

Enquête publique unique

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

du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021 inclus

Rapport du Commissaire Enquêteur

Murielle Lescop



Sommaire :

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

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

Liste des abréviations

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

1. Cadre juridique de l'enquête publique

1.1. Principales dispositions

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

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

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

1.1.1. Finalité de l'enquête publique

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

1.1.2. Nécessité de l'enquête publique

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

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

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

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

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

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

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

1.1.3. Enquête unique

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

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

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

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

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

¹ Mission Régionale d'Autorité environnementale

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

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

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

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

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

1.1.4. Déroulement de l'enquête

1.1.4.1. Ouverture de l'enquête

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

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

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

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

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

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

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

1.1.4.2. Durée de l'enquête

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

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

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

1.1.4.3. Composition du dossier

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

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

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

1.1.4.4. Participation du public

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

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

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

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

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

1.1.4.5. Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

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

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

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

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

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

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

1.2. Cadrage réglementaire s'appliquant au secteur du projet

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

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

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

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

³ Approuvé le 27 décembre 2013

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

⁵ Etablissement public de coopération intercommunale

2. Préambule

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

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

2.1. Périmètre du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁶ Cf. Etude d'impact chap. 2.5 p.26

⁷ Source INSEE, 2016

➤ Val d'Argent à Argenteuil.

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

2.2. Les aménagements projetés Bus entre Seine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

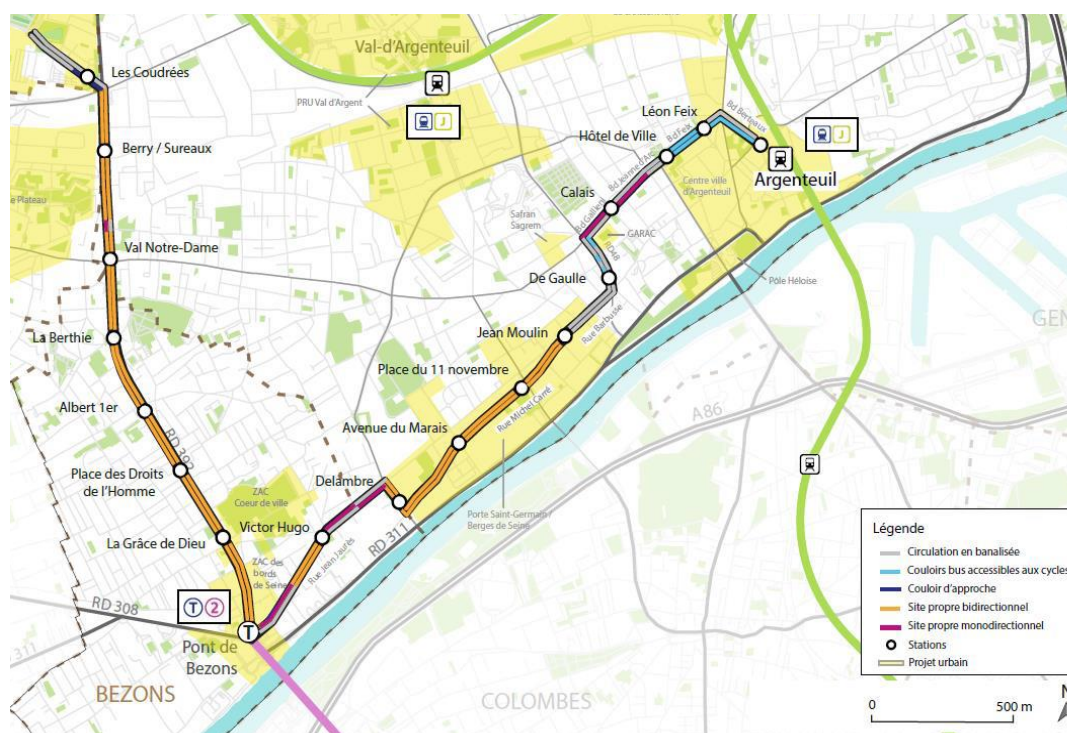
Etant donné la variété des profils de voies empruntées, les voies pourront être bidirectionnelles ou monodirectionnelle. Elles offriront une largeur comprise entre 3 m et 4.5 m pour les voies bus accueillant les cycles.

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

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

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

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



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

⁸Figure 16, pièce B Notice explicative p. 23

Les excavations auront lieu sur environ 75 cm de profondeur.

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

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

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

Boulevard Maurice Berteaux

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

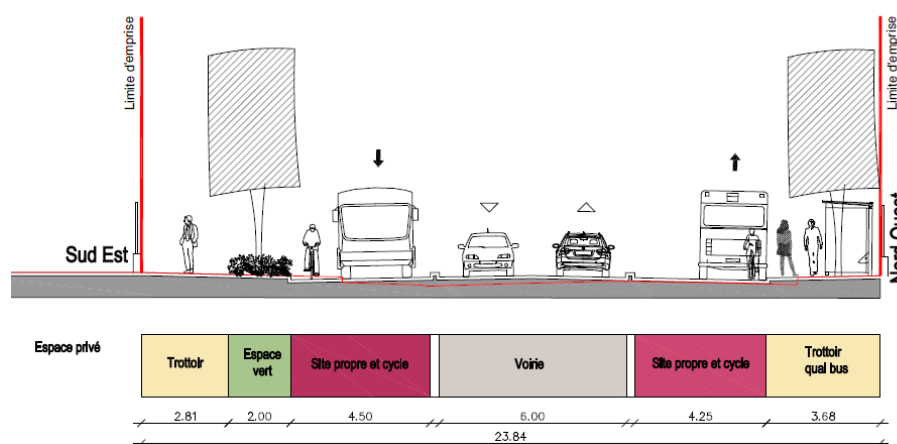
Le boulevard Léon Feix

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

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

Il est proposé :

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



Coupe type en section courante sur le boulevard Léon Feix¹⁰

Les impacts de cet aménagement sont les suivants :

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

¹⁰ Pièce B, Notice explicative p. 26

Bd Jeanne d'Arc et Bd Gallieni

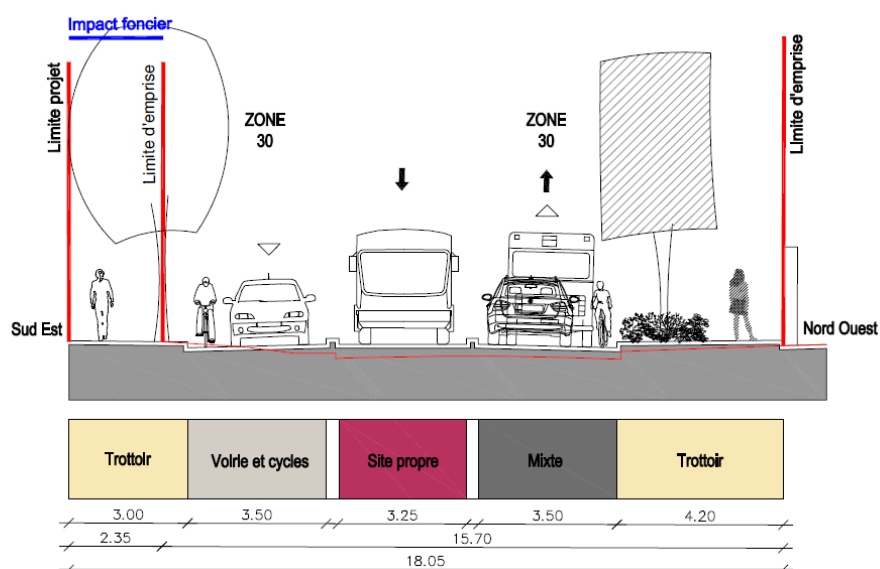
Ces deux boulevards sont caractérisés par la présence de maisons de maître de la fin du XIX^{ème} siècle et desservent le quartier résidentiel d'Argenteuil situé autour de la mairie. On trouve sur le boulevard Gallieni en rive Sud le GARAC¹¹, cité de formation professionnelle à portée régionale et le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

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

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

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

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



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

Les impacts de cet aménagement sont les suivants :

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

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

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

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

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

¹² Pièce B, Notice explicative p. 29

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

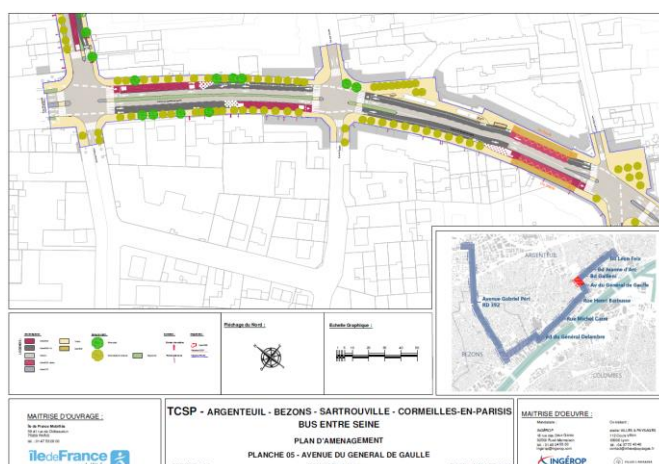


Figure 32 : Plan d'insertion de la RD48¹³

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

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

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

Rue Henri Barbusse

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

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

Rue Michel Carré

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

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

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

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

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

¹³ Pièce B, Notice explicative p. 33

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

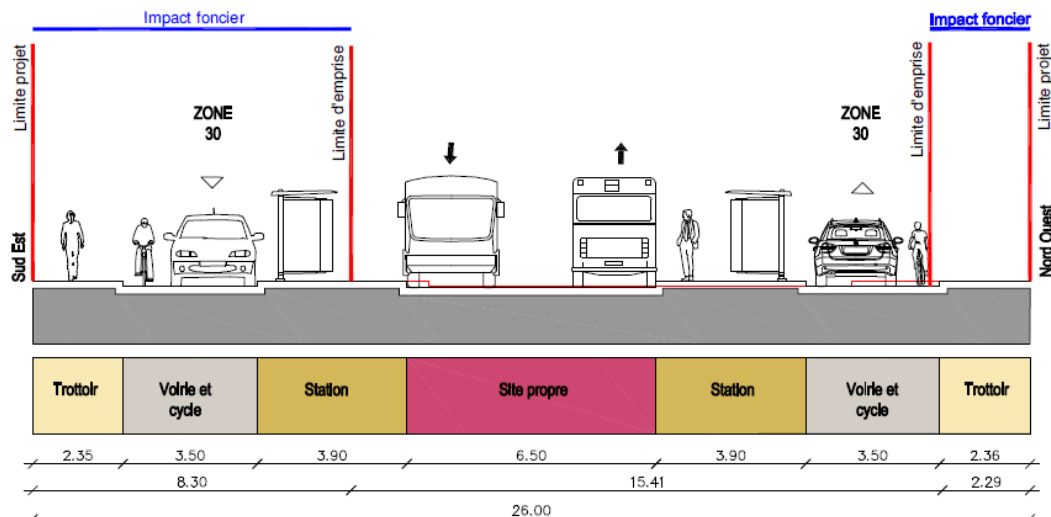


Figure 38 : Coupe au droit de la station « Marais »¹⁴

Boulevard Delambre (RD 41)

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

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

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

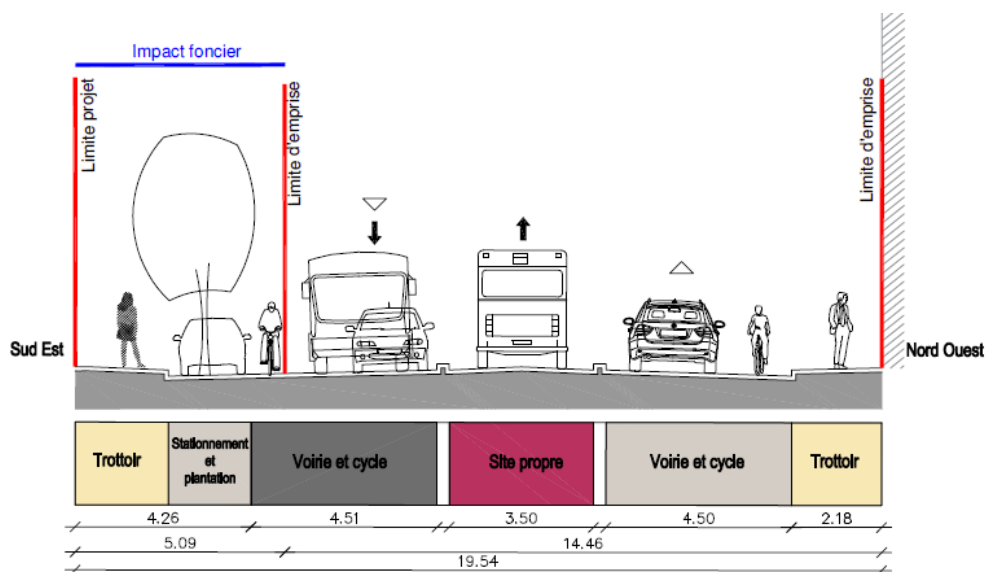
Rue Danielle Casanova et Rue Jean Jaurès

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

Sur la rue Danielle Casanova étroite, il est proposé :

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

¹⁴ Pièce B, Notice explicative p.38



Coupe type en section courante sur la rue Danielle Casanova¹⁵

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

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

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

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

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

¹⁵ Pièce b Notice Explicative p. 46

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

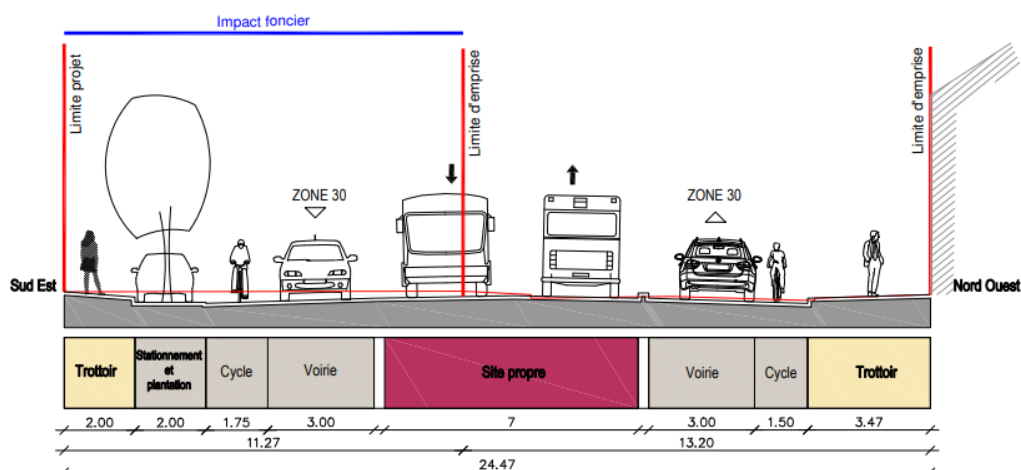


Figure 47 : Coupe type en section courante sur rue Jean Jaurès entre la rue Victor Hugo et la rue Honoré Maury¹⁶

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

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

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

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

La RD92 dessert actuellement :

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

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

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

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

¹⁶ Pièce b Notice Explicative p. 46

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

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

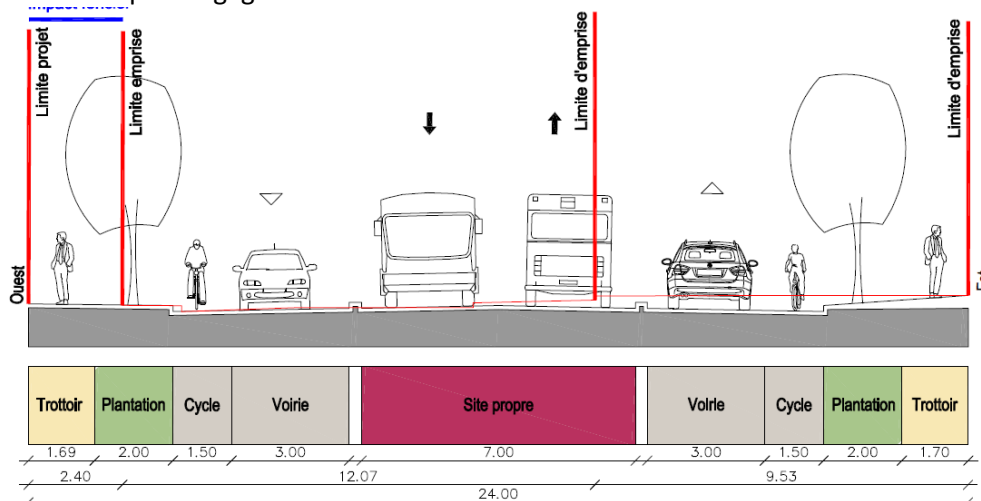


Figure 54 : Coupe type en section courante sur la RD392¹⁷

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

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

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

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

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

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

¹⁷ Pièce B Notice Explicative, p. 52

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

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

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

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

2.2.5. Mesures d'accompagnement

Les principales mesures consisteront à faciliter :

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

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

A Sartrouville les modifications apportées porteront plus spécifiquement sur :

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

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

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

2.3. Coût du projet

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

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

2.4. Etude d'impact

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

2.4.1. Milieu naturel

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

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

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

2.4.1.1. Impact du projet sur le milieu naturel

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

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

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

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

2.4.1.2. Impact sur les alignements d'arbres

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

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

¹⁹ Article L411-1 du code de l'environnement

²⁰ Pièce G5, Etude d'impact, p. 149

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

2.4.3. Risques naturels et technologiques

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

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

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

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

2.4.4. Qualité de l'air et bruit

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

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

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

2.4.5. Impacts sur la santé

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

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

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

2.4.6. Circulation routière

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

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

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

²³ Hydrocarbure aromatiques polycycliques

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

En heure de pointe du soir :

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.6.1. Impact sur le trafic

Le projet apporte des modifications sur la voirie existante :

- La mise en zone 30 de certains secteurs :

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

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

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

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

2.4.6.2. Impact sur le stationnement

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

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

Tableau 28 : Bilan de l'impact stationnement par commune

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

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

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

2.5. Analyse socioéconomique

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

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

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

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

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

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

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

2.6. Impact foncier du périmètre du projet

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

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

2.7. Attendus du projet

2.7.1. Limiter l'impact foncier

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

2.7.2. Desservir les pôles de transports structurants

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

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

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

2.7.3. Fluidifier les parcours

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

Les aménagements permettront de régulariser le trafic par divers leviers :

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

2.7.4. Améliorer la vitesse commerciale

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

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

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

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

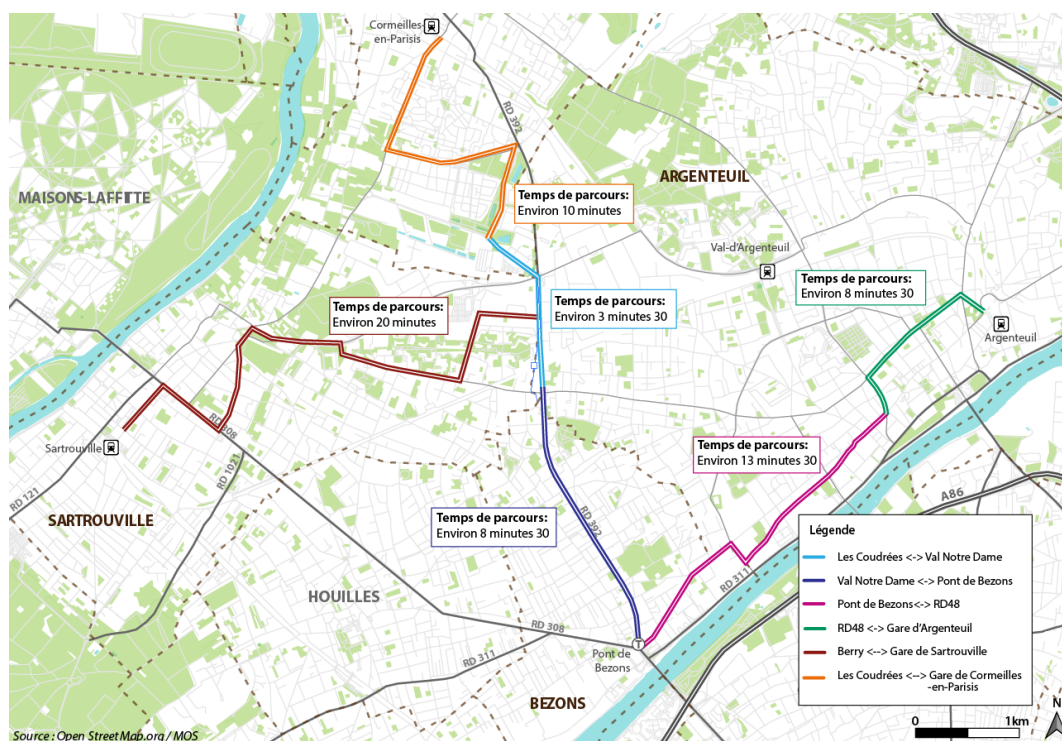


Figure 86 : Synthèse des temps de parcours estimés par secteur pour la situation projetée²⁹

2.7.5. Maillage du secteur

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

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

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

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

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

2.7.6. Accompagner les secteurs en forte densification

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

²⁹ Pièce B, Notice explicative p.84

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

³¹ Prolongation prévue à l'horizon 2024.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.7.7. Accompagner le développement de l'usage du Vélo

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

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

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

³² Données INSEE 2016

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

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

2.7.8. Requalifier des espaces urbains en mutation

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

2.8. Mise en compatibilité des Documents d'urbanisme

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

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

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

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

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

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

2.8.1. Examen conjoint

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

2.8.2. Modifications proposées à Argenteuil

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

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

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

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

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

2.8.3. Modifications proposées à Bezons

La mise en compatibilité du PLU de Bezons porte sur :

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

2.8.4. Modifications proposées à Corneilles-en-Parisis

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

2.8.5. Modifications proposées à Sartrouville

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

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

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

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

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