24 min	10 min	12 min
Situation fil de l'eau	37 min 30	29 min	10 min	14 min 30
Situation de projet	22 min 20	20 min	8 min 40	9 min 30

Tableau 13 : Temps de parcours de bus circulant sur les voies dédiées pour les différentes situations

A cela s'ajoutent les gains de temps apportés par la déviation de la ligne 272 sur la RD392 au niveau du quartier des Indes et les mesures d'accompagnement à l'approche des gares de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville. Les temps de parcours des lignes 3 et 272 aux différentes situations sont présentés dans les tableaux ci-dessous :

Ligne 3	Direction Cormeilles-en-Parisis	Direction Pont de Bezons
Situation de référence	23 min 30	27 min 30
Situation fil de l'eau	27 min	34 min 30
Situation de projet	22 min 20	23 min 30

Tableau 14 : Temps de parcours de la ligne 3 pour les différentes situations

Ligne 272	Direction Sartrouville	Direction Argenteuil
Situation de référence	72 min	61 min
Situation fil de l'eau	80 min 30	71 min
Situation de projet	1 h	51 min 50

Tableau 15 : Temps de parcours de la ligne 272 pour les différentes situations

3.3.2. Prévisions de fréquentation

3.3.2.1. ÉLÉMENTS DE METHODE

3.3.2.1.1. Modèle de prévision utilisé

Les prévisions de trafic du projet Bus Entre Seine ont été réalisées par Île-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements ANTONIN 3 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Ce modèle est fondé sur les comportements de mobilité observés par l'Enquête Globale Transport de 2010 administrée à 18 000 ménages franciliens.

Le modèle ANTONIN 3 prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture en tant que conducteur ou passager, transports collectifs, marche et vélo). Il estime l'évolution des déplacements en fonction du développement urbain ainsi que les reports modaux associés aux évolutions de l'offre de transport. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs.

Pour les besoins de la présente étude, le modèle ANTONIN 3, établi sur l'ensemble de l'Île-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude tant en ce qui concerne le réseau de transport que la description de l'urbanisation actuelle et future.

3.3.2.1.2. Période de modélisation

Les prévisions de trafic sont établies à l'heure de pointe du matin (HPM), période dimensionnante pour le projet. Le trafic annuel est obtenu par application de coefficients de passage de l'heure de pointe à la journée puis à l'année.

Les coefficients suivants ont été utilisés :

- Un coefficient de **8,9** a été pris pour le passage de l'heure de pointe du matin à la journée. Il est issu des données de validations télébilletiques des lignes de bus 3, 6, 9 du réseau TVO et 272 du réseau RATP,
- Un coefficient de **290** pour le passage du jour à l'année correspondant aux valeurs observées sur l'ensemble du réseau francilien à partir du nombre de validations effectuées avec des forfaits Navigo et Imagine'R à l'année.

3.3.2.2. RESULTATS DES PREVISIONS DE TRAFIC

3.3.2.2.1. Horizon 2028

A l'horizon 2028, la fréquentation des voies dédiées est de **6 200** voyageurs à l'heure de pointe du matin. Par application des coefficients de passage, cela représente **55 000** voyageurs à la journée et 16 millions à l'année.

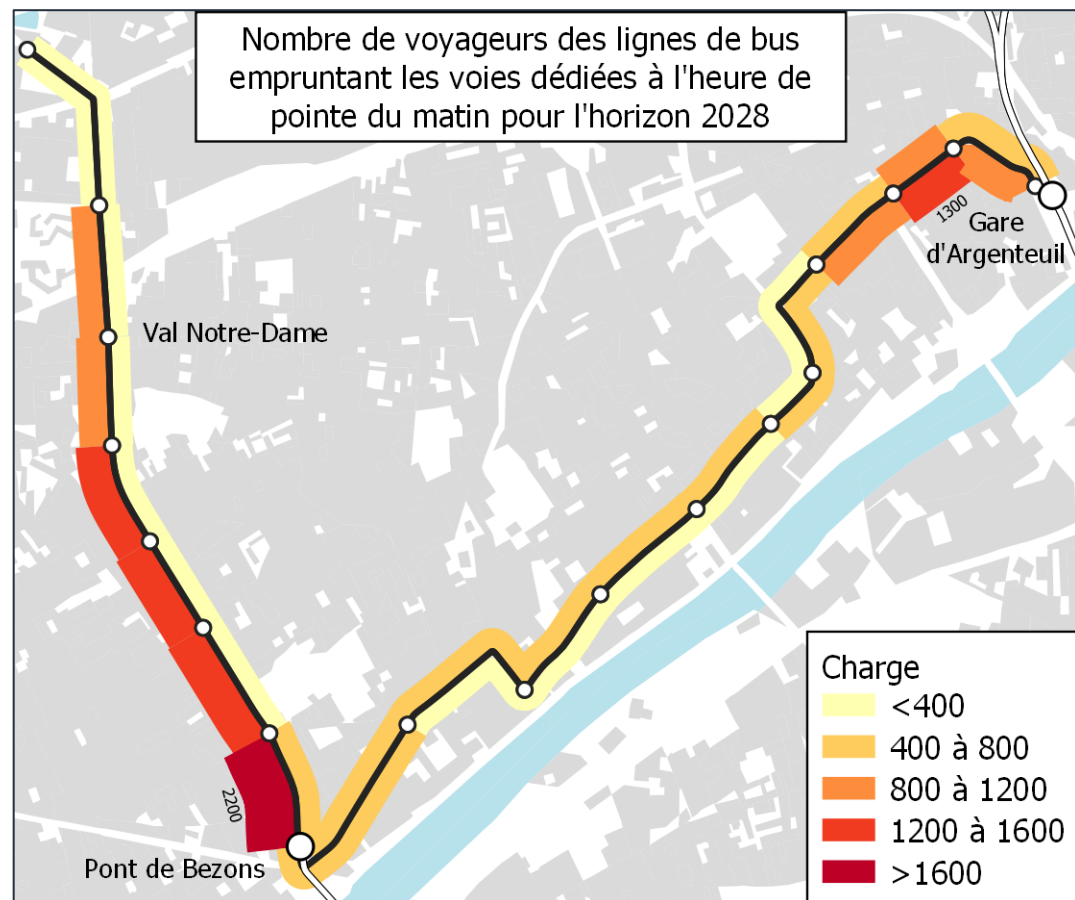


Figure 122 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

Le tronçon dimensionnant se situe sur la RD 392 à l'approche du Pont de Bezons, comme c'est actuellement le cas pour la ligne 272. L'attractivité de cette section, comprenant d'ores et déjà un site propre bus, réside en grande partie dans l'opportunité de rejoindre le T2. En effet, cette ligne est en correspondance avec de nombreuses lignes structurantes et permet de rejoindre La Défense ainsi que d'autres grands bassins d'emploi des Hauts-de-Seine.

Le nombre de voyageurs empruntant ce tronçon à l'heure de pointe du matin est estimé à **2 200**. Selon les hypothèses de restructuration du réseau bus retenues, six lignes circuleront sur ce tronçon (262, 272, 3, 6, 34 et H), soit **38** circulations à l'heure de pointe dans chaque sens.

Le tableau suivant présente les principaux résultats de modélisation pour l'horizon 2028 :

Voyageurs empruntant les voies dédiées	
Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	6 200
Ligne 272	3 400
Ligne 3	600
Autres lignes	2 200
Charge dimensionnante (tronçon le plus chargé)	2 200
Lignes 272 et 3	1 600
Autres lignes	600
Nombre de voyageurs / jour	55 000

Tableau 16 : Prévisions de fréquentation sur les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

Les charges dimensionnantes des lignes 3 et 272 sont données conjointement car ces deux lignes partagent une partie de leur itinéraire avant leurs tronçons dimensionnants. Ainsi, le choix des voyageurs vers l'une ou l'autre des deux lignes le long de ce tron commun dépendra principalement de critères tels que le premier bus arrivé, le taux de remplissage, ..., critères qui ne sont pas modélisables à ce stade des études.

Le second tronçon dimensionnant des voies dédiées se situe à l'approche de la gare d'Argenteuil (boulevard Léon Feix) où 8 lignes de bus (2, 4, 6, 8, 9, 140, 272 et 340) totaliseront **1 300** voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Zoom sur les lignes 3 et 272

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, les usagers utilisant les lignes 3 et 272 bénéficieront à la fois de l'aménagement de voies dédiées et de mesures d'accompagnement vers les gares de Sartrouville et de Corneilles-en-Parisis. L'usage de ces lignes est détaillé dans le tableau suivant :

Fréquentation à l'heure de pointe du matin	Ligne 272	Ligne 3
	4 100 voyageurs	600 voyageurs
- Exclusivement les voies dédiées	65%	42%
- Exclusivement le périmètre des mesures d'accompagnement	17%	12%
- Les deux types d'aménagements	17%	46%

Tableau 17 : Usage des lignes 272 et 3 à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

En somme, **7 000** voyageurs bénéficieront des aménagements du projet Bus Entre Seine à l'heure de pointe du matin en circulant sur les voies dédiées et/ou sur l'itinéraire des lignes 3 et 272 vers les gares de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis (périmètre des mesures d'accompagnement), soit **62 000** voyageurs / jour.

3.3.2.2.2. Horizon 2030

Le prolongement du T11 Express à la gare de Sartrouville offrira aux habitants du secteur Val Notre-Dame des nouveaux itinéraires de rabattement vers les lignes structurantes (RER A, Transiliens L et J). Ce projet réduira ainsi l'attractivité des lignes utilisées aujourd'hui pour ce type d'usage, notamment les lignes 9 et 272 vers les gares de Sartrouville et d'Argenteuil. De plus, cette nouvelle opportunité réduit l'attrait du T2 pour rejoindre les lignes structurantes, diminuant ainsi le nombre de voyageurs utilisant les voies dédiées pour rejoindre le T2.

A l'horizon 2030, la fréquentation estimée des voies dédiées est ainsi de **5 200** voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui représente **46 000** voyageurs à la journée et 13,4 millions de voyageurs à l'année.

Les niveaux de fréquentation des lignes de bus à l'horizon 2030 restent importantes et justifient pleinement le projet Bus Entre Seine. Ces niveaux de fréquentation mettent en lumière la complémentarité des projets Bus Entre Seine et T11 Express pour assurer un maillage performant du territoire par le réseau de transports en commun.

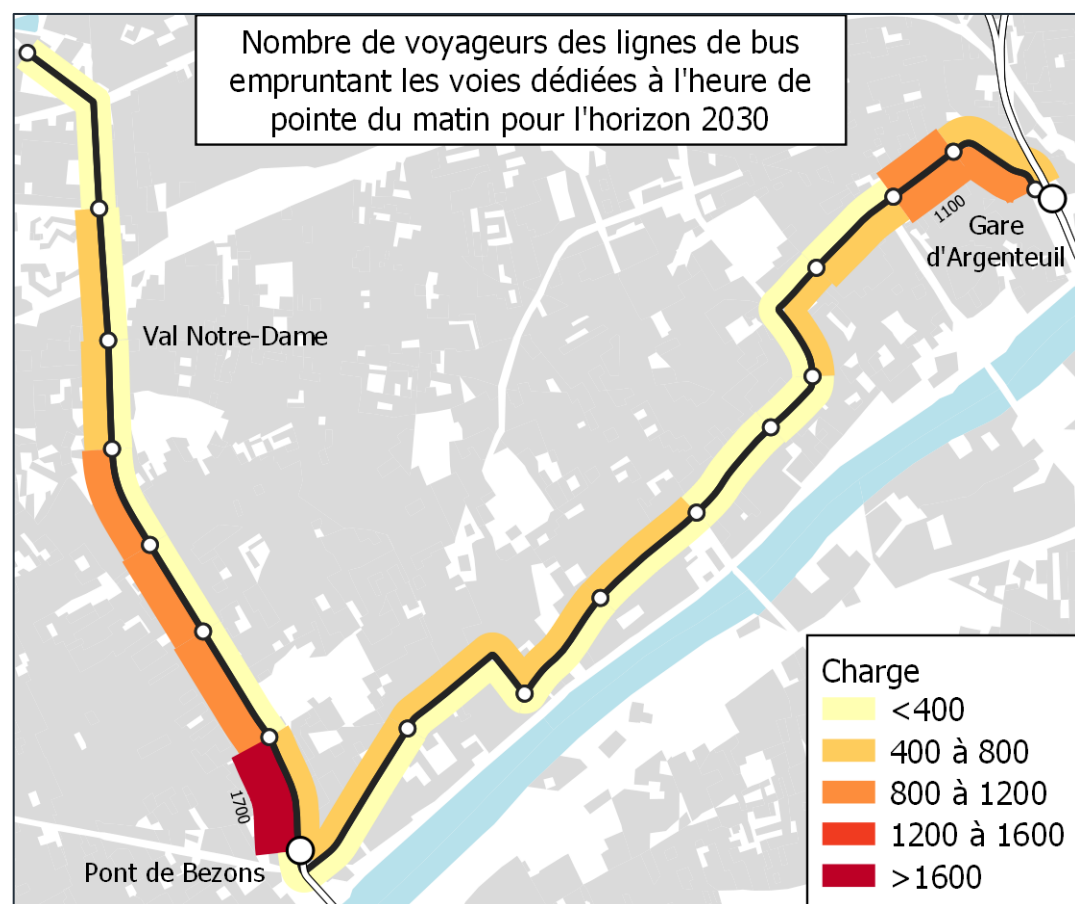


Figure 123 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

Le tableau suivant présente les principaux résultats de modélisation pour l'horizon 2030 :

Voyageurs empruntant les voies dédiées	
Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	5 200
Ligne 272	2 900
Ligne 3	500
Autres lignes	1 800
Charge dimensionnante (tronçon le plus chargé)	1 700
Lignes 272 et 3	1 200
Autres lignes	500
Nombre de voyageurs / jour	46 000

Tableau 18 : Prévisions de fréquentation sur les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

La charge des bus empruntant les voies dédiées à l'approche de la gare d'Argenteuil diminuera du fait de l'arrivée du T11 Express et sera d'environ 1100 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Zoom sur les lignes 3 et 272

Par rapport à l'horizon 2028, le nombre d'utilisateurs de la ligne 272 diminuera :

Fréquentation à l'heure de pointe du matin		Ligne 272	Ligne 3
		3 400 voyageurs	600 voyageurs
Part des voyageurs empruntant :	- Exclusivement les voies dédiées	70%	39%
	- Exclusivement le périmètre des mesures d'accompagnement	15%	13%
	- Les deux types d'aménagements	15%	48%

Tableau 19 : Prévisions de fréquentation des lignes 272 et 3 à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

Au total, **5 800** voyageurs privilégieront des aménagements à l'heure de pointe du matin en circulant sur les voies dédiées et/ou sur les lignes 3 et 272, ce qui représente **52 000** voyageurs par jour.

3.3.2.2.3. Origines et destinations des usagers

Parmi les 6 200 voyageurs empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2028, deux voyageurs sur cinq auront pour origine la commune d'Argenteuil et plus d'un voyageur sur cinq proviendront de la commune de Bezons. Ainsi, les secteurs d'origine des utilisateurs du projet se concentrent autour des aménagements prévus et plus largement autour de la ligne 272.

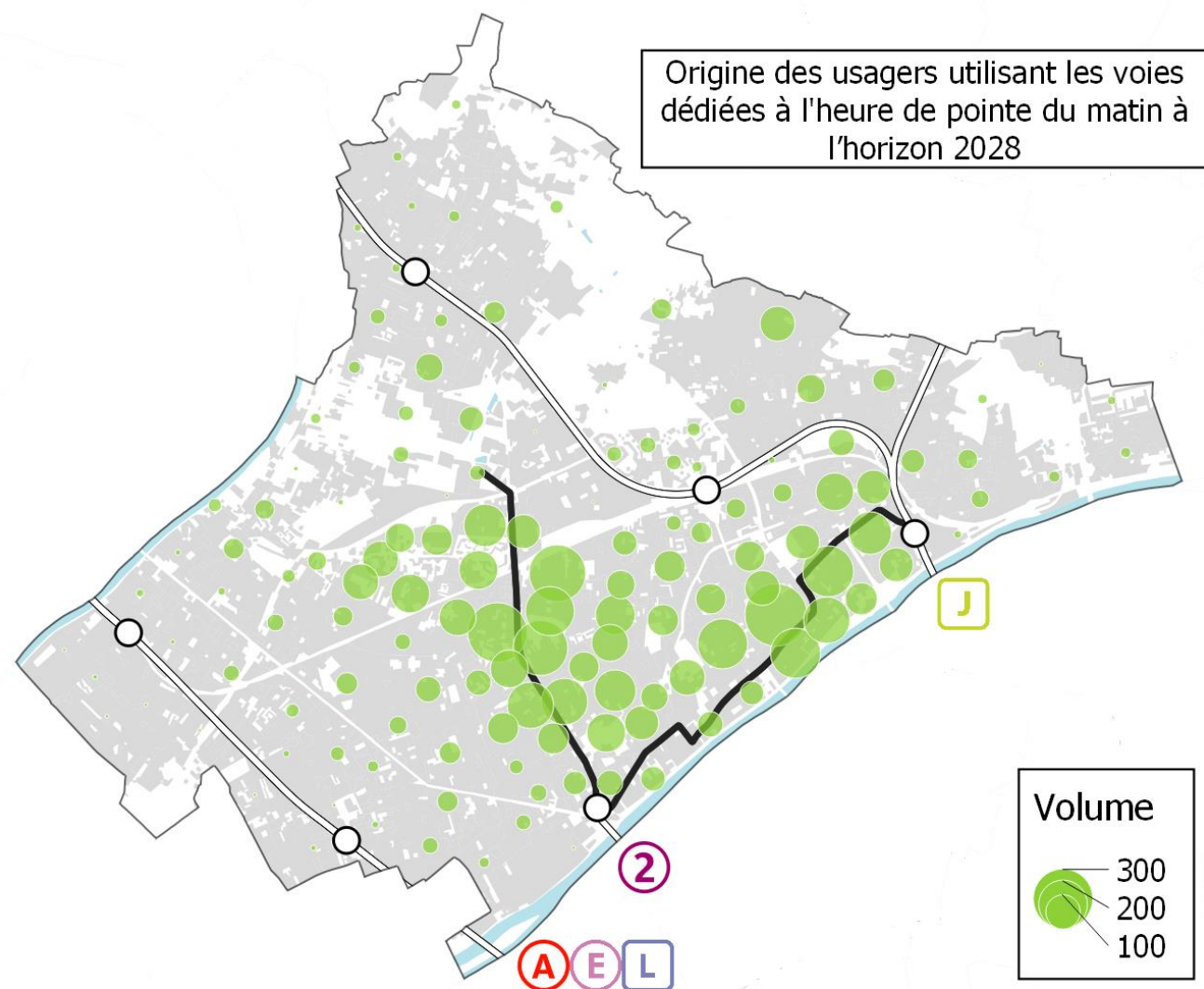


Figure 124 : Origine des usagers utilisant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2028

Bien que deux voyageurs sur cinq empruntant les voies dédiées sont à destination du territoire d'étude, le projet sert également à rejoindre les zones d'emplois des Hauts-de-Seine ainsi que Paris.

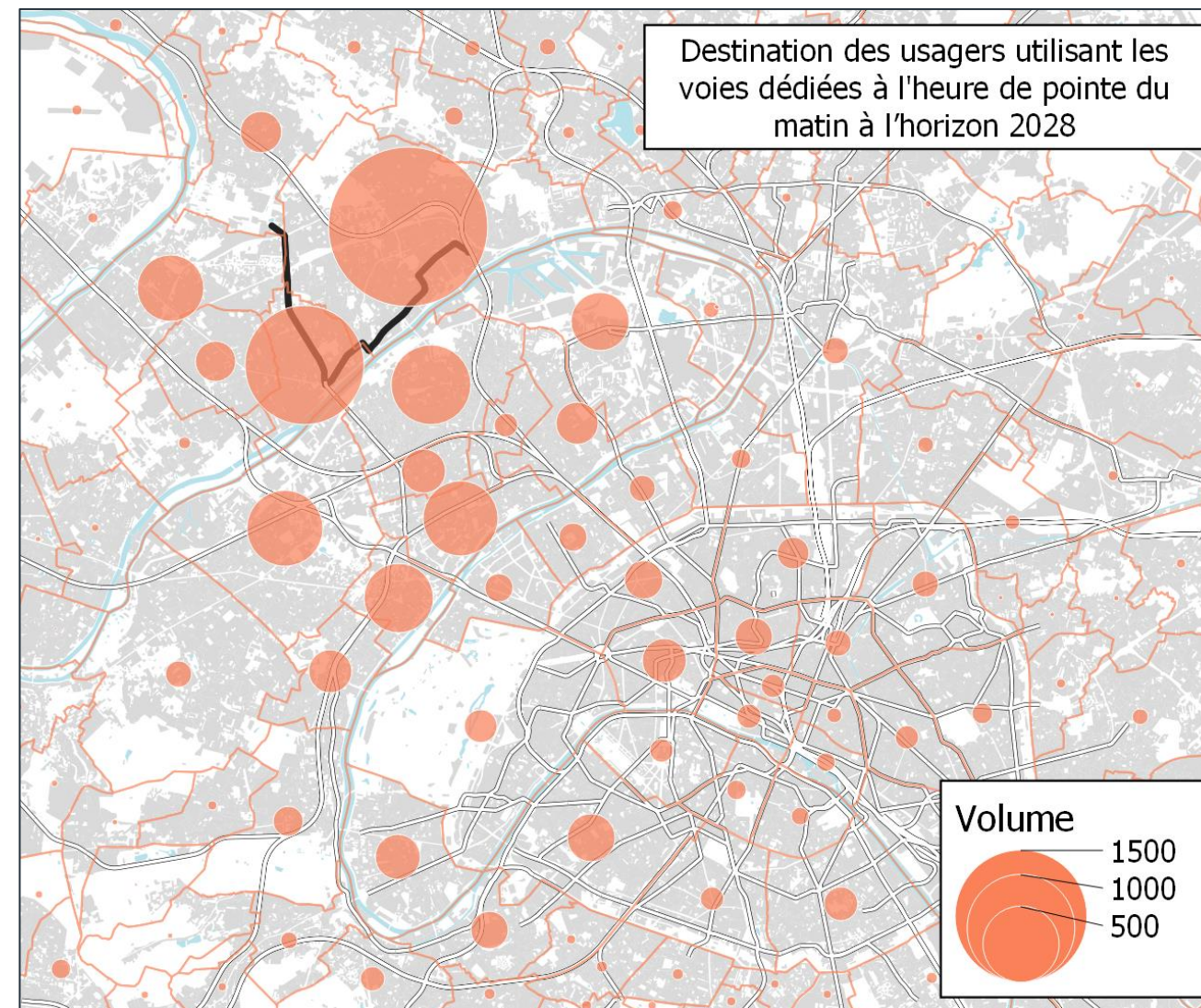


Figure 125 : Destination des usagers utilisant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2028

3.3.2.2.4. Correspondances

L'arrêt Pont de Bezons constitue le principal arrêt de correspondance des bus empruntant les voies dédiées.

A l'horizon 2028 à l'heure de pointe du matin, le trafic y est estimé à 2 200 personnes du bus vers le T2 et à 600 voyageurs dans le sens inverse. A l'horizon 2030, le nombre de correspondants du bus vers le T2 diminue à 1 700 voyageurs compte tenu des itinéraires alternatifs permis par le T11 Express.

3.3.3. Impacts du projet sur la mobilité et les conditions de déplacements

La réalisation du projet Bus Entre Seine améliorera les conditions de déplacements et modifiera la mobilité dans le territoire qu'il dessert.

Les effets du projet concernent notamment :

- L'amélioration des temps de parcours en transports collectifs du fait des aménagements réalisés (priorité aux feux, voies dédiées etc.),
- L'amélioration de la qualité de service, notamment la ponctualité et le confort pour le voyageur,
- Le report de déplacements réalisés en voiture particulière vers les transports collectifs.

3.3.3.1. GAINS DE TEMPS ASSOCIES AU PROJET

Le projet améliorera principalement les vitesses commerciales des bus circulant sur la RD 392 et sur le tronçon entre Pont de Bezons et la gare d'Argenteuil. Les temps de parcours pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 seront nettement améliorés.

Entre la situation de référence et la situation de projet, le gain de temps moyen des utilisateurs des voies dédiées est estimé à **2 minutes et 47 secondes** à l'horizon 2028. Ces gains sont cartographiés ci-après à titre d'exemple vers l'arrêt Pont de Bezons.

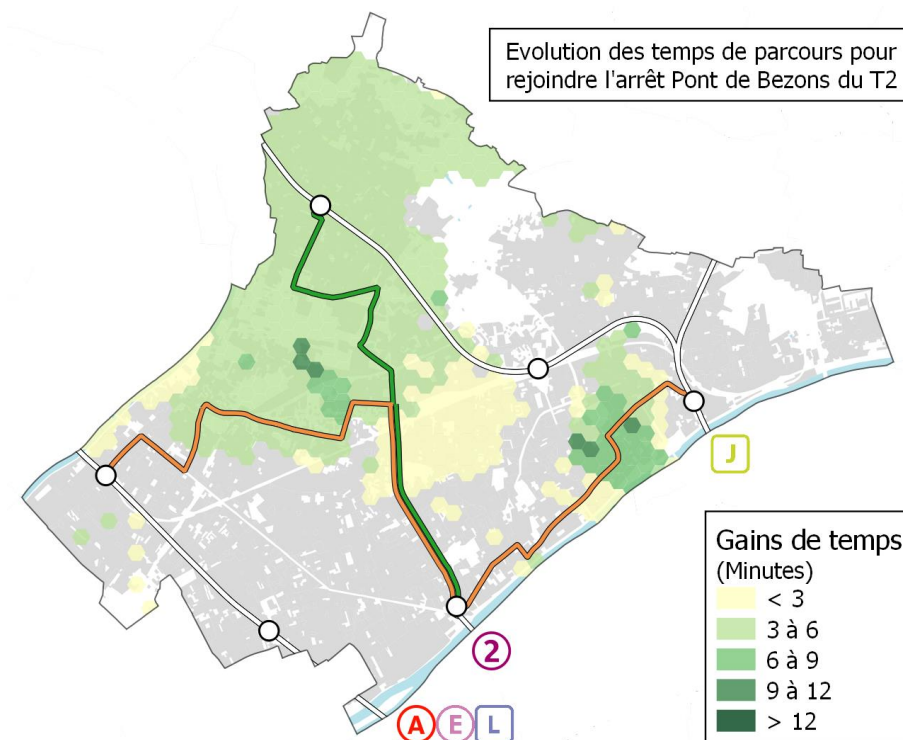


Figure 126 : Evolution des temps de parcours pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 entre la situation de référence et la situation de projet en 2028

Les usagers utilisant les voies dédiées sur une longue section auront un gain de temps plus important. Ainsi, l'accès au T2 depuis le secteur d'Argenteuil situé à l'Est de la Place du 11 Novembre sera grandement amélioré. Dans une moindre mesure, les habitants du nord-est de Sartrouville et de la ville de Corneilles-en-Parisis bénéficieront d'un accès amélioré au Pont de Bezons.

La carte suivante présente le temps nécessaire pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 en prenant en compte les temps d'attente et de rabattement à pied vers les arrêts de transports collectifs en situation de projet à l'horizon 2028 :

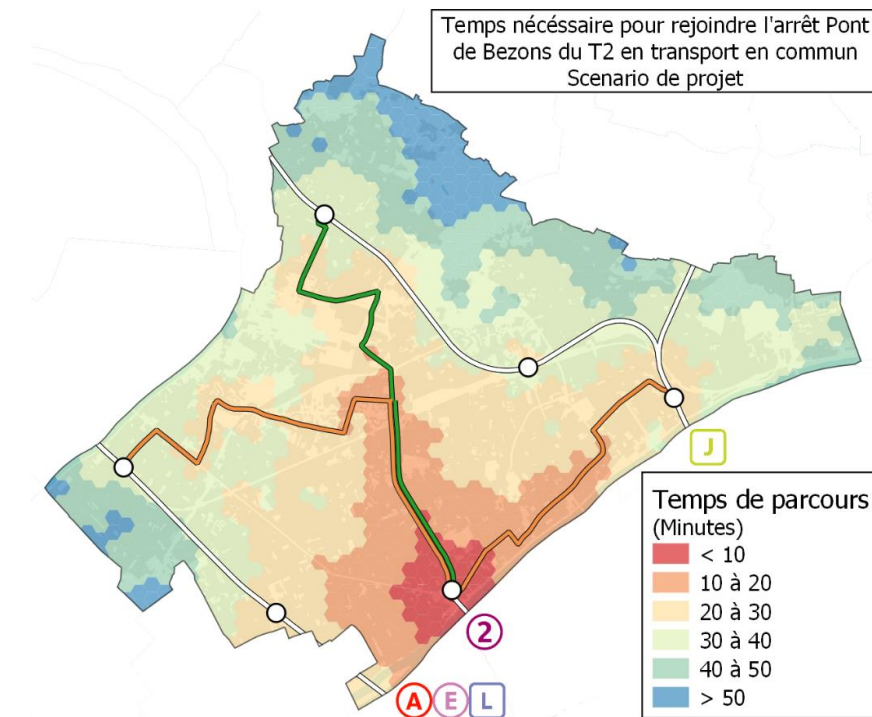


Figure 127 : Temps de parcours nécessaire pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 en situation de projet en 2028

3.3.3.2. REPORT DE LA VOITURE VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

La part des utilisateurs du projet qui auraient utilisé leur voiture en son absence est limitée. En effet, le projet consiste principalement en une amélioration des vitesses de circulation des bus et s'accompagne peu de renfort d'offre. Le projet est donc peu enclin à générer du report modal de la voiture vers les transports collectifs. Ainsi, les anciens utilisateurs de la voiture représentent moins de 1% des utilisateurs du projet et la portée moyenne de leurs déplacements est de 11,8 kilomètres environ. Néanmoins, le projet permet d'économiser 300 000 véhicules x kilomètres la première année pleine d'exploitation.

3.3.3.3. IMPACT SUR LA CHARGE DU T2

Le T2 est actuellement une des lignes les plus chargées d'Île-de-France à l'heure de pointe du matin. La partie de cette ligne, au sud de La Défense, sera considérablement déchargée par la mise en service de la Ligne 15 Ouest.

Le projet Bus Entre Seine facilitera le rabattement en bus vers le T2. Toutefois, comme indiqué ci-avant, ce projet apportera essentiellement une amélioration de qualité de service et non une offre nouvelle. De ce fait, son impact sur la charge dimensionnante du T2 sera limité et est estimé à **2%** de la capacité horaire du T2 à l'horizon 2028.

3.3.4. Bilan socio-économique monétarisé

3.3.4.1. PRINCIPES GENERAUX DE L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts. La valorisation des avantages du projet pour la collectivité repose sur des méthodes conventionnelles visant à leur donner un équivalent monétaire, permettant ainsi de les rapporter aux coûts.

Le bilan socio-économique d'un projet de transports collectifs tient ainsi compte des postes suivants :

- Ensemble des coûts d'investissement imputables au projet,
- Différence de coûts d'exploitation avec la situation de référence sans le projet,
- Gains de temps pour les usagers des transports collectifs,
- Gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les usagers restant sur la voirie,
- Economies de dépenses en relation avec l'entretien de la voirie et la police de circulation,
- Diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

Pour les dossiers de schéma de principe, enquête publique et avant-projet de nouvelles infrastructures de transports collectifs présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités pour approbation, l'évaluation socio-économique est réalisée selon une méthode spécifique. Cette spécificité tient aux différentes valeurs tutélaires utilisées pour le calcul et non à la nature des avantages pris en compte.

Par ailleurs, l'instruction ministérielle en vigueur depuis le 1er octobre 2014 précise la méthode à employer pour la réalisation des calculs de l'évaluation socio-économique pour les projets de l'État, de ses établissements publics et de ses délégataires. Elle préconise l'utilisation d'autres valeurs tutélaires et conventions de calcul.

Afin de rendre possible la comparaison de l'évaluation socio-économique du projet Bus Entre Seine avec celle des autres projets présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités d'une part, et avec d'autres projets de transport en France d'autre part, les deux méthodes de calcul ont été mises en œuvre :

- La méthode francilienne,
- La méthode de l'instruction ministérielle.

3.3.4.2. PARAMETRES ET CONVENTIONS DE L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

L'évaluation socio-économique est réalisée aux conditions économiques de 2019 qui correspondent aux conditions dans lesquelles les coûts du projet sont exprimés.

Les paramètres pris en comptes dans les deux méthodes sont listés dans le tableau ci-après :

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Valeur pour l'année 2028 en € ₂₀₁₉	Evolution (en monnaie constante)	Valeur pour l'année 2028 en € ₂₀₁₉	Evolution (en monnaie constante)
Période de calcul	Depuis la première année de décaissement, jusqu'à 30 ans après mise en service		Depuis la première année de décaissement jusqu'en 2070	
Valeur résiduelle	Valeur résiduelle au bout de 30 ans des infrastructures et du matériel roulant		Les avantages et les coûts sont prolongés en valeur moyenne sur la période 2070 - 2140	
Taux d'actualisation	8 %		4 %	
Coût d'opportunité des fonds publics (COFP)	Sans objet		+ 20 %	
Valeur du temps	25,0 € / heure	+ 1,5 % par an	14,5 € / heure	Evolution prévue du PIB/tête x 0,7
Coût d'utilisation de la voiture particulière	33,4€ / 100 km	Pas d'évolution	13,9€ / 100 km	Pas d'évolution
Entretien de la voirie/police circulation	2,7€ / 100 km	Pas d'évolution	2,7€ / 100km	Pas d'évolution
Coûts collectifs des pollutions et des nuisances	Bruit	5,5€ / 100 km	+2% par an	1,9€ / 100 km ³ Evolution prévue du PIB/tête
	Pollution	4,2€ / 100 km	+2% par an	Très dense : 21,2€ / 100 km Dense : 5,8€ / 100 km Diffus : 1,7€ / 100 km -6% par an avant 2020 ; 0% après
	Effet de serre	1,7€ / 100 km	+2% par an	1,7€ / 100 km ³ +6% par an avant 2030 ; +4% par an après
Sécurité routière	1,2€ / 100 km	+1% par an	5,2€ / 100 km	Evolution prévue du PIB/tête

Tableau 20 : Paramètres des méthodes d'évaluation

Les indicateurs socio-économiques calculés sont :

- La valeur actualisée nette du projet (VAN), qui est la somme des bénéfices nets annuels (avantages - coûts) actualisés à une année donnée pour un taux d'actualisation donné :

$$VAN = \sum \frac{A_n}{(1+a)^n}$$

- La valeur actualisée nette du projet par euro investi,
- Le taux de rentabilité interne économique et social (TRI), qui est le taux d'actualisation pour lequel la VAN du projet ainsi calculée est égale à zéro.

³ Valeurs issues de l'instruction adaptées au contexte francilien

3.3.4.3. BILAN SOCIO-ECONOMIQUE MONETAIRISE DU PROJET

Le calcul du bilan socio-économique du projet est effectué aux conditions économiques de 2019.

Le bilan est établi en tenant compte :

- Des coûts de réalisation du projet,
- Des avantages générés, estimés en 2028 et en 2030. On fait par ailleurs l'hypothèse d'une évolution du trafic de 1% par an de 2028 à 2029, puis après 2030.

3.3.4.3.1. Gains de temps modélisés

Le gain de temps est traduit en bénéfice monétarisé en appliquant la valeur du temps relative aux deux méthodes d'évaluation. Les résultats sont déclinés dans le tableau ci-après :

	Méthode francilienne			Méthode instruction ministérielle		
	Année 2028	Année 2030	VAN	Année 2028	Année 2030	VAN
Gains de temps monétarisés en €₂₀₁₉	15,7 M€	15,0 M€	213 M€	9,1 M€	8,6 M€	297 M€

Tableau 21 : Gains de temps monétarisés

3.3.4.3.2. Gains liés au report modal

Le report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs lié au projet conduit à plusieurs types de gains.

- Les utilisateurs de la voiture particulière en situation de projet bénéficieront de gains de temps liés à la mise en service du projet : la réduction du trafic automobile engendrée par le report modal permettra de réduire la congestion routière ;
- Les automobilistes qui choisissent d'utiliser les transports collectifs bénéficieront d'une économie dans leur dépense transport : ces anciens automobilistes paieront uniquement un titre de transport pour utiliser les transports en commun. Les dépenses liées au carburant, à l'assurance du véhicule, aux frais d'entretien, de stationnement, de péage etc. seront évitées ;
- La diminution du trafic routier engendrée par le report modal permet également de réduire les coûts d'exploitation de la voirie (entretien, renouvellement) et de police de la circulation ;
- Le report modal induit une réduction des nuisances générées par la circulation automobile (pollution, bruit, émissions de gaz à effet de serre) et contribue ainsi à la préservation de l'environnement. De même, en contribuant à réduire le trafic routier, le projet permet de diminuer les risques d'accidents de la route et améliore ainsi la sécurité. Ces gains environnementaux et sociaux apportés par le projet ont eux aussi été valorisés ;
- La construction et la maintenance d'un véhicule induit des nuisances sur l'environnement. La réduction (pour la voiture particulière) ou l'augmentation (pour les bus) de son usage génère ainsi économies ou coûts supplémentaires.

Les gains liés au report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs sont valorisés à 0,42 million d'euros en 2028 pour la méthode francilienne et 0,26 million d'euros pour la méthode de l'instruction cadre. À l'horizon 2030, ils s'établissent respectivement à 0,39 et 0,27 million d'euros.

Ils se décomposent de la façon suivante :

Gains en M€ ₂₀₁₉	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle

	2028	2030	VAN	2028	2030	VAN
Décongestion de la voirie	0,27	0,26	3,66	0,16	0,15	5,08
Économies d'utilisation de la voiture	0,10	0,09	1,11	0,04	0,04	1,52
Économies d'entretien et de police de la voirie	0,01	0,01	0,09	0,01	0,01	0,21
Diminution des externalités environnementales négatives	0,03	0,03	0,47	0,03	0,06	2,20
<i>dont nuisances sonores</i>	0,02	0,02	0,23	0,00	0,00	0,02
<i>dont pollution</i>	0,01	0,01	0,17	0,03	0,05	1,95
<i>dont émissions de gaz à effets de serre</i>	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,23
Gains de sécurité routière	0,00	0,00	0,05	0,02	0,01	0,52
Total - Gains liés au report modal	0,42	0,39	5,38	0,26	0,27	9,54

Tableau 22 : Gains liés au report modal

La valeur actualisée des effets liés au report modal est estimée à :

- 5,4 M€₂₀₁₉ selon la méthode francilienne ;
- 9,5 M€₂₀₁₉ selon la méthode de l'instruction ministérielle.

3.3.4.3.3. Coûts du projet

Le coût d'investissement pris en compte pour l'évaluation socio-économique du projet correspond :

- Aux coûts de réalisation des aménagements en faveur des bus, des infrastructures,
- Au coût d'acquisition du matériel roulant.

L'évaluation s'étalant sur plusieurs décennies, des hypothèses sont faites sur la durée de vie des infrastructures et du matériel roulant pour tenir compte des renouvellements nécessaires pour conserver une qualité de service constante de la ligne.

Les coûts de réalisation des aménagements sont estimés à 125 M€₂₀₂₀. Il est pris pour hypothèse que l'acquisition du matériel roulant se fait pendant les deux années précédant la mise en service du projet, pour un total de 1,1 M€₂₀₁₉. Le coût d'exploitation supplémentaire et d'entretien annuel des bus associé à la mise en service du projet s'établit à 1,28 M€₂₀₁₉ en 2028.

3.3.4.3.4. Bilan socio-économique

Le bénéfice actualisé net du projet est de :

- + 49 M€₂₀₁₉ selon la méthode francilienne, soit un bénéfice actualisé net par euro investi de +0,3.
- + 49 M€₂₀₁₉ selon la méthode de l'instruction ministérielle, avec un bénéfice actualisé net par euro investi de +0,3.

En € ₂₀₁₉	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	+ 219 M€	+ 307 M€
Coûts	- 170 M€	- 258 M€
Bénéfice actualisé net	+ 49 M€	+ 49 M€
Bénéfice actualisé net / euro investi	+ 0,3	+ 0,3
Taux de rentabilité interne	10,2 %	4,9 %

Tableau 23 : Bilan socioéconomique du projet

Dans les deux cas, le taux de rentabilité interne dépasse le taux d'actualisation, le seuil de rentabilité socio-économique est donc atteint. L'opportunité du projet est avérée.

3.3.4.3.5. Tests de sensibilité

Compte tenu de l'augmentation de la congestion routière prévue dans le scénario « fil de l'eau » du modèle de prévision de trafic routier et de son effet sur les vitesses commerciales des bus, une analyse de la sensibilité de l'évaluation socio-économique a été réalisée.

Des temps de parcours « fil de l'eau » ont ainsi été estimés pour les principales lignes de bus du secteur à l'aide de l'évolution des vitesses de circulation routières et des temps de parcours actuels.

La nouvelle situation de référence se trouve ainsi dégradée, la rentabilité du projet est donc renforcée :

En € ₂₀₁₉	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	+ 439 M€	+ 613 M€
Coûts	- 170 M€	- 258 M€
Bénéfice actualisé net	+ 269 M€	+ 356 M€
Bénéfice actualisé net / euro investi	+ 1,8	+ 2,1
Taux de rentabilité interne	17,5 %	9,5 %

Tableau 24 : Bilan socioéconomique du projet en considérant la situation fil de l'eau comme situation de référence

3.4. CONCLUSION SUR L'INTERET ET UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Le projet Bus Entre Seine répond aux enjeux des territoires qu'il dessert, que ce soit à l'échelle locale ou à l'échelle régionale.

A l'échelle locale, il améliore l'accessibilité aux centralités urbaines et principaux équipements tout en améliorant les connexions avec les grands pôles franciliens. Le projet participe au développement urbain et économiques des quatre communes, en accompagnant les projets urbains du territoire (Porte Saint-Germain / Berges de Seine, ZAC Cœur-de-Ville et Bords de Seine, NPNRU du Plateau, ZAC des Bois-Rochefort, etc.) et en participant à la requalification des espaces publics.

A l'échelle régionale, le projet s'inscrit dans une démarche générale d'amélioration des conditions de déplacements des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire. La qualité de service offerte aux voyageurs est améliorée avec des bus plus réguliers, plus rapides, plus fréquents et plus accessibles et garantissant des correspondances optimisées avec plusieurs axes lourds du réseau francilien existants (T2, RER A, Transilien J et L) et en projet (EOLE et T11 Express).

Par les gains de temps qu'il génère, le report modal qu'il induit et les effets positifs qu'il apporte (notamment en termes de santé publique), le projet Bus Entre Seine présente un bilan socio-économique positif, ce qui confirme l'utilité publique de ce projet pour le territoire.

Par ailleurs, comme développé dans l'étude d'impact, le projet comporte des impacts maîtrisés sur son environnement.



Liste des tableaux

Tableau 1 : Dimensionnement du site propre	13
Tableau 2 : Offre prévue pour la ligne 272 (journée type).....	83
Tableau 3 : Offre prévue pour la ligne 3 (journée type).....	83
Tableau 4 : Offre prévue en heure de pointe pour les autres lignes de bus du secteur	83
Tableau 5 : Temps de parcours total de la ligne 3 (Pont de Bezons -> Cormeilles).....	85
Tableau 6 : Temps de parcours total de la ligne 3 (Cormeilles -> Pont de Bezons).....	85
Tableau 7 : Temps de parcours total de la ligne 272 (Argenteuil -> Sartrouville)	85
Tableau 8 : Temps de parcours total de la ligne 272 (Sartrouville -> Argenteuil)	85
Tableau 9 : Bilan de l'impact stationnement par commune	93
Tableau 10 : Tableau synthétique des coûts d'investissement du projet Bus Entre Seine pour les voies dédiées et les mesures d'accompagnement (en M€ HT)	120
Tableau 11 : Tableau synthétique des coûts (en M€ HT)	120
Tableau 12 : Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons	136
Tableau 13 : Temps de parcours de bus circulant sur les voies dédiées pour les différentes situations	137
Tableau 14 : Temps de parcours de la ligne 3 pour les différentes situations	137
Tableau 15 : Temps de parcours de la ligne 272 pour les différentes situations	137
Tableau 16 : Prévisions de fréquentation sur les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028	138
Tableau 17 : Usage des lignes 272 et 3 à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028	138
Tableau 18 : Prévisions de fréquentation sur les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030	139
Tableau 19 : Prévisions de fréquentation des lignes 272 et 3 à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030	139
Tableau 20 : Paramètres des méthodes d'évaluation.....	142
Tableau 21 : Gains de temps monétarisés	143
Tableau 22 : Gains liés au report modal	143
Tableau 23 : Bilan socioéconomique du projet.....	144
Tableau 24 : Bilan socioéconomique du projet en considérant la situation fil de l'eau comme situation de référence.....	144

Liste des figures

Figure 1 : Chronologie des décisions administratives et des études liées au Bus Entre Seine	4
Figure 2 : Liaisons T Zen potentielles identifiées au PDUIF (2012).....	4
Figure 3 : Projet retenu au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités)	6
Figure 4 : Exemples d'aménagements retenus au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités)	6
Figure 5 : Carte de présentation générale du projet Bus Entre Seine	11
Figure 6 : Exemple de déclinaisons de mobilier de station suivant l'emprise disponible	13
Figure 7 : Aménagement type d'une station sur les voies dédiées.....	14
Figure 8 : Positionnement stations sur les voies dédiées et mesures d'accompagnement	15
Figure 9 : Synthèse des aménagements cyclables sur les voies dédiées du projet Bus Entre Seine	16
Figure 10 : Proposition de palette végétale pour le projet	18



Figure 11 : Itinéraire des lignes 3 et 272.....	20
Figure 12 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial.....	21
Figure 13 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bilatéral.....	21
Figure 14 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre monodirectionnel	21
Figure 15 : Coupe type pour l'insertion de circulation en banalisée.....	21
Figure 16 : Aménagements bus retenus sur les voies dédiées et synoptique des stations le long des voies dédiées	23
Figure 17 : Séquences d'études	24
Figure 18 : Proposition d'insertion dans le centre-ville d'Argenteuil.....	24
Figure 19 : Profil actuel sur le boulevard Maurice Berteaux.....	25
Figure 20 : Coupe type en section courante sur le boulevard Berteaux	25
Figure 21 : Profil actuel sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et le Boulevard Maurice Berteaux	25
Figure 22 : Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix entre les rues Berteaux et Michelet	25
Figure 23 : Profil actuel sur le boulevard Léon Feix entre les rues Michelet et Belin.....	26
Figure 24 : Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix	26
Figure 25 : Intention d'aménagement sur le boulevard Léon Feix	26
Figure 26 : Plans d'insertion du boulevard Léon Feix.....	28
Figure 27 : Profils actuels sur les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni.....	29
Figure 28 : Coupe type en section courante sur les boulevards Gallieni et Jeanne d'Arc.....	29
Figure 29 : Plan d'insertion sur les boulevards Jeanne D'Arc et Gallieni.....	31
Figure 30 : Profils actuels de la RD48.....	32
Figure 31 : Coupe au droit de la station « De Gaulle » sur la RD48.....	32
Figure 32 : Plan d'insertion de la RD48	33
Figure 33 : Proposition d'insertion du centre-ville d'Argenteuil au Pont de Bezons.....	34
Figure 34 : Profils actuels de la rue Henri Barbusse	35
Figure 35 : Coupe type en section courant sur la rue Henri Barbusse	35
Figure 36 : Plan d'insertion de la rue Henri Barbusse	37
Figure 37 : Profils actuels sur la rue Michel Carré.....	38
Figure 38 : Coupe au droit de la station « Marais »	38
Figure 39 : Coupe type en section courante avec site propre latéral sur la rue Michel Carré entre l'accès-sortie du O' Marché Frais et le boulevard du Général Delambre	38
Figure 40 : Plans d'insertion de la rue Michel Carré	43
Figure 41 : Profil actuel sur le boulevard du Général Delambre	44
Figure 42 : Coupe type en section courante sur le boulevard du Général Delambre	44
Figure 43 : Plan d'insertion du boulevard du Général Delambre	45
Figure 44 : Profil actuel de la rue Danielle Casanova	46
Figure 45 : Profil actuel de la rue Jean Jaurès	46
Figure 46 : Coupe type en section courante sur la rue Danielle Casanova	46
Figure 47 : Coupe type en section courante sur rue Jean Jaurès entre la rue Victor Hugo et la rue Honoré Maury	46
Figure 48 : Intention d'aménagement rue Jean Jaurès – Station Victor Hugo.....	46
Figure 49 : Plan d'insertion de la rue Danielle Casanova	48
Figure 50 : Plans d'insertion sur les rues Casanova et Jean Jaurès	50
Figure 51 : Remontées de file sur la RD392 en HPM (direction pont de Bezons)	52
Figure 52 : Remontées de file sur la RD311 en HPM	52
Figure 53 : Site propre existant sur RD392 entre le Pont de Bezons et la rue Edouard Vaillant.....	52
Figure 54 : Coupe type en section courante sur la RD392.....	52
Figure 55 : Intention d'aménagement sur la RD392- station Val Notre-Dame	53
Figure 56 : Intention d'aménagement sur la RD392- station La Grâce de Dieu	53



Figure 57 : Synthèse du fonctionnement des carrefours sur la RD392.....	53
Figure 58 : Coupe au droit de la station « Place des Droits de l’Homme » sur la RD392	54
Figure 59 : Plans d'insertion sur la RD 392.....	62
Figure 60 : Plan d’insertion entre la station « La Grâce de Dieu » et la rue Parmentier	63
Figure 61 : Plan d’insertion du carrefour Val Notre-Dame	63
Figure 62 : Profil actuel du carrefour RD392 / rue de Berry	64
Figure 63 : Plan d’insertion du carrefour RD392 / rue du Berry	64
Figure 64 : Profil actuel de l’ouvrage SNCF situé sur la RD392	65
Figure 65 : Plan de situation de l’ouvrage SNCF	65
Figure 66 : Coupe type sur la RD392 au niveau du franchissement des voies ferrées.....	65
Figure 67 : Plan de situation du pôle d’échange	66
Figure 68 : Plan des bus en passage au niveau du pôle d’échanges Pont de Bezons.....	66
Figure 69 : Quais ouest (à gauche) et est (à droite) au droit de la plateforme du tramway T2	67
Figure 70 : Profil actuel du boulevard du Parisis (source : google)	68
Figure 71 : Proposition d’insertion du boulevard du Parisis	68
Figure 72 : Coupe type en section courante sur le boulevard du Parisis	69
Figure 73 : Intention d’aménagement boulevard du Parisis – Station « Les Coudrées »	69
Figure 74 : Plan d’insertion du boulevard du Parisis.....	70
Figure 75 : Tracé des mesures d’accompagnement (MA).....	71
Figure 76 : Tracé des mesures d’accompagnement à Sartrouville.....	73
Figure 77 : Stations majeures de la ligne 272 à Sartrouville	74
Figure 78 : Réaménagement de stations proposé à Sartrouville	74
Figure 79 : Carrefours à feux à équiper de priorité pour les bus à Sartrouville	74
Figure 80 : Tracé des mesures d’accompagnement à Corneilles-en-Parisis	75
Figure 81 : Carrefours à feux à équiper de priorité pour les bus à Corneilles-en-Parisis	76
Figure 82 : Réaménagement proposé au carrefour Rue de Saint-Germain / Rue de Nancy.....	77
Figure 83 : Lignes de bus à haut niveau de service du projet Bus Entre Seine (lignes 3 et 272)	79
Figure 84 : Hypothèse de restructuration du réseau de bus (source : IDFM)	80
Figure 85 : Itinéraires des lignes 3 et 272	82
Figure 86 : Synthèse des temps de parcours estimés par secteur pour la situation projetée	84
Figure 87 : Interface entre le projet Bus Entre Seine et le Tram 11 Express.....	86
Figure 88 : Lignes de bus à haut niveau de service (ligne 3 et 272)	87
Figure 89 : Impacts du Bus Entre Seine sur la capacité viaire	88
Figure 90 : Modélisation du scénario projet à l’HPM à l’horizon 2030 (Source : CDVIA)	90
Figure 91 : Modélisation du scénario projet à l’HPS à l’horizon 2030 (Source : CDVIA)	91
Figure 92 : Evolution du trafic du scénario projet 2030 à l’HPM par rapport au scénario fil de l’eau 2030 (source : CDVIA).....	92
Figure 93 : Evolution du trafic du scénario projet 2030 à l’HPS par rapport au scénario fil de l’eau 2030 (source : CDVIA)	92
Figure 94 : Itinéraires convois exceptionnels.....	93
Figure 95 : Synthèse de l’impact stationnement	94
Figure 96 : Synthèse des aménagements cyclables du projet Bus Entre Seine.....	95
Figure 97 : Carte de la desserte piétonne projetée du Bus Entre Seine	96
Figure 98 : Phasage des travaux.....	99
Figure 99 : Coupe du phasage des travaux sur le boulevard Léon Feix.....	100
Figure 100 : Coupe du phasage des travaux sur la rue Barbusse	101
Figure 101 : Coupe du phasage des travaux sur la rue Michel Carré.....	102
Figure 102 : Coupe du phasage des travaux sur la RD392	103



Figure 103 : Tracé des deux variantes	106
Figure 104 : Contraintes d’insertion des deux variantes.....	106
Figure 105 : Tracé des cinq variantes.....	107
Figure 106 : Contraintes d’insertion des cinq variantes.....	107
Figure 107 : Coupe type sur le boulevard Maurice Berteaux - Variante 1	110
Figure 108 : Coupe type sur le boulevard Maurice Berteaux - Variante 2	110
Figure 109 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre le Boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet – variante 1	111
Figure 110 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre le Boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet – variante 2	111
Figure 111 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l’avenue Gabriel Péri – Variante 1	112
Figure 112 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l’avenue Gabriel Péri – Variante 2	112
Figure 113 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix entre la rue Michelet et l’avenue Gabriel Péri – Variante 3	112
Figure 114 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 1	114
Figure 115 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 2	114
Figure 116 : Coupe type sur le boulevard Léon Feix au droit du GARAC – Variante 3	114
Figure 117 : Schéma de la configuration de la variante 1	116
Figure 118 : Schéma de la configuration de la variante 2	116
Figure 119 : Configuration de la variante 2.....	118
Figure 120 : Configuration de la variante 3.....	118
Figure 121 : Planning directeur simplifié	121
Figure 122 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028	138
Figure 123 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030	139
Figure 124 : Origine des usagers utilisant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l’horizon 2028	140
Figure 125 : Destination des usagers utilisant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin à l’horizon 2028.....	140
Figure 126 : Evolution des temps de parcours pour rejoindre l'arrêt Pont de Bezons du T2 entre la situation de référence et la situation de projet en 2028.....	141
Figure 127 : Temps de parcours nécessaire pour rejoindre l’arrêt Pont de Bezons du T2 en situation de projet en 2028	141