

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

## 2.9. Avis de l'autorité environnementale

La MRAe a été saisie en tant qu'Autorité environnementale pour donner son avis sur l'étude d'impact. Elle a rendu son avis le 3 juin 2021<sup>36</sup>. Elle a émis un certain nombre de recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a répondu.

### Le dossier d'enquête publique

*Recommandation de la MRAe*

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

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

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

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

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

### Les enjeux de déplacement

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

### Le Bruit

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

### Pollution de l'air

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

### Eau risques naturels et gestion des eaux pluviales

Le projet s'inscrit en dehors du périmètre du PPRI qui couvre les quatre communes concernées par le projet, à l'exception d'une petite partie représentant 3770 m<sup>2</sup> en bordure de la Seine, sur les communes de Bezons et Argenteuil. Si l'Ae semble regretter qu'il n'y ait pas eu plus de sondage, elle reconnaît que les travaux n'engendreront pas d'obstacles à l'écoulement des eaux, les travaux demeurant au niveau du sol naturel.

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

---

<sup>36</sup> Avis n° MRA 2021 1687

SIAAP<sup>37</sup> qui gère le réseau d'assainissement du secteur. En effet, les sols gypseux se révèlent en général peu propices à l'infiltration des eaux. Les choix de gestion des eaux pluviales devront être exposés et être développés dans le cadre de la procédure au titre de la Loi sur l'eau dont dépend le projet.

### Biodiversité

La MRAe souligne qu'il subsistera des impacts résiduels significatifs pour les cortèges<sup>38</sup> des oiseaux en milieu ouvert et semi-ouverts et arborés.

#### Recommandation de la MRAe

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

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

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

\* La surface impactée dans cette friche était estimée à 247 m<sup>2</sup> dans l'étude d'impact, mais cette surface ne prenait pas en compte le fait qu'une partie de la friche avait déjà été aménagée par le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine lorsque le bureau d'études a réalisé les inventaires. Après vérification, la surface impactée par le projet Bus Entre Seine a été réévaluée à 127 m<sup>2</sup>.

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

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

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

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

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

<sup>37</sup> Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne

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

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

### Pollution des sols

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

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

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

#### Recommandation de la MRAe

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

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

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

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

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

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

## 2.10. Avis des personnes associées

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

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

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

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

### 2.10.2. Département du Val d'Oise

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

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

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

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

## 2.11. Rencontres avec les communes associées au projet

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

### 2.11.1. Rencontre avec la commune d'Argenteuil

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **2.11.2. Rencontre avec la Ville de Bezons**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La ZAC des Bois-Rochefort accueillera :

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

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

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

La Ville réfléchit au développement de pistes cyclables et encourage l'intermodalité. La Région financera 50 stationnements vélo au niveau du lycée, des Véligo<sup>39</sup> sont mis en place au niveau de la gare routière.

---

<sup>39</sup> Garage vélo sécurisé

## 3. Organisation de l'enquête

### 3.1. Réunions préparatoires à l'enquête

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

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

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

### 3.2. Information effective du public

#### 3.2.1. Arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête

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

#### 3.2.2. Affichage

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

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

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

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

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



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

### 3.2.3. Publications légales

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

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

### 3.2.4. Autres publications

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

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

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

### 3.2.5. Dossier de l'enquête

#### 3.2.5.1. Composition du dossier

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

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

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

#### 3.2.5.2. Appréciation du dossier d'enquête

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

#### 3.2.5.3. Consultation du dossier

Le dossier pouvait être consulté :

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

#### 3.2.6. Dépôt des observations

Le public pouvait déposer ses observations sur plusieurs relais :

- Un registre d'enquête coté et parafé par mes soins, consultable sur les lieux de l'enquête désignés ci-dessus.
- Un registre dématérialisé sur le site <https://tcsp-projet-busentreseine.enquetepublique.net>
- A l'adresse mail suivante : [tcsp-projet-busentreseine@enquetepublique.net](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.

## 4. Déroulement de l'enquête

### 4.1. Lieu, durée de l'enquête et permanences

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

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

J'ai assuré huit permanences dans les différentes communes :

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

#### 4.1.1. Climat de l'enquête

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

#### 4.1.2. Issue de l'enquête

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

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

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

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

#### **4.1.3. Réunion publique**

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

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

## **4.2. Participation du public**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 4.3. Participation du public

#### 4.3.1. Permanences

En tout 44 personnes se sont présentées aux permanences :

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

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

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

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

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

### 4.3.2. Observations écrites

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

Nombre d'Observations			
<b>Registre papier</b>			<b>28</b> 22%
Registre papier Argenteuil	18	64%	
Registre papier Bezons	5	18%	
Registre papier Cormeilles-en-Parisis	4	14%	
Registre papier Sartrouville	1	4%	
<b>Registre électronique<sup>41</sup></b>			<b>99</b> 78%
<b>Nombre total d'observations</b>			<b>127</b>

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

On retrouve une partie des participants actifs dans les différents canaux de l'enquête publique (permanences, registre papier ou électronique). Certains, écrivent plusieurs observations. En tout, j'ai comptabilisé 111 personnes ayant apporté une contribution écrite<sup>42</sup>.

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

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

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

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

<sup>41</sup> J'ai enlevé certains doublons créés par les pièces jointes.

<sup>42</sup> Avec une marge d'erreur due à l'anonymat de certaines contributions.

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

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

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

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

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

## 5. Analyse des Observations recueillies

### Thème 0 : Organisation de l'enquête

Des critiques ont été émises sur plusieurs points :

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

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

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

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

#### Questions du commissaire enquêteur

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

#### Réponse du maître d'ouvrage

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

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

#### Avis du commissaire enquêteur

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



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

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

### A. Pertinence du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Questions du commissaire enquêteur

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

### Réponse du maître d'ouvrage

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

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

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

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

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

<sup>43</sup> Observation n°6

### **Avis du commissaire enquêteur**

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

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

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

### **Question du commissaire enquêteur**

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

### **Réponse du maître d'ouvrage**

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

### **Avis du commissaire enquêteur**

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

**Question du commissaire enquêteur**

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

**Réponse du maître d'ouvrage**

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

**Avis du commissaire enquêteur**

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

**Question du commissaire enquêteur**

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

**Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

**Avis du commissaire enquêteur**

Dans la mesure où la charge dimensionnante qui conditionne l'emport<sup>44</sup> est suffisante, le BHNS présente autant de facteur de performance qu'un tramway en termes de vitesse et de régularité.

**Question du commissaire enquêteur**

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

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

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

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

### Réponse du maître d'ouvrage

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

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

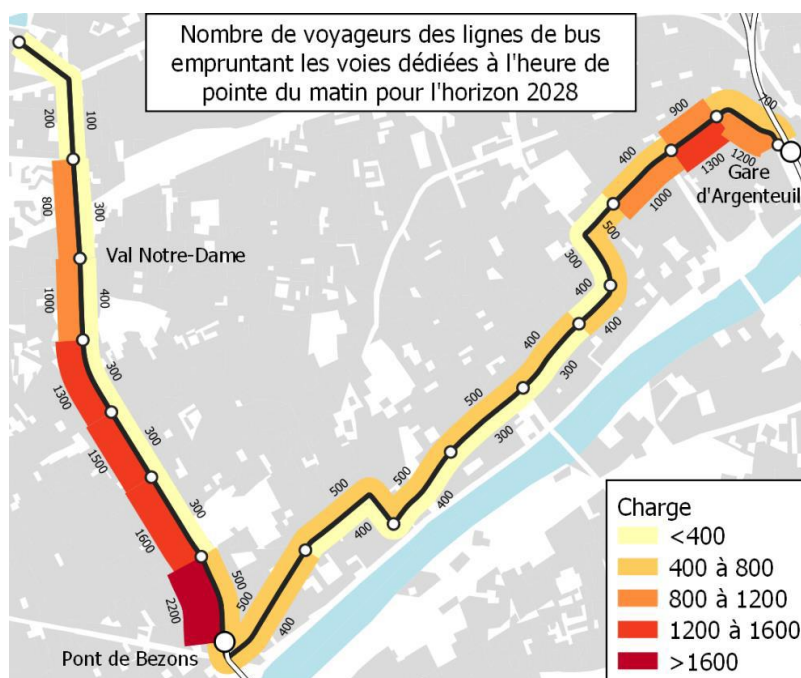


Figure 1 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

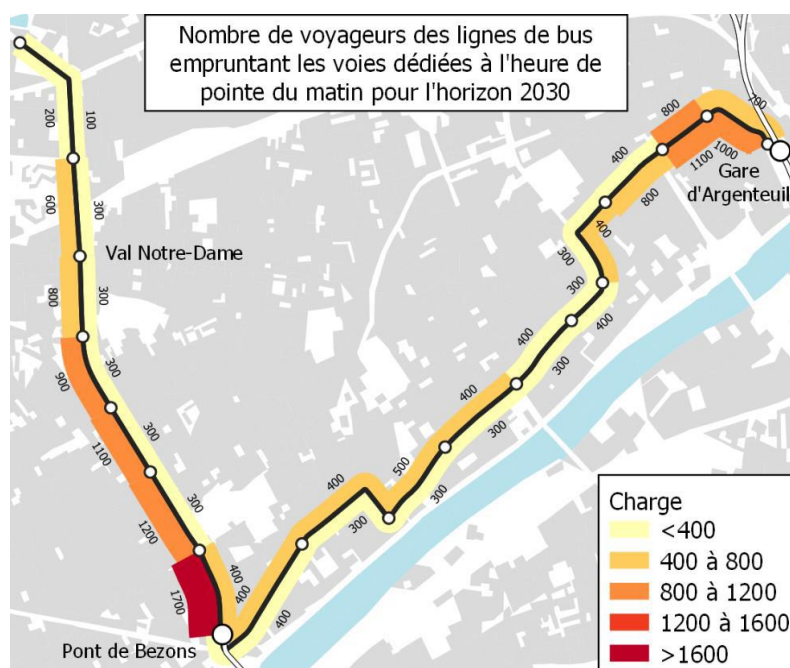


Figure 2 : Nombre de voyageurs des lignes de bus empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

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

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

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

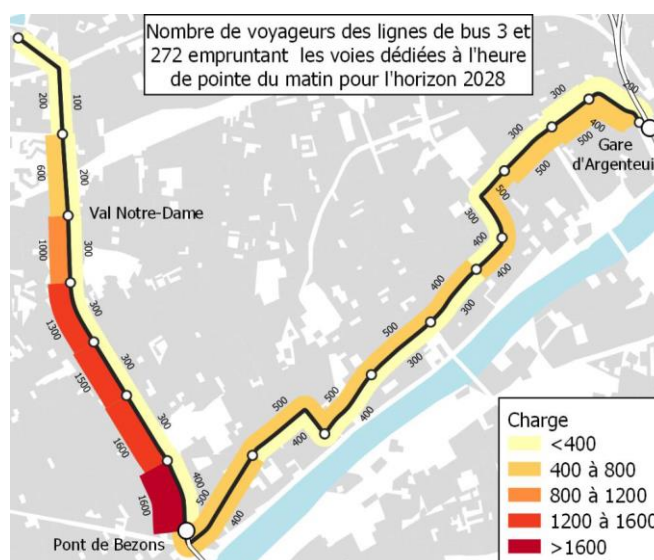


Figure 3 : Nombre de voyageurs des lignes de bus 3 et 272 empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2028

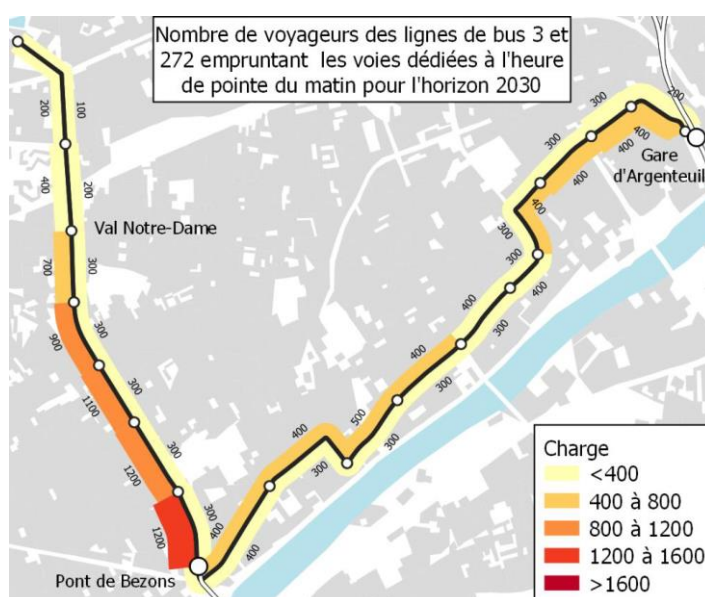


Figure 4 : Nombre de voyageurs des lignes de bus 3 et 272 empruntant les voies dédiées à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030

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

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

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

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

#### **Avis du commissaire enquêteur**

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

Le remplacement à terme du matériel roulant par des véhicules moins émissifs (GNV<sup>45</sup> et électrique) contribuera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants.

#### **Question du commissaire enquêteur**

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

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

<sup>45</sup> Gaz Naturel pour véhicules



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

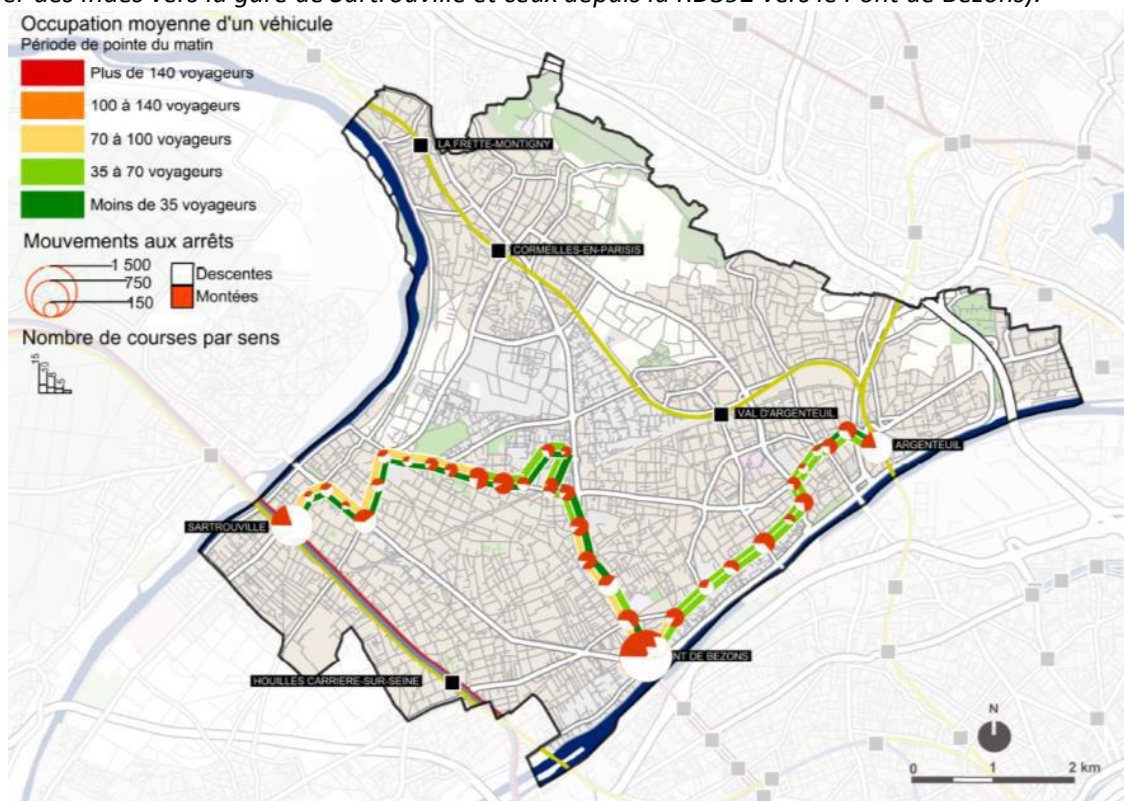


Figure 5 : Occupation moyenne de la ligne 272 à l'heure de pointe du matin (Pièce G4 – p176)

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

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

### **Avis du commissaire enquêteur**

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

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

### **Question du commissaire enquêteur**

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

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Concernant la réversibilité du projet vers le tramway :*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Avis du commissaire enquêteur**

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

### **B. Optimisation du projet**

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

- Prolongation des voies dédiées jusqu'à Sartrouville et Cormeilles.
- 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 Cormeilles. » Observation n°4.

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

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

### **Questions du commissaire enquêteur**

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

### **Réponse du maître d'ouvrage**

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

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



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



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

#### **Avis du commissaire enquêteur**

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

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

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

#### Question du commissaire enquêteur

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

#### Réponse du maître d'ouvrage

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

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

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

#### Avis du commissaire enquêteur

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

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

#### Question du commissaire enquêteur

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

#### Réponse du maître d'ouvrage

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

*prolongement des aménagements de voies dédiées bus n'a pas été retenu entre la RD392 et les gares de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville en raison de contraintes techniques (espaces non suffisants notamment) ou de l'absence d'opportunité (gains de temps limités et conditions de circulation acceptables). Le projet soumis à la concertation préalable proposait ainsi la mise en place de mesures d'accompagnement sur les branches de Sartrouville et Cormeilles en Parisis, permettant une adaptation souple au territoire avec une meilleure efficacité.*

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

#### **Avis du commissaire enquêteur**

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

#### **Question du commissaire enquêteur**

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

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