

# Enquête publique unique

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

du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021 inclus

## Conclusions du Commissaire Enquêteur sur la Déclaration d'utilité publique du projet Murielle Lescop



# 1 Objet de l'enquête : le projet d'aménagement

La présente enquête publique est une enquête unique préalable au permis à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine », emportant mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Corneilles en Paris (95). Elle s'est déroulée sans incident jusqu'à son terme, du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021 inclus.

## 1.1 Présentation du projet

Le projet se situe sur les communes d'Argenteuil, Bezons, Corneilles en Paris et Sartrouville. Il s'inscrit dans la volonté de réaliser une liaison performante pour s'affranchir des difficultés de circulation rencontrées par les véhicules sur les lignes 272 et 3, notamment. Il reliera les différentes lignes radiales de transport en commun lourds qui maillent le territoire :

- Le RER A et la ligne L à Sartrouville
- La ligne J à Argenteuil et Corneilles en Paris
- La ligne de tramway T2 au pont de Bezons

Le projet comporte deux volets. Un aménagement dédié à la circulation des bus de 8.2 km, avec des voies en site propre et un réaménagement de façade à façade des rues qui accueilleront ces aménagements. Les travaux porteront sur l'itinéraire emprunté principalement par la ligne 272 et la ligne 3.

Voici ses caractéristiques principales :

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

Les fréquences seront augmentées.

Les aménagements consisteront en l'aménagement de voies séparées par une séparation haute d'environ 15 cm. Elles permettront d'empêcher le stationnement illégal et de séparer les flux. Ainsi le bus pourra s'affranchir des remontées de files dans les embouteillages.

Un certain nombre de points noirs du trafic ont été identifiés :

- Le bd Feix et Le bd Jeanne d'Arc
- La RD 48
- Le carrefour du 11 novembre
- La rue Michel Carré
- La RD 392 en différents points, notamment entre le pont de Bezons et le cœur de ville de Bezons, rond-point Schuman.

Ces aménagements seront accompagnés d'aménagements cyclables ; bandes cyclables et zones 30. Les axes concernés bénéficieront d'un élargissement des trottoirs, d'alignements d'arbres et d'aménagements paysagers en fonction des contraintes urbaines.

Pour ménager l'impact du projet sur le foncier, le maître d'ouvrage a adapté les différentes composantes du projet pour restituer au mieux l'ensemble des fonctions prodiguées par la voirie, tout améliorant la performance des bus.

Ainsi, le maître d'ouvrage a adapté le projet selon les secteurs :

Secteur 1 et 2 :

- Conservation d'une seule voie dédiée dans le sens le plus adapté.
- Phases en banalisé laissant dans la circulation véhicules particuliers, cycles et bus avec limitation de la vitesse à 30km/heure.
- Voies dédiées réservées aux bus et aux cycles élargies à 4.5 m.
- Suppression d'un sens de circulation.
- Bandes cyclables sur certains tronçons.

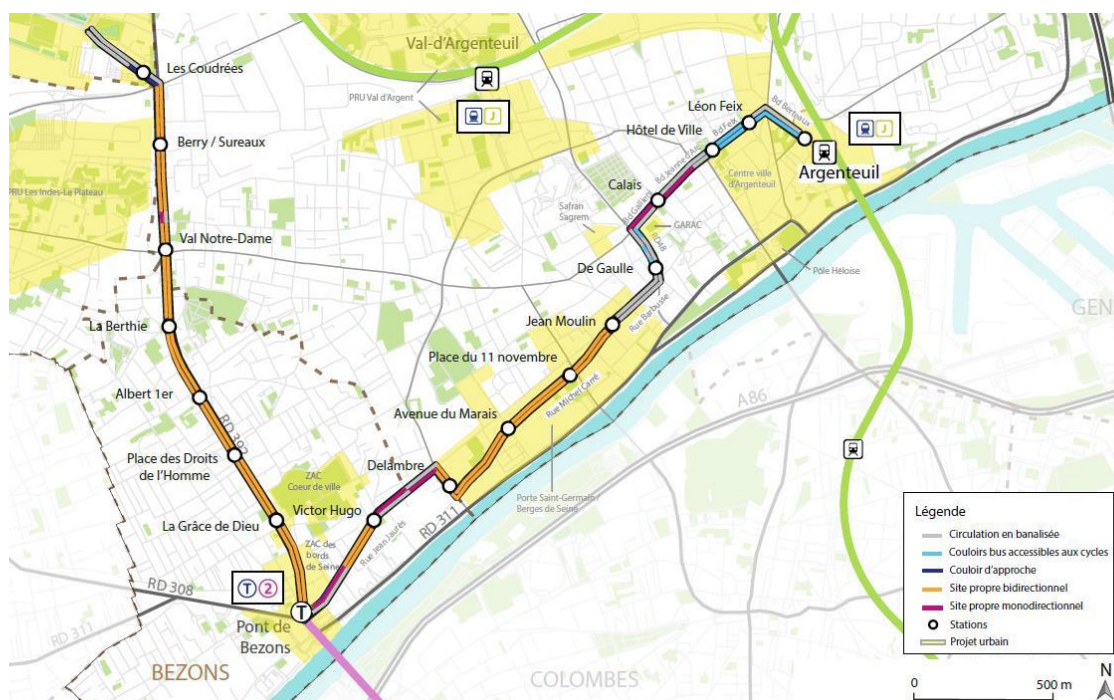
Secteur 3 (RD392)

- Voies bus bidirectionnelles axiales.
- Suppression de voies d'approches à certains carrefours.
- Fermeture de certains carrefours.
- Mise en place de bandes cyclables.

Ces aménagements profiteront aux autres lignes de bus du secteur. Les itinéraires des lignes 3 et 272 seront légèrement modifiés pour profiter au mieux des aménagements, et la station Fauvelle sera supprimée. Ces changements seront compensés par une réorganisation du réseau de bus en lien avec le projet, afin d'optimiser les aménagements. Ces modifications permettront d'irriguer :

- La rue Michel carré en cours de requalification à Argenteuil

- La cité des Indes et le quartier du Plateau à Sartrouville, objet d'un Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain<sup>1</sup>.
- Un nouveau centre commercial sur le bd Delambre à Argenteuil.
- La ZAC des Bords de Seine à Bezons (secteur autour du pont de Bezons).



<sup>2</sup> Aménagements bus retenus sur les voies dédiées et synoptique des stations le long des voies dédiées

A partir de la station Les Coudrées, des mesures d'accompagnements seront mises en places telles que :

- Système de priorité aux feux pour le bus.
- Réaménagements des stations principales.
- Unification du mobilier urbain pour une meilleure signalisation des stations dans l'espace urbain.

Elles concerneront l'itinéraire de la ligne 3 jusqu'à la gare de Cormeilles-en-Parisis et la ligne 272 jusqu'à la gare de Sartrouville.

## 1.2 Etude d'impact : état initial et impacts du projet

Le périmètre du projet s'étend dans un territoire fortement urbanisé et anthropique où les enjeux de biodiversité sont moyens. L'état initial du projet n'a pas fait ressortir de risques majeurs, à l'exception de :

- une petite portion des aménagements qui seront soumis au règlement du PPRI, mais qui n'impactera les écoulements des eaux.
- De la présence de gypse qui devra être prise en compte par le futur réseau d'assainissement des aménagements.
- des pollutions du sol ponctuelles dont la gestion sera établie ultérieurement par un plan de gestion que le maître d'ouvrage affinera avec des études complémentaires.

<sup>1</sup> NPNRU prévoit la transformation profonde de plus de 450 quartiers prioritaires de la politique de la ville en intervenant fortement sur l'habitat et les équipements publics, pour favoriser la mixité dans ces territoires

<sup>2</sup> Figure 16, pièce B Notice explicative p. 23

Concernant le milieu naturel, la présence de friches et de parcs le long de la rue Michel Carré et de la rue Jean Jaurès à Bezons présentent des habitats favorables au cortège d'oiseaux des milieux ouverts et semi ouverts et des oiseaux des milieux arborés. Certaines espèces étant protégées dans ces cortèges, le maître d'ouvrage devra demander une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées en application de l'article L411-1 du code de l'environnement.

On note la présence d'arbres à caractère patrimonial sur les bd Feix, Jeanne d'Arc et Gallieni composés de marronniers et de tilleuls en bon état sanitaire. En revanche, sur les autres parties du tracé, les alignements sont plus disparates voire inexistantes, de qualités médiocre à bonne.

Le projet impactera ces alignements de manière contrastée : 332 arbres d'alignement supprimés contre 660 arbres plantés, permettant d'introduire des alignements sur des axes qui en sont dépourvus. Au total, le projet présente un bilan positif avec l'apport de 328 arbres sur l'état initial.

Concernant les impacts en termes de santé on note une plus forte exposition au bruit pour un certain nombre de riverains en raison de la destruction de bâtiments qui constituaient un masque sonore, ou du rapprochement des habitations de la chaussée. Cependant, le maître d'ouvrage a exposé les mesures compensatoires qui seraient mises en place.

Les impacts du projet sur la circulation sont contrastés. Il est bénéfique sur les axes du projet malgré la réduction ponctuelle de la voirie essentiellement en approche de certaines intersections et la fermeture d'une partie des carrefours, essentiellement sur la RD 392. En revanche on constate une dégradation des conditions de circulation avec ou sans projet sur la RD 311 qui sert d'axe de report. Le projet engendre une augmentation diffuse dans les voies adjacentes, liée notamment à la fermeture de certains carrefours. La pollution de l'air est faiblement impactée par le projet aux horizons 2028 et 2030.

L'impact du projet sur le stationnement est important. Sur Argenteuil le bilan montre un déficit de 256 places. En effet, les places de stationnement sont supprimées sur le bd Léon Feix (sauf une), boulevard Jeanne d'Arc, sur la RD 48 (sauf une), rue Henri Barbusse (sauf quatre). La moitié sont restituées rue Michel Carré. Sur la RD 392, l'impact est lui positif, où trente-huit places sont restituées.

L'impact foncier sur les propriétés privées est très fort. Les villes d'Argenteuil et de Bezons représentent la majorité des parcelles impactées. Les parcelles impactées représentent au total 35 060 m<sup>2</sup>.

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

### 1.3 Avis de l'autorité environnementale

La MRAe chargée de rédiger la vis a évoqué les problématiques liées à la pollution du sol, au risque inondation et à la disparition d'habitats d'espèces protégées.

Elle a demandé des compléments d'information, notamment sur les mesures compensatoires imposées par la destruction d'espèces protégées et sur les études de sols réalisées par le maître d'ouvrage. Elle souhaite également que soit affinée la présentation de la conduite du plan de gestion d'élimination des terres polluées.

### 1.4 Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a répondu dans un mémoire en réponse, annexé au dossier de l'enquête publique. Il s'est conformé aux recommandations de la MRAe et a annexé l'étude de la pollution des sols au dossier. Il a produit un plan des aménagements avec les noms des rues, une carte de synthèse des aménagements et apporté des précisions sur la recherche de sites de compensations pour répondre à la destruction d'espèces protégées.

## 1.5 Avis des personnes associées

Le Département du Val d'Oise a souhaité attirer l'attention du maître d'ouvrage sur les points suivants :

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

La Ville d'Argenteuil a émis des réserves concernant certains secteurs du projet :

- La suppression des alignements d'arbres sur le boulevard Jeanne d' Arc. Elle estime que : « La valorisation du cadre de vie d'Argenteuil passe par la préservation et l'intégration du végétal dans l'aménagement des axes de circulation. »
- Rue Michel Carré : Elle souhaite déporter l'emprise du projet légèrement en rive Nord de la rue Michel Carré sur les parcelles BW145 à BV264, pour éviter l'impact du projet sur le parc d'activité où sont installées des entreprises « dynamiques, sources d'emploi et d'attractivité, essentielles au territoire argenteuillais pour lesquelles la réduction de leur emprise serait préjudiciable.

La Ville conclut : « Il est ainsi essentiel que ces parcelles complémentaires soient intégrées au projet et inscrites dans le futur emplacement réservé, qui sera créé pour le projet Bus entre Seine. »

Elle a ainsi identifié de nouvelles parcelles dans le cadre de l'opération Porte Saint Germain qui pourrait être intégrées au projet, et pour l'acquisition desquelles elle pourrait accompagner IDF Mobilités.

Les autres personnes associées n'ont pas émis d'avis.

## 1.6 Attendus du projet

Le projet Bus entre Seine permettra d'irriguer des secteurs en pleine transformation. Ces secteurs accueilleront de nouveaux emplois et de nouveaux habitants de manière importante. Il s'agit notamment de :

- Rue Michel Carré avec l'opération Porte de l'Ouest-Berges de Seine.
- RD 392 : l'opération Cœur de Ville à Bezons
- Cité des Indes à Sartrouville.
- ZAC des Bords de Seine à Bezons.
- ZAC des Bois-Rochefort à Corneilles en Paris.

Par ailleurs il permettra le rabattement vers des pôles de transports en commun structurants :

- Ligne L et RER A à la gare de Sartrouville
- Terminus du Tramway T2 au pont de Bezons
- Ligne J à la gare d'Argenteuil et de Corneilles-en-Parisis

Ces lignes permettent de rejoindre Paris, La Défense et Cergy-Pontoise. Ce sont les destinations domiciles-travail majoritaires identifiées dans le secteur d'étude de l'étude d'impact.

Il procurera un gain de temps non négligeable pour les voyageurs et plus de régularité qui rendront les transports plus attractifs. Si le report modal sur le bus est estimé à 1%, l'augmentation des populations irriguées par le projet rend indispensable une desserte performante de ces quartiers.

## 2 Organisation de l'enquête

### 2.1 Réunions préparatoires à l'enquête

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

En effet l'importance du périmètre des aménagements nécessitait une large information sur le territoire et des relais de communication supplémentaires.

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

### 2.2 Rencontres avec les représentants des communes

J'ai rencontré les villes de d'Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis avant et pendant l'enquête. La Ville d'Argenteuil a fait part de son souhait de préserver les alignements impactés par le projet sur les boulevards Feix, Jeanne d'Arc et Gallieni. Elle souhaite également que le projet soit légèrement déporté sur la rive Nord de la rue Michel Carré en raison de l'occupation de cette rive par un habitat fortement dégradé et la présence de casses automobiles, générateurs de nuisances.

La Ville de Bezons a regretté les choix opérés en matière d'aménagements cyclables qu'elle juge insuffisants en termes de sécurité et non conforme aux recommandations du CEREMA.

Les villes ont tout de même exprimé leur souhait de voir ce projet aboutir car il permettra une meilleure desserte des points suivants :

- Le quartier des Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis avec ses équipements scolaires et de loisirs.
- Le secteur Michel Carré et les futurs aménagements de la Porte Saint Germain qui restructureront complètement le quartier qui deviendra mixte avec 2000 logements attendus et une revalorisation de la zone d'activités.
- Desserte du GARAC, cité scolaire de rayonnement Régional.
- La RD92 qui fait l'objet d'une requalification urbaine totale de façade à façade.



## 2.3 Information effective du public

### 2.3.1 Arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête

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

### 2.3.2 Lieu, durée de l'enquête et permanences

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

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

J'ai assuré huit permanences dans les différentes communes :

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

### 2.3.3 Affichage

L'avis au public, format A2, présentant la taille de caractère réglementaire sur fond jaune portant sur l'arrêté, faisant connaître l'ouverture et les conditions de l'enquête, ainsi que le nom et les coordonnées du responsable du projet, a été affiché du 22 octobre au 15 décembre inclus sur les quatre communes, dans un rayon de 500 m autour du linéaire du projet en 86 points. Certains points ont été déposés le 13 décembre 2021 à Argenteuil et Bezons. Un avis a également été apposé dans les quatre mairies des quatre communes ainsi que dans la Préfectures du Val d'Oise. Il a également été publié sur le site de cette dernière sous la rubrique : politiques publiques \ Aménagement du territoire et construction \ Urbanisme-planification-logement\ Les déclarations d'utilité publique \ DUP.



### 2.3.4 Publications légales

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

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

### 2.3.5 Autres publications

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

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

### 2.3.6 Dossier de l'enquête

#### 2.3.6.1 Composition du dossier

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

1. Pièce A. Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
2. Pièce B : Notice explicative
3. Pièce C : Plan de situation
4. Pièce D : Plan général des travaux
5. Pièce E : Principales caractéristiques des ouvrages les plus importants
6. Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
7. Pièce G : Une étude d'impact incluant :
  - a. Un résumé non technique.
  - b. Description du projet et solutions de substitution envisagées.
  - c. Un état initial de l'environnement.
  - d. Evaluation des impacts du projet et mesures associées.
  - e. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.
  - f. Document d'incidences Natura 2000.
  - g. Effets cumulés.
  - h. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
  - i. Analyses complémentaires liées aux infrastructures de transport.
8. Pièce H : Evaluation socioéconomique.
9. Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des quatre villes concernées par le projet.
10. Pièce J : Avis émis sur le projet et réponse du maître d'ouvrage.
11. L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.
12. L'avis affiché sur les panneaux administratifs.

### 2.3.6.2 Appréciation du dossier d'enquête

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

### 2.3.7 Consultation du dossier

Le dossier pouvait être consulté :

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

### 2.3.8 Dépôt des observations

Le public pouvait déposer ses observations sur plusieurs relais :

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

### 2.3.9 Climat de l'enquête

Le personnel de la commune, bien informé de la tenue de l'enquête a pu orienter efficacement les visiteurs. L'équipe en charge du projet a pris le temps de me donner les explications nécessaires à la compréhension du projet.

### 2.3.10 Fin de l'enquête

J'ai remis au maître d'ouvrage le procès-verbal de synthèse le 17 décembre 2021. Le maître d'ouvrage a rédigé un mémoire en réponse qu'il m'a transmis le 18 janvier 2022.

### 3 Déroulement de l'enquête

L'enquête a suscité une participation moyenne. La participation est également à moduler en fonction des communes d'origine. La part la plus importante des contributeurs représente la commune d'Argenteuil.

#### 3.1 Permanences

J'ai reçu en tout quarante-quatre personnes. Ce sont les permanences d'Argenteuil qui ont connu la plus grande fréquentation en totalisant 28 personnes, suivies par celles de Bezons. Ce sont les deux communes les plus concernées par le projet. La participation des associations a été relativement importante. Les associations environnementales ont toutes apporté une contribution sur les aménagements cyclables, ce qui augmente le poids de ce thème dans l'ensemble des thématiques qui ont émergé

Les sujets abordés concernaient :

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

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

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

#### 3.2 Observations écrites

Au total on comptabilise 127 observations représentant 111 personnes. La majorité des contributeurs se sont exprimés sur le registre électronique. Les registres papier recueillent 28 observations. La majorité des contributeurs résident à Argenteuil (43%). Parmi les personnes morales qui se sont exprimées on compte huit associations, trois élus et le conseil départemental des Yvelines. Les associations environnementales ont toutes apporté une contribution sur les aménagements cyclables, ce qui augmente le poids de ce thème dans l'ensemble des thématiques qui ont émergé.

A l'issue de l'enquête on peut regrouper les observations en quatre thématiques :

- Tracé et choix de transport
- Environnement
- Circulation stationnement
- Cycles
- Sécurité et maintenance des équipements.
- Mesures d'accompagnement.

## 4 Analyse des Observations recueillies

### 4.1 Thème 1 : Tracé et choix du mode de transport

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

#### A. Pertinence du projet

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

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

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

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

Le maître d'ouvrage interrogé sur le financement des transports en Ile-de-France a expliqué la diversité des financements partagés entre l'Etat, la Région et les collectivités locales (dit bloc local). Il a souligné que ce projet était inscrit au Contrat de P 2022-2027 l'an Etat Région et qu'il était financé. Un tramway dont le coût serait multiplié par 8 ou 10 ne serait pas financé dans le futur immédiat.

Le maître d'ouvrage a été interrogé sur ce projet de prolongation du tramway et sur la genèse du projet. Il a répondu, qu'il n'y avait pas de projet de prolongation du tramway dans les documents de planification (SDRIF 2013 et PDUIF3). Le projet Bus entre Seine est en revanche la traduction « d'une liaison de type T Zen Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Enghien-Epinay-sur-Seine visant à répondre au défi n°2 « rendre les transports collectifs plus attractifs ».

Le maître d'ouvrage a précisé que « l'étude sectorielle, menée en 2012-2013 par Ile-de-France Mobilités, a permis de confirmer l'opportunité et la faisabilité d'aménagements TCSP desservant la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes à Sartrouville et la gare de Corneilles-en-Parisis. » En revanche le mode Tzen n'est pas adapté au trafic observé.

Il estime que le prolongement du T2 ne répondrait pas aux besoins de desserte fine du territoire ainsi identifiés, et qu'un tramway ne pourrait satisfaire.

Effectivement ces aménagements permettront une restructuration du réseau de bus qui pourront bénéficier des aménagements. Le maître d'ouvrage a précisé : « D'Argenteuil à Sartrouville RER ou Corneilles-en-Parisis, les enjeux de déplacement du territoire ne sont pas concentrés autour d'un axe unique. C'est pour desservir au mieux les zones denses en activités et populations que le projet Bus Entre Seine prévoit des aménagements bénéficiant de nombreuses lignes de bus, et desservant finement le territoire sur un large périmètre (lignes 3, 6, 25, 262, 272, etc.). Les études menées font apparaître des besoins de déplacements au départ du Pont de Bezons dans

<sup>3</sup> Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France 2010-2020  
Enquête publique E 210000034/95- Conclusions

plusieurs directions (vers Argenteuil, vers Corneilles en Parisis, vers Sartrouville notamment), ce que ne permet pas un tramway. »

Par ailleurs il a souligné la difficulté technique voire l'impossibilité de construire une ligne de tramway sur des voies étroites. L'impact foncier serait extrêmement coûteux. La réversibilité serait également très onéreuse.

Les habitants observent un apport grandissant de nouvelles populations avec la mutation du territoire, notamment à Bezons où elle est bien visible le long de la RD 392, futur tracé du Bus entre Seine. Pour absorber les besoins de ces arrivants, le Bus entre Seine leur semble offrir une capacité limitée.

Le projet est critiqué sur les points suivants :

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

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

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

Le maître d'ouvrage a répondu à ces objections en précisant le diagnostic qui avait été fait, justifiant le tracé en étoile adopté pour le Bus entre Seine :

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

Le maître d'ouvrage estime que le projet Bus entre Seine est adapté à l'arrivée de nouveaux habitants et dont la capacité d'emport sera proche de celle d'un tramway : *« le projet Bus Entre Seine donnera lieu à sa mise en service à une restructuration du réseau de bus, à laquelle les élus des territoires concernés seront associés. Elle aura pour objectif de faire bénéficier les lignes de bus structurantes des aménagements réalisés dans le cadre du projet Bus Entre Seine, en répondant également aux nouveaux besoins de desserte liés notamment aux projets urbains. A ce stade des études, de premières orientations ont été établies. Ainsi, dans la continuité du pont de Bezons, aux périodes de pointe, l'offre de bus envisagée permet de totaliser 38 passages par heure correspondant à une capacité d'emport de 3000 voyageurs, avec un niveau de service se rapprochant du tramway : stations confortables, régularité, voies dédiées et priorité aux carrefours à feux notamment. Les études menées confirment que le réseau bus, rendu plus performant grâce au projet Bus Entre Seine, aura la capacité de transporter l'ensemble des voyageurs. »*

Par ailleurs le maître d'ouvrage a confirmé qu'un BHNS tel que le Bus entre Seine procure à peu près le même niveau de service qu'un tramway en termes de vitesse et de régularité : *« Tramway et BHNS peuvent apporter le*

*même service en ce qui concerne les fréquences, l'amplitude horaire, la vitesse et la régularité, comme en témoigne le retour d'expériences de TCSP en service et en projet <sup>4</sup>»*

*La différence entre le tramway et le BHNS réside dans la capacité d'emport qui est déterminée par la charge dimensionnante. Le maître d'ouvrage a présenté les facteurs qui ont été utilisés pour la calculer : « Pour les prévisions de fréquentation voyageurs, Île-de-France Mobilités s'appuie sur le modèle ANTONIN 3. Ce modèle a été spécifiquement conçu pour analyser les demandes de déplacements en transports en commun à l'échelle de la région Île-de-France. Il tient compte des évolutions de population et emplois à l'horizon 2030, sur la base des derniers cadrages de prévision à la commune établis par l'Institut Paris Région sur l'ensemble de la région Île de France (horizon 2025 et 2035) et des projets urbains identifiés par les collectivités. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs. Les prévisions de fréquentation sont établies à l'heure de pointe du matin, période dimensionnante pour le projet. La capacité de l'ensemble des lignes empruntant les voies bus est prise en compte, en considérant les restructurations d'offre bus et l'amélioration des temps de parcours associées à la mise en service du projet (cf. pièce H du Dossier d'enquête d'utilité publique). Elles ont été réalisées à deux horizons : 2028 (première année pleine d'exploitation) et 2030 en tenant compte des projets de transports collectifs dont la réalisation est envisagée après mise en service du Bus Entre Seine (prolongement du T11 aux gares de Sartrouville et Noisy-le-Sec, prolongement du T1 de Nanterre mairie à Nanterre Rueil-Malmaison, bouclage de la ligne 15 du Grand Paris Express). Les prévisions de fréquentation concluent à une fréquentation totale du projet s'élevant à 62 000 voyageurs/jour, dont 55 000 empruntant les voies dédiées, l'année de mise en service prévisionnelle. Les niveaux de fréquentation des lignes à l'horizon 2030 avec notamment la mise en service du prolongement du Tram 11 à la gare de Sartrouville restent importants et justifient la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine, tout en mettant la lumière sur la complémentarité des deux projets pour assurer un maillage performant du territoire par le réseau de transports en commun. Le tronçon dimensionnant se situe sur la RD392 à l'approche du Pont de Bezons, comme c'est actuellement le cas pour la ligne 272. Le nombre de voyageurs empruntant ce tronçon à l'heure de pointe du matin est estimé à 2 200. Le second tronçon dimensionnant des voies dédiées se situe à l'approche de la gare d'Argenteuil (boulevard Léon Feix) où 8 lignes de bus totaliseront une charge de 1 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin. <sup>5</sup>»*

Le maître d'ouvrage précise que « le Bus Entre Seine est un projet structure collecteur de lignes de bus. La fréquentation journalière d'un tel projet ne peut donc être comparée aux ordres de grandeur applicables aux projets de BHNS avec généralement une unique ligne dédiée. En effet, par sa nature, Bus Entre Seine a une fréquentation journalière supérieure car son périmètre ne se limite pas à une unique ligne de bus.

« Pour information, la fréquentation journalière de la ligne 272 est estimée à 36 500 voyageurs à l'horizon 2028 et celle de la ligne 3 à 5 300 voyageurs. Le dimensionnement d'un service de transports collectifs se fonde sur l'analyse du nombre de voyageurs sur le tronçon le plus chargé à l'heure où il est le plus utilisé. Dans le cas de Bus Entre Seine, l'heure dimensionnante est l'heure de pointe du matin et le tronçon le plus chargé à cette heure est situé entre les arrêts Grâce de Dieu et Pont de Bezons. Les lignes 3 et 272 partageant une partie de leur itinéraire avant leurs tronçons dimensionnant, le choix des voyageurs vers l'une ou l'autre des deux lignes le long de ce tronc commun dépendra principalement de critères tels que le premier bus arrivé, le taux de remplissage, etc., critères qui ne sont pas modélisables à ce stade des études. Le dimensionnement de ces deux services a donc été vérifié conjointement. Les charges dimensionnantes des lignes 3 et 272 sont, en cumulé, de 1600 et 1200 voyageurs par heure respectivement aux horizons 2028 et 2030. Dans les deux cas, elles sont inférieures aux capacités offertes par ces deux lignes (un peu moins de 1900 voyageurs au total). L'offre est donc bien dimensionnée. <sup>6</sup>»

La robustesse des calculs a fait l'objet d'études avec la participation d'une AMO qui a permis d'une part de vérifier que les prévisions étaient en adéquation avec le projet. Elle a pu de montrer que les aménagements projetés sur

<sup>4</sup> Ibid. p.9

<sup>5</sup> Ibid. p. 9

<sup>6</sup> Ibid p. 10 et 11

environ 45 % du linéaire, positionnés sur les points sensibles de la circulation permettraient d'accroître les performances des lignes de 272 et 3, et tout particulièrement leur régularité.

Le maître d'ouvrage souligne que c'est l'ensemble du réseau de bus qui sera amélioré ce qui conduira à plus d'adaptation et de régularité pour l'ensemble des voyageurs du secteur. Il « *apportera une attention particulière aux secteurs les plus chargés Pont-de-Bezons – Val Notre Dame et Boulevard Feix, afin d'identifier d'éventuels renforts ponctuels de lignes ou adaptations d'itinéraires par une analyse plus fine de la fréquentation par ligne avec les origines/destinations, et de vérifier la robustesse du site propre sur les sections avec une fréquence cumulée moyenne inférieure à 3 minutes par sens par heure (soit un nombre de bus supérieur à 20 bus/h/sens).* »<sup>7</sup>

Concernant l'intermodalité avec le tramway, il estime qu'elles sont bonnes grâce à des correspondances quai à quai, qui bénéficieront de la montée en puissance du réseau de bus.

Le commissaire convient qu'effectivement la spécificité du projet réside dans le fait que cet aménagement procurera une grande souplesse au réseau de bus et pourra profiter à plusieurs lignes. Il facilitera de facto l'ensemble des déplacements dans le secteur, et sera adapté à la charge de voyageurs attendue.

## B. Optimisation du projet

Les habitants perçoivent néanmoins l'intérêt du projet sur certains tronçons. Dans la logique du projet, certains ont fait des propositions :

- Prolongation des voies dédiées jusqu'à Sartrouville et Corneilles.
- Bus Tzen pour la ligne 3.
- Augmentation des fréquences de la ligne 3.
- Circulation de la ligne 3 le dimanche.
- Adapter les horaires du réseau de bus pour plus de correspondances avec le bus entre Seine et le tramway T2.
- Optimiser la future correspondance avec le T11 en permettant au bus 3 et au bus 272 d'y rabattre efficacement les voyageurs. Un contributeur suggère : « *Le bus 272 devrait passer par la station Berry/Sureaux afin d'avoir une correspondance avec le 3 plus rapide que celle de la station « Val Notre-Dame », évite un temps de trajet pour les gens venant de Corneilles.* » Observation n°4.
- Mutualiser les arrêts Les Ecrivains et Louis Hayet.
- Continuer le parcours de la ligne 3 sur la RD 392 en voies bidirectionnelles entre le rond-point Schuman et l'avenue Louis Hayet.

Le maître d'ouvrage a montré que la fréquentation projetée n'était pas adaptée à un TZen.

De même, l'absence de difficultés majeures de circulation ajoutée à des contraintes techniques lourdes sur les branches Sartrouville et Corneilles-en-Parisis ne justifient pas la mise en place de voies dédiées. En revanche le maître d'ouvrage travaillera en étroites relations avec les partenaires et les collectivités pour affiner les mesures complémentaires des aménagements dédiés.

Les fréquences de passage seront augmentées pour la ligne 3, passant de 15 minutes à 10 minutes en heure de pointe. Actuellement la circulation le dimanche ne semble pas à l'ordre du jour.

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

<sup>7</sup> Ibid. p. 13



Le maître d'ouvrage y a répondu favorablement : Il « a diligenté une étude spécifique permettant d'analyser l'opportunité et la faisabilité de la variante proposée par la Ville d'Argenteuil en septembre 2020 en vue de réajuster le tracé du Bus Entre Seine et de rester dans les emplacements réservés situés en rive sud. Cette configuration prévoit la conservation des aménagements, avec des impacts fonciers en rive sud limités aux emplacements réservés mais en impactant des parcelles (15) et des bâtis (7) en rive nord. Ces premières études concluent sur la faisabilité de cette insertion alternative, avec un impact limité sur les performances d'exploitation du Bus Entre Seine, quand bien même l'accentuation des courbes du tracé pourrait dégrader la vitesse des bus et le confort des usagers. Elle implique toutefois des impacts fonciers importants en rive nord, venant alourdir le bilan financier de l'opération. Les emprises de la rue Michel Carré telles que prévues dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique objet de l'enquête sont compatibles avec les deux tracés <sup>8</sup>»

Sur l'épineuse question des correspondances, le maître d'ouvrage a apporté des précisions. Le tramway T11 arrivera postérieurement au Bus entre Seine. Il sera en correspondance avec les aménagements à la station Val de Grâce et la gare Sartrouville. Les études relancées récemment présentent un gage de certitude de réalisation du projet dans un temps plus ou moins long qui n'est pour l'instant pas déterminé.

Cependant la possibilité de mettre le Bus entre Seine avec cette future ligne structurante a été réaffirmée par le maître d'ouvrage :

« Le réseau de bus aura vocation à être réorganisé en rabattement à l'horizon de mise en service du prolongement du T11. En particulier, certaines lignes de bus bénéficiant du projet Bus Entre Seine, notamment la ligne 272, pourront être en correspondance directe avec la nouvelle station Val Notre Dame T11, desservant une zone très urbanisée, mais actuellement assez mal desservie par les transports collectifs.<sup>9</sup> » La correspondance à la gare de Sartrouville sera également étudiée dans le cadre des plans de correspondance du projet de prolongation du T11. Le maître d'ouvrage y sera attentif dans les prochaines étapes.

Plus généralement les correspondances avec le Bus entre Seine sont étudiées par le maître d'ouvrage pour les faciliter. Il en a rappelé les principes qu'il développe pour les rendre efficaces :

« - des quais mutualisés et suffisamment bien dimensionnés au regard des flux,  
 - proximité des points d'arrêts distincts avec des trottoirs d'approche confortables et des traversées sécurisées,  
 - des gares routières / pôles de correspondances fonctionnels en cas de multiplicité des échanges et importance des flux concernés, intégrant des zones de régulation des lignes et des aménagements quais à quais tram / bus (cf. Pont de Bezons)  
 - une signalétique, un jalonnement et une information voyageurs en station facilitant la lisibilité des correspondances. »

Ces principes auxquels le maître d'ouvrage est très attaché en tant qu'autorité organisatrice des mobilités ont déjà présidé à la localisation et à la conception des stations du projet. C'est donc un élément clé qui retiendra sa vigilance. Il a expliqué les raisons qui avaient conduit à éliminer une station commune au niveau de la rue de Berry entre la ligne 3 et la ligne 372. La correspondance vers Sartrouville pourra être effectuée au niveau de l'arrêt Les Ecrivains avec la ligne 30-05. Le commissaire enquêteur estime que c'est un point fort du projet : l'amélioration des correspondances entre les voies dédiées et les autres lignes.

Concernant la proposition de mutualisation des arrêts, le maître d'ouvrage a souligné que l'importance de l'arrêt Les Ecrivains pour la desserte de nombreux équipements présents. L'arrêt Louis Hayet dessert, lui le collège. Son maintien sera étudié ultérieurement.

Le maître d'ouvrage a opposé à la variante proposée sur la RD 392 le fait qu'elle présenterait un impact foncier très important, alors que le parcours retenu ne nécessite que des mesures d'accompagnement. Par ailleurs le tracé par la ZAC des Bois-Rochefort permet de profiter à la fois à un grand nombre d'équipements et à de nouveaux logements (2000).

<sup>8</sup> Ibid. p.15

<sup>9</sup> Ibid p.17

### C. Accessibilité

L'accessibilité et la sécurité des piétons ont retenu l'attention d'un certain nombre de contributeurs, et notamment le collectif CADEB<sup>10</sup> et la Ville de Bezons. Cette dernière a déploré le manque de repère sur les aménagements effectués à Val de Grâce qui bénéficie déjà d'aménagements dédiés pour les bus depuis le pont de Bezons. Le maître d'ouvrage a résumé les caractéristiques des aménagements qui seront mis aux normes PMR<sup>11</sup>

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

Les dimensionnements du projet vont au-delà des normes préconisées pour la largeur des trottoirs : 2.5 m préconisé pour le projet au lieu de 1.40 sans obstacles ou 2 m avec obstacles.

Le projet sera parfaitement conforme aux normes PMR, permettant l'accès aux stations et à l'ensemble des aménagements (voies dédiées et stations dans le secteur bénéficiant des mesures d'accompagnement) :

- Espaces publics élargis
- Trottoirs les plus larges possible
- Traversées piétonnes marquées réglementairement au sol et accessibles à partir des trottoirs par des bateaux présentant une différence de hauteur maximale de 2 cm entre le trottoir et la chaussée, conformément à la réglementation.
- Dispositif d'éveil et de vigilance destiné aux personnes malvoyantes.
- Ilots refuges, idéalement en baïonnette, insérés au niveau des carrefours lorsque :
  - le phasage retenu pour les carrefours l'imposait (traversée en deux temps) ;
  - la largeur de la chaussée à traverser était supérieure à 12m. Les dimensions retenues pour les refuges et traversées piétonnes sont les suivantes :

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

- Rampes d'accès à pente douce aménagées au niveau des passages pour piétons et aux extrémités des quais.
- Une hauteur de quai de 18 cm retenue pour optimiser l'accostage et l'accessibilité PMR, soit 4 cm plus haut que les trottoirs proposés.
- Voies dédiées sont implantées en alignement droit pour garantir l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du quai en préservant une lacune horizontale minimale.
- Dimensionnement de la largeur des quais dimensionnés en fonction des prévisions de fréquentation pour assurer des cheminements sécuritaires et confortables au niveau des stations et garantir :
  - au moins 70 cm en fond de quai ;
  - des largeurs de circulation adaptées pour les montées / descentes au bus : au moins 1,40 m, entre le nez de quai et l'espace de stationnement.
- Traversées piétonnes sécurisées :
  - Deux traversées piétonnes de part et d'autre des quais.
  - des garde-corps sont mis en œuvre pour inciter les usagers à emprunter ces traversées sécurisées.

<sup>10</sup> Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye

<sup>11</sup> Personne à Mobilité Réduite

- Dans le cadre de stations insérées en section banalisée, les traversées piétonnes éloignées d'un minima 10 m de la station pour garantir la covisibilité entre les piétons et les véhicules.
- Sur le projet, les traversées de carrefour seront protégées par des signaux R12 piétons, que ce soit pour traverser le site propre ou les voiries des véhicules particuliers, dans un souci d'homogénéité et de sécurité.
- Traversées de carrefour en une phase de vert privilégiées. Le cas échéant, des refuges piétons ont été insérés.

Face aux demandes plus spécifiques de la Ville de Bezons, le maître d'ouvrage s'est engagé à revoir les aménagements existants en lien le Conseil Départemental du 95 (propriétaire/ gestionnaire de voirie RD392), « *Sous réserve de rester dans les emprises du Plan Général des Travaux* <sup>12</sup>».

---

<sup>12</sup> Ibid. p.21

## 4.2 Thème 2 Environnement

Ce thème mobilisé un grand nombre de personnes. Il regroupe les objections les plus importantes. Le premier sous-thème concerne la suppression des alignements d'arbres sur le boulevard Jeanne d'Arc et Gallieni où ils seront partiellement remplacés.

### Alignements d'arbres

En effet sur ces boulevards et dans une moindre mesure la D48, on comptabilise 145 arbres en moins après la réalisation du projet avec l'abattage de 204 arbres et la replantation de 59 sujets. Ce qui veut dire que ne seront conservés des anciens alignements que 135 arbres sur 339.

Les habitants sont très attachés à ces arbres « cinquantenaires ». Ils font partie de la composition urbaine caractéristique de l'urbanisation du début du XXème siècle dans les banlieues Parisiennes dites de « villégiature ». Ils en soulignent l'aspect patrimonial, dans une rue bordée de maisons de maître qui embellissent la ville et font partie de son identité. Certains se sont posé la question de la protection patrimoniale de cette rue, mais le maître d'ouvrage a confirmé qu'il n'y a pas de protection patrimoniale spécifique sur cette partie.

L'abattage de ces arbres est considéré comme une « catastrophe écologique et patrimoniale » Observation n°38. Une pétition contre l'abattage des arbres a recueilli 11 482 signatures. Ils apportent de la fraîcheur en été grâce à l'évapotranspiration qui possède un effet aérosols. La différence peut atteindre les 10 degrés a fait remarquer un riverain lors d'une permanence.

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

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

Les habitants estiment les compensations bien faibles et critiquent les plantations d'arbres qui seront faites :

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

Le maître d'ouvrage a présenté les critères de sélection des arbres qui seront replantés et quelques exemples de choix d'espèces. Ce sont essentiellement des espèces à croissance rapide et d'origine extra européenne pour la majorité.

Le maître d'ouvrage conscient de l'impact négatif de la suppression des arbres a étudié attentivement les différentes propositions de variantes faites par les habitants et la Ville d'Argenteuil pour préserver le tronçon Jeanne d'Arc-Gallieni.

Une série de proposition visaient à dévier le tracé du bus entre Seine entre le centre-ville d'Argenteuil et le pont de Bezons. Une des propositions consistait à remplacer le parcours du 272 par la ligne 6 qui emprunte le bd Héloïse et les berges. D'autres variantes ont également été proposées par le bd Héloïse, ou les Berges et la D48, et d'autres voies. Cependant, le maître d'ouvrage a souligné que :

La ligne 6 qui dessert la gare de Houilles était complémentaire de la ligne 272 et que son tracé serait reconfiguré pour bénéficier des aménagements Bus entre Seine avec une meilleure complémentarité. Les autres variantes proposées auraient un impact foncier important, dont sur un EBC<sup>13</sup>. Sans compter que la congestion de la RD311

<sup>13</sup> EBC : Espace Boisé Protégé

sur les berges rendraient difficile l'insertion d'un BHNS. De plus cet itinéraire n'irriguerait pas le cœur des quartiers en longeant la Seine. Or, pour le commissaire enquêteur, un des intérêts majeurs du tracé est bien l'implantation d'un transport performant au cœur du futur quartier Berges de Seine.

Une autre variante proposait une boucle passant par le boulevard du général Leclerc et la rue du colonel Prud'hon, mais déviait trop du trajet direct offert par le 272 entre le centre-ville d'Argenteuil et le pont de Bezons.

Les propositions les plus proches du tracé visaient à réduire l'impact du projet sur le tronçon Jeanne d'Arc-Gallieni, ou à tout le moins Jeanne d'Arc dont les arbres sont quasi supprimés sur son linéaire.

La première proposition émane de la Ville d'Argenteuil. Elle propose un parcours en banalisé sur ces voies avec un couloir d'approche au niveau du carrefour Georges Belin. Le maître d'ouvrage n'y est pas favorable car : *« Aujourd'hui et à l'horizon projet, on observe des remontées de files aux heures de pointe en amont du carrefour AG. Belin / Jeanne d'Arc qui s'étendent jusqu'à la rue de l'Abbé Fleury, soit au-delà de la rue de la tour Billy. Dans la configuration proposée, les bus se retrouveraient donc dans la congestion, avant de pouvoir rejoindre leur site propre, ce qui pénaliserait l'exploitation des lignes 9 et 272. Le traitement de cette zone est par conséquent déterminant pour le bénéfice apporté par le projet. <sup>14</sup>»*

Dans le cadre de l'enquête, les habitants se sont interrogés sur le temps perdu dans une configuration de cet axe en banalisé. Le maître d'ouvrage a répondu que le bus rencontrerait deux sortes d'obstacles : les aléas du trafic (entrées de garage, stationnement illicite etc.) et blocage dans les remontées de files au carrefour.

*« En direction de la gare d'Argenteuil, sur les axes Gallieni / Jeanne d'Arc, on estime que la circulation des bus en banalisé impliquerait en moyenne 30 secondes de temps perdus en section courante (facteurs extérieurs) et 90 secondes au niveau du carrefour boulevard Jeanne d'Arc / boulevard Léon Feix / rue Antonin Georges Belin. Au total, on aurait donc en moyenne 2 minutes de temps perdus en direction de la gare d'Argenteuil par rapport à la proposition d'insertion des études préliminaires et présentée au dossier d'enquête publique.*

*En direction de Bezons, les bus perdraient également 30 secondes en moyenne du fait de facteurs extérieurs et en moyenne environ 45 secondes à l'approche du carrefour boulevard Gallieni / RD48. Les bus mettraient donc en moyenne environ 1 minute et 15 secondes de plus que dans la proposition d'insertion présentée au dossier d'enquête publique. Ces valeurs, bien que semblant faibles au premier abord, sont en réalité assez élevées et justifient pleinement la mise en place de voies réservées aux bus.*

*En effet, il convient de préciser que les temps estimés sont des temps « moyens » durant les périodes de pointe. Ainsi, par exemple :*

*- durant la période d'hyperpointe (15 ou 30 minutes les plus chargées), lorsque que les carrefours enregistrent un pic de demande automobile, les temps perdus du fait des remontées de files peuvent s'avérer bien plus importants. Un bus pourrait avoir besoin d'attendre plusieurs cycles de feux pour pouvoir franchir le carrefour A.G. Belin / Jeanne d'Arc / Léon Feix. Avec des cycles de feux de 90 secondes, le temps de parcours des usagers dans les bus peut augmenter rapidement.*

*- pour les temps perdus en section courante, ce temps « moyen » signifie que lorsque qu'un bus est confronté à un véhicule faisant une manœuvre plus longue (créneau, attente d'ouverture d'une porte de garage, stationnement en double file, etc.), il risque de perdre plus de 30 secondes.*

*En lien avec le point précédent, la régularité des lignes de bus sera dégradée puisque les allongements de temps de parcours seront variables selon les bus. Ainsi, deux impacts sont à prévoir pour les usagers :*

*- Pour les voyageurs à bord des bus (environ 500 passagers à l'heure de pointe du matin dans le sens vers la gare d'Argenteuil, environ 300 dans l'autre sens), c'est le temps de parcours global qui sera à la fois allongé en moyenne et moins prévisible au quotidien.*

*- Pour les voyageurs attendant l'arrivée d'un bus en aval du secteur congestionné, c'est le temps d'attente qui sera irrégulier. La probabilité de voir arriver un premier bus surchargé, aux conditions de confort dégradées, et un deuxième quelques instants plus tard, peu rempli, augmente nettement.*

<sup>14</sup> Ibid. p.25

Le maître d'ouvrage estime que la régularité de la ligne et sa fiabilité sera dégradée de même que la ligne 9 qui emprunte ce tronçon. L'apparition de train de bus sera renforcée et pénalisera « *fortement l'exploitation car la priorité en carrefour ne peut alors systématiquement être garantie, et les derniers bus de ces « trains » risquent d'attendre que les bus situés en amont déchargent leurs voyageurs en station avant de pouvoir y accoster. Enfin, la mixité du trafic pénalisera aussi la circulation générale, puisque les bus marquant l'arrêt ralentiront l'écoulement du flux routier.*<sup>15</sup> »

La deuxième proposition visait à réserver le tronçon Jeanne d'Arc- Gallieni à la circulation des vélos et des bus. Le maître d'ouvrage a exprimé son scepticisme car le report de trafic s'effectuerait soit sur la rue de la Tour Billy, qui accueillerait 400 UVP en direction de la gare d'Argenteuil, « *soit une augmentation de plus de 200% du trafic sur cette voirie locale, non dimensionnée pour recevoir un trafic aussi important.* », soit sur la rue Paul Vaillant Couturier « *Environ 300 véhicules se reportant sur l'axe Paul Vaillant Couturier / Barbusse, soit une augmentation de l'ordre de 100% du trafic sur cet axe. Cet axe étant déjà en limite de saturation le soir (charge de 370 UVP estimée pour une capacité de 400 véhicules), les reports de trafics impliqueraient une saturation de cet axe commercial, non dimensionné pour recevoir un tel trafic de report.* » Cette solution nécessiterait une refonte du plan de circulation dans le secteur.

Par ailleurs, la Ville d'Argenteuil a proposé la mutualisation des stations Léon Feix et Hôtel de Ville sur le boulevard Léon Feix, pour limiter l'impact sur les arbres et améliorer le temps de parcours. Le maître d'ouvrage estime que la desserte des habitants serait moins bonne du fait d'interstations plus longues et que la fréquentation importante de ces deux stations rendrait les échanges plus contraints à station fusionnée qui accueillerait de nombreuses lignes de bus. Cette solution permettrait de préserver 12 à 16 arbres en fonction de la configuration de quai retenue. » Cependant la Ville a objecté dans un courrier, que les interstations prévues de 250 m n'étaient pas adaptées à un BHNS. Le commissaire enquêteur ne peut qu'abonder dans ce sens.

Enfin la Ville et le maître d'ouvrage avait étudié une variante sur le boulevard Léon Feix pour associer à la fois une piste cyclable séparée et préserver les alignements d'arbres. Cette variante présente l'avantage de préserver 25 arbres et de permettre un parcours cyclable en dehors de la chaussée. Cependant elle présente l'inconvénient de supprimer les séparateurs des voies bus. Il a été constaté beaucoup de stationnement illicite sur les voies bus déjà présentes sur le boulevard mais non séparée de la chaussée. Par ailleurs elle rapproche les pistes des entrées charretières ce qui pourrait présenter un certain risque pour les cyclistes.

Le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre le dialogue pour étudier une solution satisfaisante.

En l'absence de réponse satisfaisante, je suis revenue vers la Ville pour connaître son point de vue sur les éléments apportés par le maître d'ouvrage. Elle m'a transmis un courrier<sup>16</sup> par lequel elle propose quelques solutions qui pourraient permettre la préservation des alignements d'arbres sur les axes précédemment cités :

- Dans le cadre de son engagement en faveur du centre-ville, la Ville s'est engagée à revoir son plan de circulation qui pourrait délester les axes Gallieni-Jeanne d'Arc et Léon Feix d'une grande partie de son trafic. Ainsi la solution qui consisterait à laisser l'axe Jeanne d'Arc et Gallieni en banalisé serait beaucoup moins pénalisante.
- Dans le cadre de sa proposition de fusion des stations Léon Feix et Hôtel de Ville, elle propose de laisser une emprise supplémentaire prise sur le groupe scolaire Jean Macé. Cela lui permettrait de mettre en valeur l'hôtel de ville dont le parvis sera réaménagé dans l'axe de l'avenue Gabriel Péri.
- Enfin, elle s'engage à dialoguer avec le maître d'ouvrage pour mieux insérer une piste cyclable sur le bd Léon Feix.

Ces propositions retiennent toute l'attention du commissaire enquêteur qui souhaite que ces alignements d'arbres soient préservés au mieux, compte tenu de leur double intérêt, environnemental et patrimonial.

<sup>15</sup> Ibid. p.34

<sup>16</sup> Courrier en date du 31 janvier 2022

### 2.3.3. Pollution de l'air

Une préoccupation plus générale sur la pollution de l'air émise par d'autres contributeurs (notamment sur le secteur de Bezons) converge avec les remarques des Argenteuillais. Le projet risque d'accentuer les problèmes de circulation automobile et engendrer plus de pollution atmosphérique dans une situation déjà critique. Cependant, le projet est neutre en termes d'impacts sur la pollution de l'air. Les craintes des habitants peuvent être levées.

### 2.3.4. Bruit

Le bruit sur la RD392 est également évoqué. L'élargissement va effectivement exposer au bruit un certain nombre de bâtiments jusque-là préservés par le masque des constructions qui seront démolies. Cela induit une dégradation du cadre de vie pour certains. Le maître d'ouvrage a développé les mesures qui seront prises pour isoler les bâtiments et restituer le niveau sonore initial, conformément à la réglementation. Un suivi sera effectué pour contrôler l'efficacité des mesures.

## 4.3 Thème 3 : Circulation et stationnement

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

### A. Circulation

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

- Pont de Bezons.
- Carrefour du 11 novembre et Pont de Colombes.
- Pont d'Argenteuil et rue Gabriel Péri.

Les habitants identifient un important trafic de transit induit par les trajets domicile-travail et la faible présence de transports lourds structurants. Ils estiment que le projet ne va pas nécessairement apporter d'améliorations car il ne favorisera pas un report important du trafic automobile sur les transports en commun, sauf si certains facteurs sont améliorés tels que :

- La régularité et la ponctualité.
- La rapidité.
- La fréquence.
- Le temps de correspondance.

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

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

Par ailleurs, l'incivilité des automobilistes est largement évoquée.

L'étude d'impact donne à la fois raison et tort aux habitants. En effet, sur le parcours du Bus entre Seine on constate une amélioration dans les projections de trafic aux horizons 2028 et 2030. La fermeture des carrefours



favorisera l'écoulement du trafic et la régularité du Bus entre Seine. En revanche, il y a bien une augmentation de la congestion sur la RD 311 et une augmentation du trafic diffus dans les quartiers adjacents.

Le report vers le bus est estimé à 1%. C'est certes bas, mais dans le TRI<sup>17</sup> du projet Bus entre Seine, on comptabilise tout de même 300000 véhicule par km.

Concernant les points ponctuels évoqués par les habitants, le maître d'ouvrage a apporté des réponses satisfaisantes :

- La circulation rue Jean Jaurès à Bezons et rue Aimé Césaire. Le maître d'ouvrage a montré qu'il serait possible d'emprunter la rue Aimé Césaire pour rejoindre les berges, et que des demi-tours seront autorisés pour les riverains.
- Rue de Saint Germain, Corneilles-en-Parisis : La priorité aux bus rue de Saint-Germain pourrait avoir des répercussions négatives en favorisant des remontées de files jusque la RD 392. Le maître d'ouvrage s'est voulu rassurant : *« la RD392 est située à environ 150m du carrefour modifié, cette distance semble a priori suffisante pour stocker les véhicules à l'arrêt durant le passage d'un bus. Dans le cadre des études ultérieures, ce point d'attention pourra être approfondi en lien avec les partenaires du projet, afin d'évaluer le système de priorité le plus opportun (conservation de l'existant, cédez-le-passage, feu clignotant, etc.) pour concilier performance bus et impact sur la circulation routière, notamment au regard des prévisions de trafic sur le secteur <sup>18</sup> »*  
La mise en place d'un cédez-le-passage pour les véhicules venant du Nord du boulevard Saint Germain à cet emplacement limitera l'attente des bus qui rejoignent à ce carrefour la gare de Corneilles-en-Parisis.
- Rue Voltaire à Sartrouville : Les habitants témoignent de la difficulté de circulation rue Voltaire : nombreux poids lourds, impacts des bus qui rentrent au dépôt et des vibrations. L'augmentation de la fréquence des bus est perçue comme une augmentation des nuisances. Ils souhaitent un report du trafic des bus sur la rue Mermoz qui « semble plus adaptée pour recevoir un trafic de bus supplémentaire. Le maître d'ouvrage a montré que le tracé était plus pertinent tel quel car il irriguait un nombre plus important de riverains. Par ailleurs, le changement du matériel roulant prévu en 2025 devrait permettre l'utilisation de véhicules moins émissifs et moins bruyants.

## B. Stationnement

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

Les parkings publics du centre-ville d'Argenteuil sont jugés peu sûrs, chers et éloignés des zones résidentielles. Les parkings privés sont peu utilisés par les locataires des logements sociaux présents dans le secteur. Il est à noter qu'une partie de stationnement dans le secteur est constitué par du stationnement de report du centre-ville.

Le secteur Jeanne d'Arc-Gallieni particulièrement impacté par la disparition du stationnement dans le projet connaît déjà des problèmes de stationnement. Les foyers possèdent souvent plusieurs véhicules et se garent sur le domaine public ainsi que les locataires des secteurs adjacents qui ne jouissent pas d'un parking privé. Les riverains veulent pouvoir se garer et accueillir des visiteurs véhiculés. La restitution de places sera positive seulement sur la RD 392, entre le pont de Bezons et la rue de Rochefort.

<sup>17</sup> Taux de rentabilité interne

<sup>18</sup> Ibid. p.51

La restitution des fonctions dans une voirie contrainte est difficile. Le maître d'ouvrage a fait des choix pour favoriser l'efficacité des lignes de bus, restituer la circulation des véhicules particuliers et préserver autant se peut les alignements d'arbres, en dépit des suppressions proposées.

Un certain nombre de stationnements seront créés en dehors du projet, par exemple à Bezons, en cœur de ville un parking de 1200 places sera créé. A Argenteuil, le stationnement ne pourra être restitué, et des poches de stationnement n'ont pas été décelées. Il existe néanmoins des réserves de stationnement dans logement social, dans les parkings publics que la Ville d'Argenteuil s'est engagée à rénover. Le commissaire enquêteur que ces parkings pourraient capter les visiteurs du centre-ville.

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

On constate que les déplacements à l'intérieur du secteur d'étude se fait majoritairement en voiture pour les trajets domiciles-emploi, contrairement aux trajets vers Paris ou La Défense. Or, même sur les secteurs en mutation, comme la rue Michel Carré ou la rue Jean Jaurès l'apport de nouvelles places de stationnement est limité.

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

Toutefois, le maître d'ouvrage étudiera la possibilité de restituer quelques stationnements supprimés devant certains équipements et commerces. Les communes pourront également mettre en place des politiques de stationnement ciblé pour favoriser les rotations.

#### 4.4 Thème 4 : Modes actifs

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

L'attente est forte pour des aménagements cyclables continus. Le maître d'ouvrage a proposé des bandes cyclables sur une large portion des aménagements dédiés.

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

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

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

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

La séparation du flux routier est une nécessité en raison du manque de respect des bandes cyclables par les automobilistes, obligeant les cyclistes à se rabattre sur la voirie.

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

Ils soulignent que le projet ne tient pas compte des recommandations du Cerema<sup>19</sup>. Les associations et les élus demandent des aménagements pour le projet Bus entre Seine conformes à ces recommandations :

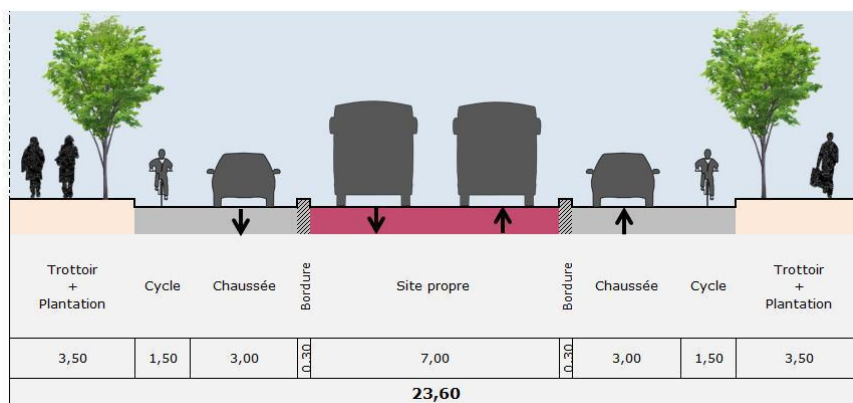
- Largeur minimum de 2 mètres pour des pistes unidirectionnelles.
- Pistes séparées de la chaussée pour les axes dont la circulation est supérieure à 6000 véhicules par jour : *« Le long des voies limitées à 50 km/h ou plus, des aménagements séparatifs sont à privilégier. La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif (> 6.000 véh/jour) Or sur la D392, on parle de 25.000 véh/jour !!!<sup>20</sup>»* Observation 75, Mieux Circuler à Bicyclette, antenne de Bezons.
- *« transformer les bandes cyclables en pistes cyclables et les ramener derrière les arbres et le stationnement »* Observation 72 du Collectif Vélo Ile-de-France
- Sur les zones mixtes vélo- route, le collectif demande une réduction du trafic journalier : *« Sur les profils en circulation mixte : exclure le trafic non local par un travail sur le plan de circulation (sens uniques, etc.) visant à assurer un volume de trafic inférieur à 4 000 unités de véhicule particulier par jour (les bus comptant pour 2 unités), conformément au seuil d'acceptabilité retenu par le Cerema pour la mixité avec le trafic motorisé »* Observation 72 du Collectif Vélo Ile-de-France
- Traitement des intersections :
  - Pour les intersections mineures : éloignement de la piste dans le respect des courbes de giration.
  - Pour les intersections majeures et les ronds-points : carrefours à la hollandaise.

Le maître d'ouvrage a répondu que *« L'enquête publique s'étant déroulée du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021, il n'est désormais plus possible d'intégrer des modifications au sein du projet proposé. »* Les associations de cyclistes se sont exprimées dans le cadre de l'enquête publique et ont déposé leurs observations dans les délais impartis. Le maître d'ouvrage a néanmoins présenté plusieurs propositions visant à intégrer des pistes cyclables séparées d'une largeur de 2 m sur la RD 392. Il apparaît qu'il est impossible de restituer l'ensemble des fonctions avec ce profil, c'est-à-dire une voie bidirectionnelle, deux alignements d'arbres, des trottoirs confortables et une voie de circulation. Il faudrait soit élargir l'impact foncier ce qui serait infaisable sur des immeubles récents, soit réduire certaines fonctions et réduire les alignements d'arbres ou la largeur des trottoirs.

Cas du site propre bidirectionnel axial

<sup>19</sup> Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

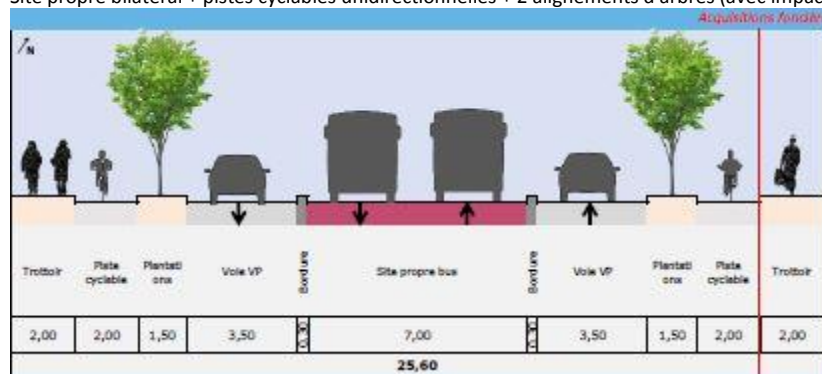
<sup>20</sup> RD 392



Configuration du dossier d'enquête (DEUP):

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

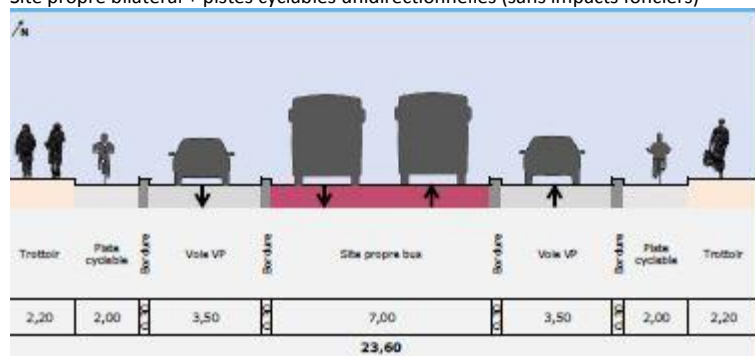
Site propre bilatéral + pistes cyclables unidirectionnelles + 2 alignements d'arbres (avec impacts fonciers)



**Solution n°1 :**

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

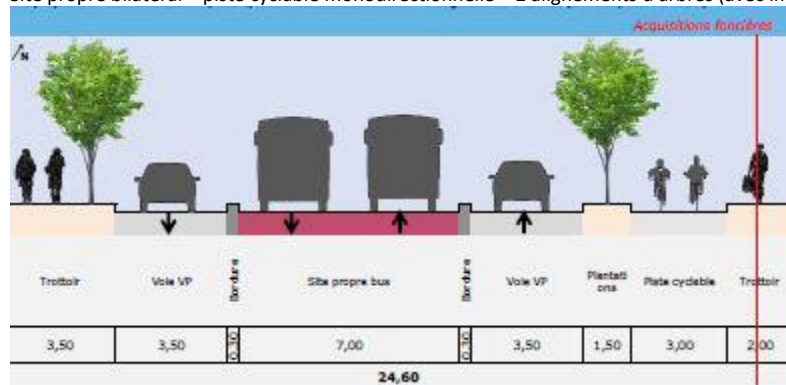
Site propre bilatéral + pistes cyclables unidirectionnelles (sans impacts fonciers)



**Solution n°2 :**

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

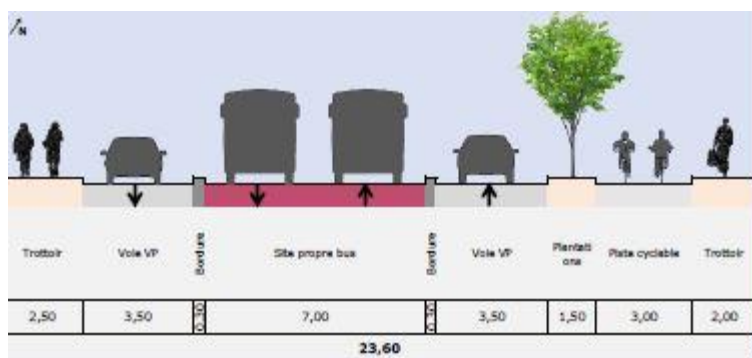
Site propre bilatéral + piste cyclable monodirectionnelle + 2 alignements d'arbres (avec impacts fonciers)



**Solution n°3 :**

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

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


**Solution n°4 :**

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

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

Lors de la remise du mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a précisé que la mise en place de séparateurs impliquait l'élargissement de la voie véhicule particulier de 3 m à 3.50 m. Ainsi, l'élargissement nécessaire à la mise en place d'une piste cyclable de 2 m de large nécessite en fait un élargissement de 1m.

Le commissaire suggère une solution intermédiaire qui pourrait être d'élargir la bande cyclable. Les trottoirs, sur les secteurs résidentiels pourraient être légèrement réduits et ramenés à la largeur minimale sans obstacle de 1.40 m sur certaines parties. Le préjudice serait moindre dans la mesure où les alignements d'arbres élargissent de facto les trottoirs et éloignent les piétons de la chaussée.

En ce qui concerne la sécurisation des carrefours, le maître d'ouvrage s'est dit prêt à revoir la visibilité des intersections et de procéder aux aménagements nécessaires.

Le commissaire enquêteur estime que les aménagements cyclables doivent être améliorés pour garantir la sécurité des cyclistes et attirer un public plus large. Les études de transport font apparaître la montée en puissance de ce moyen de déplacement dans les trajets, qui augmente de manière exponentielle, même si les trajets domicile-vélo ne représentent que 4% des déplacements en 2018<sup>21</sup>. Si l'on veut augmenter cette part il faut sécuriser les trajets. Il est donc important de permettre aux associations et aux élus également très sensibilisés sur ce thème de faire avancer leurs propositions.

<sup>21</sup> Rapporté par l'étude globale transport de 2020 en Ile-de-France  
Enquête publique E 210000034/95- Conclusions

## 5 Analyse bilancielle de l'intérêt général du projet

### 5.1.1 Bénéfices du projet

Le commissaire enquêteur constate que le bus entre Seine répond bien au besoin d'une desserte globale d'un territoire peu maillé par des transports en commun structurants organisés en radiales par rapport à Paris. Le Bus entre Seine permettra une desserte tangentielle du territoire qui en est pour l'instant absente, tout en rayonnant avec plusieurs branches vers les pôles de transports structurants d'Argenteuil, Cormeilles, et Sartrouville. Il permettra une desserte fine du territoire.

La spécificité du projet est de proposer une structure de voies dédiées qui pourront profiter à l'ensemble du réseau, et pas seulement aux deux lignes principales. Il offre ainsi une opportunité de restructurer le réseau de bus en fonction des besoins et améliorera l'ensemble des lignes qui emprunteront partiellement les voies dédiées. On peut imaginer dans le futur que d'autres voies dédiées compléteront le Bus entre Seine qui offrira une armature à l'ensemble du réseau de bus du secteur.

Les voies dédiés qui représenteront 40 à 45 % du linéaire des lignes 3 et 272 amélioreront leur vitesse et leur régularité. A l'horizon 2030, si l'on tient compte de l'évolution du trafic qui sera dégradé, le gain sera par rapport à une situation au fil de l'eau sera de 15 minutes de la gare d'Argenteuil au pont de Bezons, 11 minutes de la gare de Cormeilles-en-Parisis au pont de Bezons et 10 minutes de la gare de Sartrouville au pont de Bezons.

C'est donc à la fois un gain de temps et une meilleure fiabilité qui est proposée aux usagers. Ces lignes permettront un rabattement efficace vers les grands pôles structurants que représentent le terminus du T2 au pont de Bezons, la gare d'Argenteuil et la gare de Sartrouville qui bénéficient respectivement de la ligne J et L ainsi que le RER A à Sartrouville. A terme il sera en correspondance avec le T11 qui sera prolongé jusqu'aux gares de Sartrouville et de Val d'Argent, enrichissant le maillage du secteur.

Actuellement, l'essentiel des trajets domicile-emploi se fait en direction de Paris et La Défense, ainsi que vers Cergy-Pontoise et les Hauts-de Seine. Les trajets vers Paris se font majoritairement en transports en commun alors que les échanges avec les autres départements se font en véhicules particuliers, à l'exception du pôle Boulogne Billancourt-Issy. Le commissaire enquêteur estime que le Bus entre Seine est donc adapté aux trajets des habitants et bénéficiera bien d'un report modal de 1%.

Les territoires traversés par le projet Bus entre Seine sont en partie dégradés et font l'objet d'opérations d'aménagement. Le Bus entre Seine accompagnera ces mutations du territoire en desservant plus efficacement ces secteurs. Il irriguera au plus près l'opération Porte Saint Germain en empruntant la rue Michel Carré au lieu de la rue Henri Barbusse. Le projet dessert les principales opérations d'aménagement du secteur, la Cité des Indes- Plateau à Sartrouville, ZAC des Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis, ZAC des Bords de Seine, Cœur de ville à Bezons, le Val d'Argent, Porte Sainte Germain-Berges de Seine à Argenteuil. C'est environ 20 000 habitants qu'il faudra accompagner sur l'ensemble du secteur ainsi que de nouvelles zones de chalandises qui vont s'implanter sur le parcours, notamment le centre commercial O Marché bd Delambre à Argenteuil, et la zone d'activités des Bois-Rochefort.

L'emploi est également amené à se densifier dans le secteur d'étude. La plus forte progression attendue se trouve dans le secteur de Bezons à proximité de la RD392 et du centre-ville (+21%) ainsi que le projet Porte Saint Germain-Berges de Seine avec 1100 emplois estimés et à la gare d'Argenteuil avec 1500 emplois attendus. On peut ajouter le secteur des Bois-Rochefort à Cormeilles-en-Parisis (900 emplois estimés). Le bus entre Seine a donc un rôle majeur à jouer pour relier le domicile à l'emploi en accompagnant les fortes mutations du secteur.

Le projet conçu de façade à façade restituera l'ensemble des fonctions de la voirie en les améliorant. Ainsi les trottoirs seront élargis, des espaces verts et des alignements d'arbres seront implantés dans des tronçons qui en sont dépourvus. La chaussée pour les véhicules particuliers seront également élargies notamment dans les zones 30 pour permettre la cohabitation des différents modes de transport (bus, cycles, véhicules particuliers). Des bandes cyclables seront aménagées sur la majeure partie du parcours des voies dédiées dans un secteur où le réseau cyclable est embryonnaire.

Ainsi la Rd 392 qui accueille un linéaire de nouvelles constructions sera un des premiers axes à bénéficier de cette requalification urbaine apportée par le projet.

D'un point de vue écologique, l'implantation d'alignements continus d'arbres apportera un peu de fraîcheur dans un contexte très minéralisé. Le projet présente un bilan positif avec l'apport de 328 arbres sur l'état initial. On peut ainsi espérer reconstituer des continuités écologiques pour l'avifaune, entre autre.

Ainsi, le commissaire estime que le tracé du Bus entre Seine est pertinent. Il maillera efficacement le territoire en reliant les zones denses d'habitation avec les équipements importants du secteur ainsi que les zones d'emplois et de chalandise. Il apportera la régularité et l'amélioration des temps de trajets nécessaires aux usagers. Le commissaire a entendu les habitants qui se plaignent des conditions actuelles de transport sur la ligne 272. Il a aussi constaté l'attente immense engendrée par l'espoir de recevoir un transport structurant comme le tramway sur un territoire étendu. Le commissaire enquêteur estime que les aménagements du Bus entre Seine seront comparables à un tramway en termes de performance et adapté aux prévisions de fréquentation. En revanche, les aménagements couvriront une portion beaucoup plus large du territoire par sa configuration en branches que ne le pourrait la ligne du T2 prolongée.

### 5.1.2 Impacts négatifs

Les impacts du Bus entre Seine sont très contrastés d'un secteur à l'autre. Les impacts négatifs perçus par les habitants portent sur l'environnement, soit une augmentation de la circulation, de la pollution du bruit et la destruction d'arbres dont le rôle patrimonial et écologique a été souligné.

Concernant la pollution, l'impact du projet est neutre. Il procurera même une baisse sensible des émissions de polluants par l'apaisement de la circulation sur son parcours. En revanche la congestion augmente sur la RD 311. Cependant la situation sans projet montre une augmentation générale des flux dans le secteur. Donc, le Bus entre Seine avec un report de 1% du trafic routier aura plutôt un impact bénéfique sur la circulation et les émissions de polluant. D'ailleurs le TRI a pris en compte ce facteur, et il est positif, 4.9 % ou 10.2 %<sup>22</sup> selon la méthode.

Les habitants doutent de la capacité du Bus entre Seine à transporter dans de bonnes conditions le nombre de voyageurs attendus. Le maître d'ouvrage a démontré que le dimensionnement était correctement établi avec une augmentation des fréquences de bus et l'amélioration de la régularité. Sur les voies dédiées, en comptabilisant les différentes lignes qui les utiliseront on estime nombre de voyageurs à 62 0000. Par rapport au tramway, le bus apporte autant de régularité et de rapidité. Le Bus entre Seine peut donc être comparé à un tramway en termes d'efficacité. Il devrait donc rendre attractifs les déplacements dans la zone.

En revanche l'impact sur le stationnement est lui plutôt négatif quoique, là encore il se révèle contrasté suivant les secteurs. Sur la RD 392, il est positif sur une grande partie de l'axe, et c'est un impact bienvenu. En revanche, dans le centre-ville d'Argenteuil, l'impact est très mauvais. Il faudra que la commune travaille à rendre les parkings publics plus attractifs et collabore avec les bailleurs sociaux pour occuper les parkings sous-occupés.

La disparition des alignements d'arbres sur le Boulevard Sainte Jeanne d'Arc, Gallieni et Léon Feix demeure très problématique. En effet, le maintien des arbres dégraderait fortement les performances du bus entre Seine, impactant non seulement le bus 272, mais aussi la ligne 9 qui l'emprunte. Le point le plus critique demeure le boulevard Jeanne d'Arc. En effet, c'est le linéaire qui compte le plus de remontées de files avant le carrefour

<sup>22</sup> Méthode Francilienne : 4.9 % Méthode instruction ministérielle 10.2 %



Antonin Georges Belin aux heures de pointe du matin, et dont des alignements d'arbres sont supprimés en totalité.

La Ville d'Argenteuil a fait deux propositions :

- Fusionner deux stations sur le boulevard Léon Feix pour sauvegarder quelques arbres en plus et améliorer la vitesse.
- Laisser le boulevard Jeanne d'Arc en banalisé avec un couloir d'approche avant le carrefour AG Belin.

Les habitants ont proposé de laisser ce tronçon ouvert uniquement aux bus et aux cycles. Cette proposition ne serait cependant viable qu'après une étude du plan de circulation de la ville. Le caractère patrimonial de ces alignements de marronniers est un obstacle important que le commissaire enquêteur souhaite prendre en compte. En effet l'association de ces alignements aux maisons de maître qui bordent le boulevard, forme un ensemble exemplaire de cet urbanisme dit de villégiature qui répondait à un idéal de ville à la campagne.

Les aménagements cyclables sont jugés insuffisants par les cyclistes en termes de sécurité et réclament des pistes séparées et des carrefours plus sécurisés. Le maître d'ouvrage a montré qu'il était très difficile de répondre à la demande de pistes séparées sans impact foncier important, ou sans renoncer à certaines fonctions. Le commissaire enquêteur estime que dans un contexte contraint, ces impacts fonciers risqueraient de compromettre l'équilibre financier du projet et sa réalisation. Les cyclistes ont exprimé le souhait d'une continuité cyclable. Le commissaire enquêteur propose que soit examiné l'élargissement des bandes cyclables à 2 m sans séparateur, quitte à revenir légèrement sur la largeur des trottoirs dans les zones peu passantes. Le maître d'ouvrage s'est engagé à rencontrer les cyclistes pour trouver avec eux des solutions. Le commissaire enquêteur souhaite que soit planifiées une série de rencontre avec les cyclistes en présence des représentants des communes concernées afin que soit examinés les différentes options sous l'angle de l'équilibre des différentes fonctions de la voirie.

Les impacts fonciers sont très importants et nécessitent le recours à la déclaration d'utilité publique pour avoir la maîtrise foncière de l'ensemble de l'emprise nécessaire au projet. Argenteuil et Bezons sont les deux communes les plus impactées avec 104 et 85 parcelles à acquérir pour respectivement Argenteuil et Bezons. Cependant, le maître d'ouvrage a adapté son projet pour limiter l'impact foncier en adaptant le projet aux différentes emprises : voie dédiées dans un seul sens, zone 30 en banalisé etc.

### 5.1.3 Bilan

Les impacts négatifs du projet peuvent être énumérés ainsi :

- Augmentation du bruit pour certains logements.
- Diminutions de l'offre de stationnement sur certains secteurs.
- Insuffisance des aménagements cyclables.
- Destruction des alignements d'arbres sur des points localisés.
- Impact négatif sur le patrimoine historique avenue Gabriel Péri et Jeanne d'Arc.

Cependant, ces aspects négatifs seront compensés par :

- Une mise aux normes des logements impactés par le bruit
- Le fait que la commune d'Argenteuil a la volonté d'améliorer le stationnement
- Le fait que le maître d'ouvrage souhaite dialoguer avec les cyclistes pour trouver des solutions adaptées.

Le commissaire enquêteur souhaite que ces questions soient abordées rapidement. L'amélioration des aménagements cyclables concoure à l'intérêt du projet. En effet, ces aménagements structureront le futur réseau cyclable sur lequel travaillent actuellement les quatre communes du secteur desservies par le Bus entre Seine.

- Le maître d'ouvrage a fait part de son souhait d'étudier toutes les possibilités d'épargner les alignements d'arbres.
- La Ville d'Argenteuil a démontré la possibilité de garder une section en banalisé sur les axes Jeanne d'Arc-Gallieni.

Le projet est donc bénéfique dans sa globalité pour:

- L'ensemble du réseau de bus qu'il rendra plus performant et plus attractif.
- Les voyageurs dont il améliorera les conditions de transport :
  - Temps gagné.
  - Régularité et fiabilité améliorée.
  - Charge des bus plus équilibrée.
- Le réaménagement des territoires qu'il accompagnera.
- La requalification des voies de façade à façade.
- L'apaisement de la circulation sur le parcours du Bus entre Seine
- La desserte des territoires qui seront réaménagés et leur attractivité
- Les continuités écologiques qu'il rétablira pour l'avifaune
- La lutte contre la formation des îlots de chaleur urbains

## Conclusions

Je soussigné, Murielle Lescop, désignée par décision du Tribunal Administratif de Cergy Pontoise le 7 juillet 2021, dans le cadre limité de l'enquête, qui m'interdit de me prononcer sur des éléments extérieurs à l'enquête, à la lecture attentive du dossier soumis à enquête publique, après avoir entendu toutes les personnes utiles à ma compréhension du projet, en toute indépendance, compte tenu que :

- En termes de publicité :
  - la publicité de l'enquête a couvert l'ensemble du territoire de la commune,
  - le public a pu s'exprimer sur le projet,
  - le maître d'ouvrage a répondu aux interrogations du public,
  
- En termes de bénéfices pour les déplacements :
  - le projet apportera une amélioration importante de la régularité des bus
  - le projet améliorera le temps de trajet des voyageurs de manière significative,
    - par les gains de temps estimés entre 5 minutes et 10 minutes sur les différentes branches du parcours,
    - par la réduction des retards que subissent actuellement les usagers,
  - le projet permettra un rabattement efficace vers les transports en commun structurants qu'il complètera,
  - le projet portera des aménagements en faveur des déplacements cyclables,
  - le projet permettra de mettre aux normes PMR l'ensemble des aménagements, stations, mais aussi trottoirs et franchissements,
  
- En termes de bénéfices pour le territoire :
  - le projet permettra un maillage fin du territoire,
  - le projet améliorera la qualité paysagère de la majorité des voies parcourues,
  - le tracé est pertinent par rapport aux équipements et quartiers desservis,
  - le projet accompagnera la mutation du territoire qui se traduira par l'arrivée de nouveaux habitants et de nouveaux emplois,
  
- En termes environnementaux :
  - le maître d'ouvrage a émis le souhait de dialoguer pour améliorer l'insertion des voies dédiées et d'en limiter l'impact,
  - l'impact environnemental est mineur et sera compensé par le maître d'ouvrage,
  - le projet apportera une continuité écologique pour l'avifaune.
  - la pollution de l'air ne sera pas accentuée par le projet,

➤ j'estime les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients, et à d'autres intérêts qu'il comporte, moindres par rapport à l'intérêt général que représente le projet pour le territoire concerné, j'émet un :

### **Avis favorable**

pour la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement dédié aux bus,  
« Bus entre Seine »

Avec les trois réserves suivantes :

**Réserve n°1** : Etant donné l'importance du patrimoine paysager et historique situé sur les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni, je fais mienne les demandes de la ville d'Argenteuil et souhaite que le maître d'ouvrage modifie à la marge son projet pour que :

- La section Jeanne d'Arc-Gallieni soit conservée en mode banalisé après la révision de son plan de circulation par la Ville d'Argenteuil.

**Réserve n°2** : Etant donné l'importance du patrimoine arboré pour le centre-ville situé boulevard Léon Feix, et le souhait de la Ville de mettre en valeur l'hôtel de Ville, il me semble important de d'accéder à ses demandes :

- Fusionner les deux stations Léon Feix et Hôtel de Ville.
- Intégrer la proposition de mordre sur la cour de récréation du groupe scolaire Jean Macé pour adapter les dimensions du quai de la future station fusionnée.
- Réfléchir à une insertion des aménagements cyclables plus sécurisée sans impacter les arbres.

**Réserve n°3** : étant donné l'importance de rendre les aménagements cyclables sûrs, je souhaite que le maître d'ouvrage planifie un minimum de trois rencontres dans les 6 mois qui suivront la remise de ce rapport, avec les associations et les élus pour étudier en détails les améliorations à apporter sur les aménagements cyclables.

Fait à Issy-les Moulineaux le 1<sup>er</sup> février 2022.



Murielle Lescop,  
Commissaire Enquêteur

## **Annexe**

### **Courrier du maire d'Argenteuil**



Argenteuil, le 31 janvier 2022

Pôle Stratégie urbaine et Ville durable  
 Direction Développement Durable et Mobilités  
 N/réf. 2022.01/1  
 Affaire suivie par Alexia Roussel  
 01.34.23.45.91  
[alexia.roussel@ville-argenteuil.fr](mailto:alexia.roussel@ville-argenteuil.fr)

Madame Murielle LESCOP  
 Commissaire enquêteur  
 Enquête publique « Bus entre Seine »

**Objet : Enquête publique préalable à la DUP du projet d'aménagement « Bus entre Seine »**

Madame le Commissaire enquêteur,

Suite à nos divers échanges dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement « Bus entre Seine », je vous confirme le souhait de la Ville d'Argenteuil qu'Île-de-France Mobilités réduise les impacts du projet « Bus entre Seine » sur les arbres en Centre-Ville.

Il est essentiel pour les habitants que le patrimoine paysager et historique des boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni soit préservé dans son intégralité.

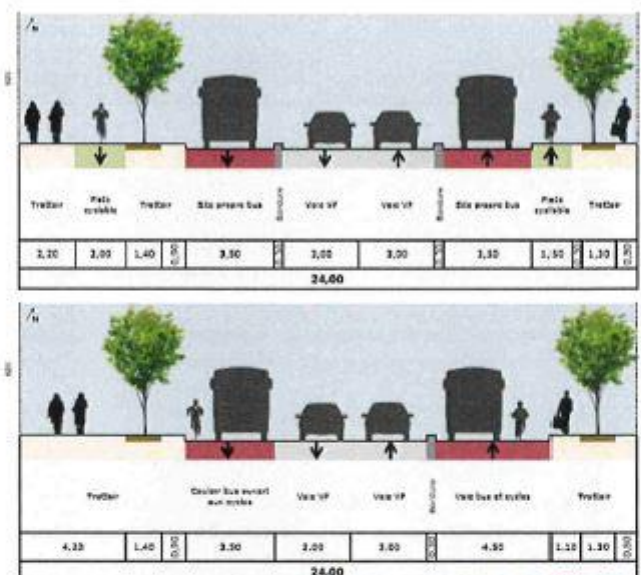
A ce titre, la Ville propose que sur cette section soit conservée la circulation des bus en banalisé, avec la simple création d'un couloir d'approche entre la rue de la Tour Billy et la rue AG Belin, en direction de la gare d'Argenteuil. Afin d'améliorer la circulation du carrefour AG Belin/Jeanne d'Arc et de limiter la perte de temps de parcours des bus dans la congestion automobile aux heures de pointe, la Ville est prête à étudier la révision du plan des circulations en Centre-ville, avec une déviation du flux de véhicules via la RD48 et le boulevard Héloïse.

Cet engagement est d'autant plus réaliste, qu'en Conseil Municipal du 6 septembre 2021, la Ville a déjà lancé une étude de requalification de l'axe Gabriel Péri. L'avenue Gabriel Péri est une route départementale, la RD122, qui permet de relier Argenteuil à Montigny-lès-Cormeilles. Bien que situé en contexte urbain dense, cet axe a une fonction de transit qui permet aux véhicules de franchir le Pont d'Argenteuil. La circulation motorisée y est dense puisque l'axe compte aujourd'hui plus de 14 000 véhicules par jour en moyenne. L'un des enjeux de cette requalification est d'y apaiser la cohabitation entre les différentes mobilités. Pour parvenir à un meilleur partage de l'espace public, la Ville devra redéfinir le plan de circulation du Centre-Ville et notamment reporter le trafic de transit en périphérie du centre historique d'Argenteuil. Ces évolutions des mobilités bénéficieront directement aux boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni, ainsi qu'à l'axe Léon Feix.

La Ville tient également à ce que le patrimoine arboré du boulevard Léon Feix soit au maximum protégé :

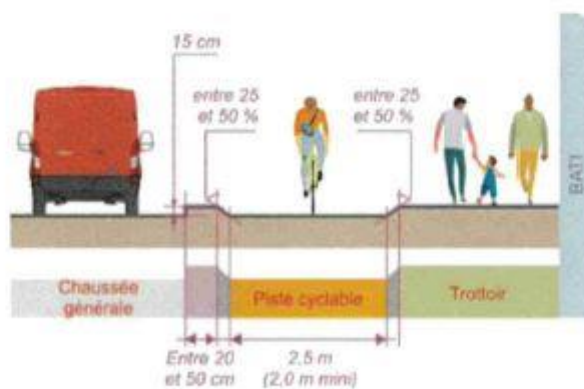
- en explorant la conservation d'un couloir bus/cycles ouvert ou en insérant des pistes cyclables dissociées sur trottoir pour maintenir la largeur actuelle de la chaussée sans impacter les arbres,
- en fusionnant les stations Léon Feix et Hôtel de Ville.

Toute correspondance doit être adressée à Monsieur le Maire, en rappelant nos références.  
 Hôtel de ville ■ 12-14 boulevard Léon-Feix ■ BP 721 ■ 95107 Argenteuil cedex  
 Téléphone 01 34 23 41 00 ■ Fax 01 34 23 44 44 ■ [www.argenteuil.fr](http://www.argenteuil.fr)



**Etude de profils sur l'axe Léon Feix, Ile-de-France Mobilités (2021)**

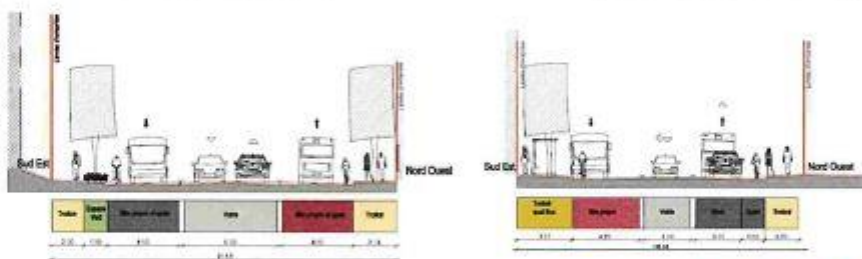
Afin de garantir un partage de l'espace public sécurisé entre les cycles et les piétons, la Ville sera, dans le cadre de l'option pistes cyclables dissociées sur trottoir, vigilante au respect des préconisations du Cerema.



**Rendre la voirie cyclable, les clés de la réussite, Cerema (2021)**



L'option du couloir bus/cycles ouvert diffère peu du profil présenté dans le dossier d'enquête publique, ce dernier intégrant déjà une section de couloir mixte bus/cycles ouvert de la rue Denis Roy jusqu'au groupe scolaire Jean Macé.



Extraits du dossier d'enquête publique « Bus entre Seine » (2021)



Je reviens finalement sur un dernier point auquel la Ville est particulièrement attachée. Il est fondamental que le projet « Bus entre Seine » soit légèrement déporté en rive nord de la rue Michel Carré sur les parcelles BW59 à BV27, au lieu d'impacter en rive sud les parcelles BW145 à BV264. Cette alternative préserve les entreprises implantées en rive sud, tout en garantissant un fonctionnement optimal des futures lignes de bus et en restituant un espace public qualitatif et paysager.

Convaincue de la pertinence de cette option, la Ville est prête à accompagner Ile-de-France Mobilités en facilitant la mutation des nouvelles parcelles identifiées, grâce au projet urbain de requalification de la Porte Saint-Germain et des Berges de Seine. Cette nouvelle opération d'aménagement permettrait de surcroît de résorber la saturation du stationnement rue Michel Carré, liée au débordement sur l'espace public d'activités de réparation automobile, peu qualifiantes alors même que la résidentialisation du secteur et sa configuration en éco-quartier ont été amorcées avec la construction du Groupe scolaire Simone Veil (100% bois, bas-carbone et labellisé E+C-) ouvert dès la rentrée de Septembre 2019.

Aujourd'hui, plusieurs parcelles en rive nord de la rue Michel Carré appartiennent à la Ville (BV 27, 12, 167, 238). D'autres ont récemment été mises en vente (BV 8, BV 240) ou le seront prochainement (BV 22, 24, 25). Pour faciliter le déport du tracé du « Bus entre Seine » sur ces parcelles, la Ville accompagne déjà leur mutation et impose aux porteurs de projets la prise en compte d'un retrait des programmes de plusieurs mètres par rapport à la limite actuelle de la voirie.

J'espère que ce courrier retiendra toute votre attention et qu'il vous aidera à finaliser le rapport de l'enquête publique préalable à la DUP du projet d'aménagement « Bus entre Seine ».

Dans l'attente de votre retour, je vous prie de croire, Madame le Commissaire enquêteur, en l'expression de ma considération.

Le Maire

  
 **Georges Mothron**  
Président de Boucle Nord de Seine

Copie : Ile-de-France Mobilités, Préfecture du Val d'Oise

