

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

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

Avis du commissaire enquêteur

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

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

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

Question du commissaire enquêteur

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

Réponse du maître d'ouvrage

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Figure 33 : Dimensions des séparateurs TCSP – Voirie

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

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

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

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

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

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

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

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

Avis du commissaire enquêteur

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

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

Question du commissaire enquêteur

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

Réponse du maître d'ouvrage

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

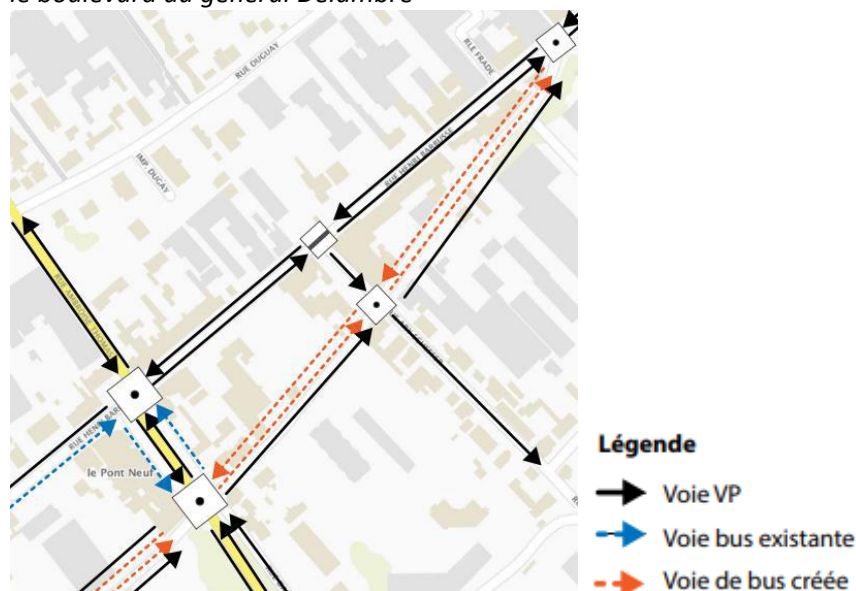


Figure 18 : Principe d'insertion des sites propres sur le secteur de la place du 11 novembre



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

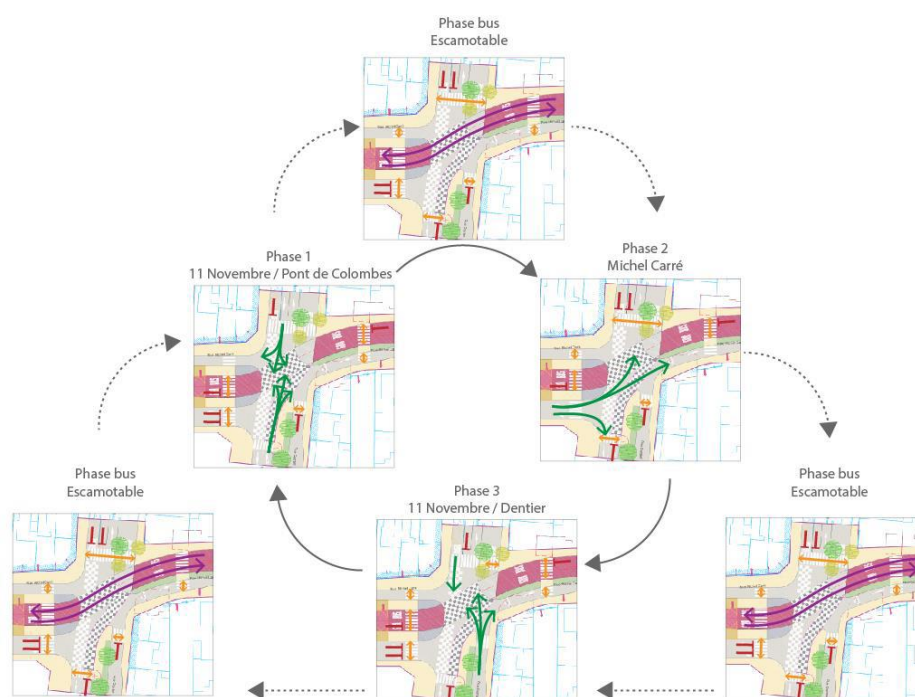


Figure 37 : Schéma de phasage du carrefour place du 11 novembre /rue Michel Carré

Avis du commissaire enquêteur

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

Question du commissaire enquêteur

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

Réponse du maître d'ouvrage

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

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

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

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

Avis du commissaire enquêteur

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

Thème 4 : Modes actifs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Questions du commissaire enquêteur

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

Réponse du maître d'ouvrage

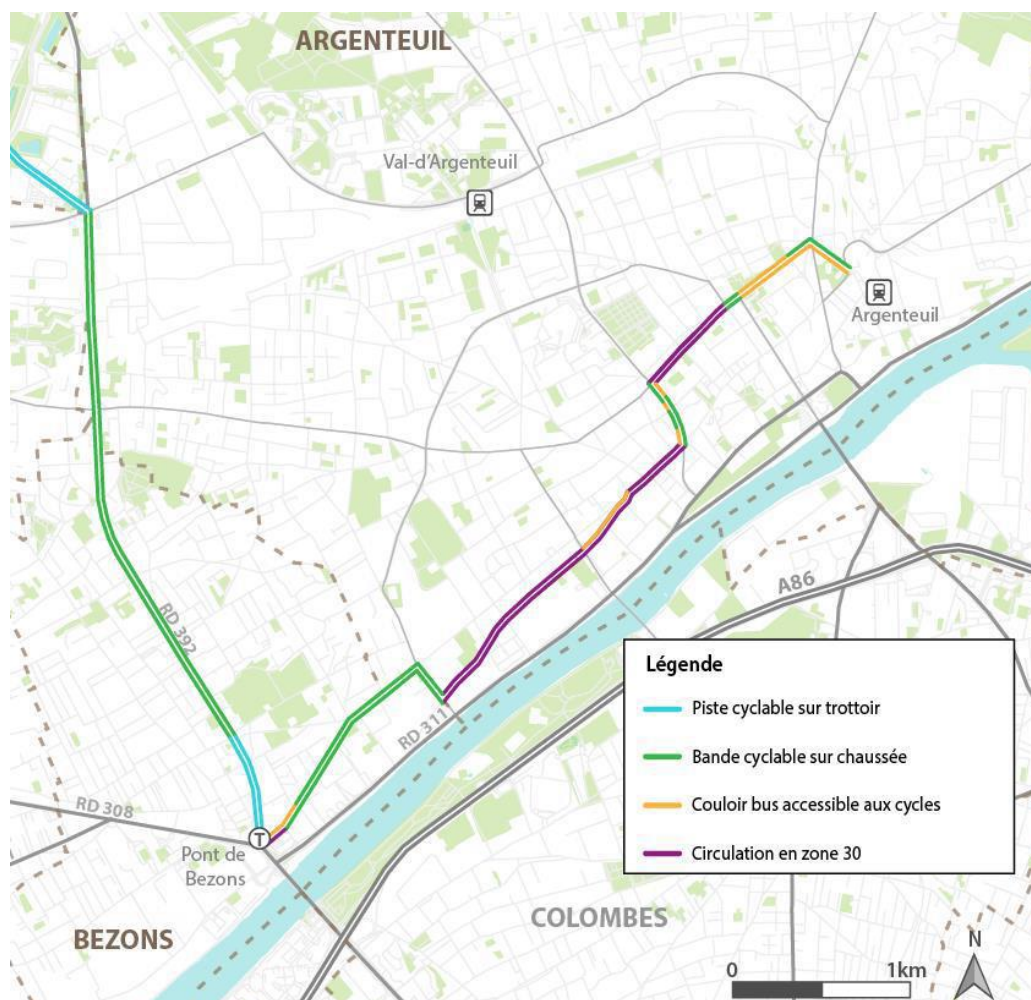
L'enquête publique s'étant déroulée du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021, il n'est désormais plus possible d'intégrer des modifications au sein du projet proposé. Toutefois, les discussions avec les différentes associations du territoire, dont les associations cyclables, se poursuivront lors des études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

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

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

⁵⁷ RD 392

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



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

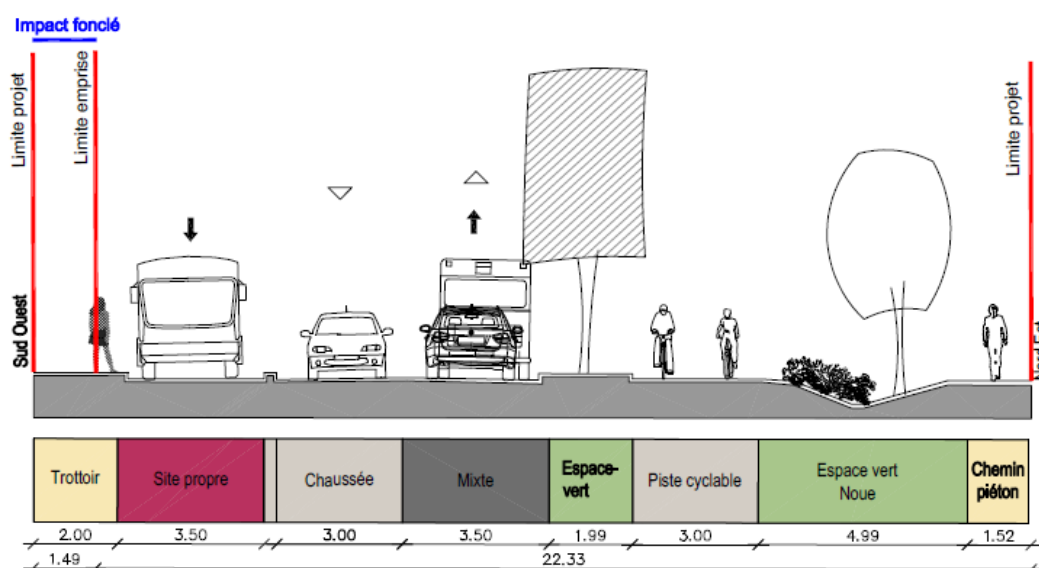


Figure 39 : coupe projetée au niveau de l'avenue du Paris

Séparation des aménagements cyclables de la chaussée

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

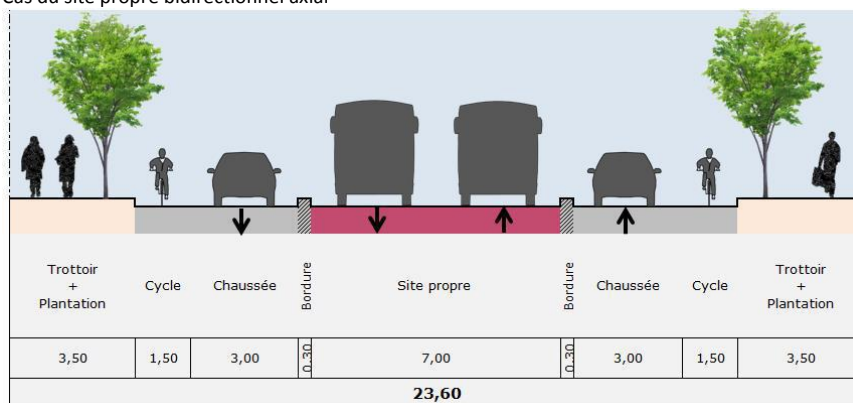
Le projet Bus Entre Seine est un projet de transport, ayant pour vocation d'intégrer toutes les problématiques de la ville d'aujourd'hui et de demain, dans un environnement déjà construit. Ce projet a donc été conçu de manière globale en cherchant un équilibre entre toutes les fonctionnalités pour satisfaire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

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

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

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

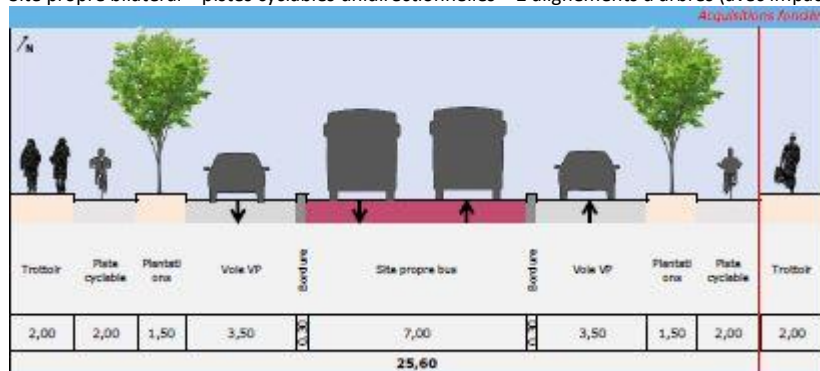
Cas du site propre bidirectionnel axial



Configuration du dossier d'enquête (DEUP):

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

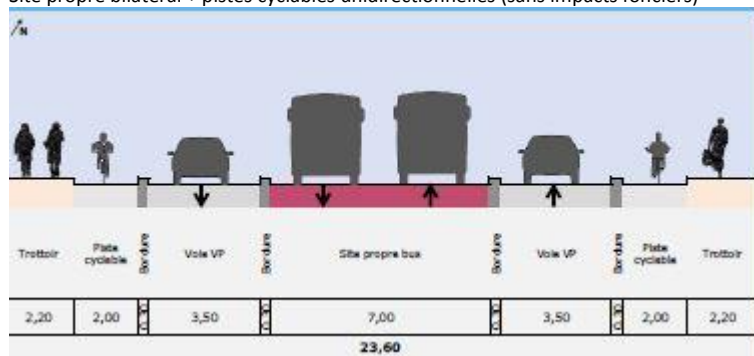
Site propre bilatéral + pistes cyclables unidirectionnelles + 2 alignements d'arbres (avec impacts fonciers)



Solution n°1 :

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

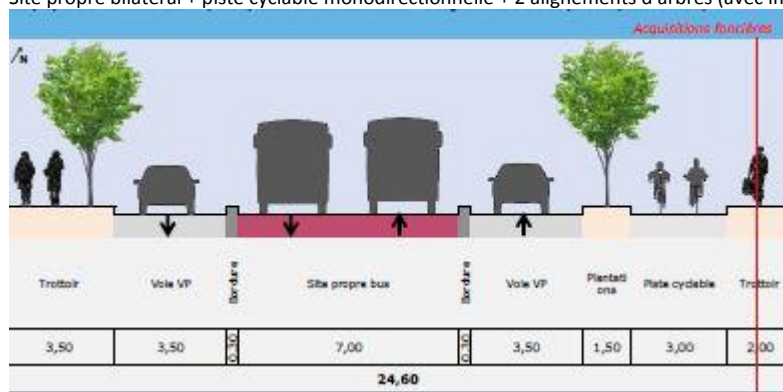
Site propre bilatéral + pistes cyclables unidirectionnelles (sans impacts fonciers)



Solution n°2 :

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

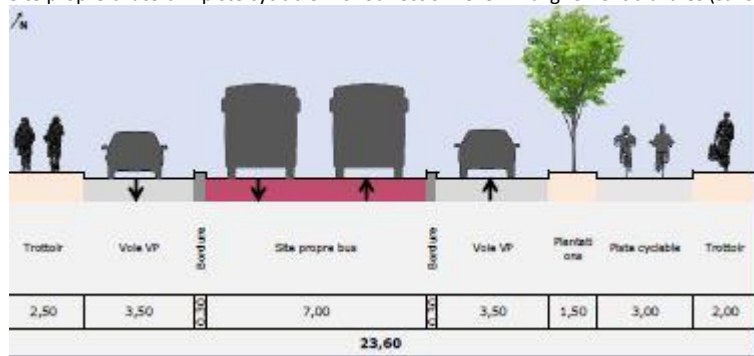
Site propre bilatéral + piste cyclable monodirectionnelle + 2 alignements d'arbres (avec impacts fonciers)



Solution n°3 :

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

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



Solution n°4 :

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

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

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

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

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

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

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

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

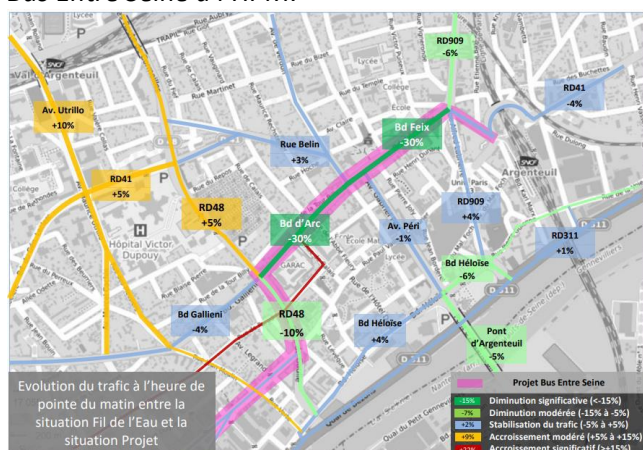


Figure 19 : Evolution du trafic à l'HPM entre la situation fil de l'eau et la situation projet dans le centre-ville d'Argenteuil

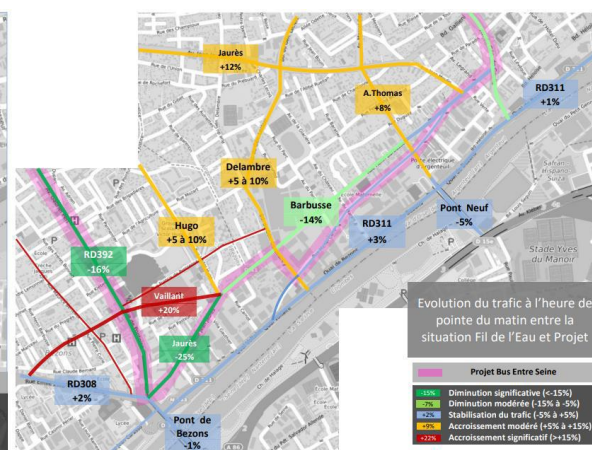


Figure 20 : Evolution du trafic à l'HPM entre la situation fil de l'eau et la situation projet au niveau de la liaison Bezons - d'Argenteuil

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

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

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

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

Traitement des intersections

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

Le traitement des carrefours est enjeu majeur pour garantir la sécurité des cyclistes. Dans le cadre des études ultérieures du projet Bus Entre Seine, Île-de-France Mobilités s'assurera au niveau des intersections de s'inscrire dans les recommandations suivantes du CEREMA :

- Assurer la visibilité réciproque des usagers,
- Réduire la vitesse des véhicules ;
- Rendre le carrefour lisible ;
- Préserver la continuité de l'itinéraire ;
- Offrir des trajectoires les plus efficaces possibles aux cyclistes ;
- Réduire le nombre et de la surface des zones d'interaction ;
- Choisir un régime de priorité adapté qui ne pénalise pas les cyclistes.

Concernant les intersections, le CEREMA propose en effet plusieurs typologies de traitement, selon la nature des carrefours :

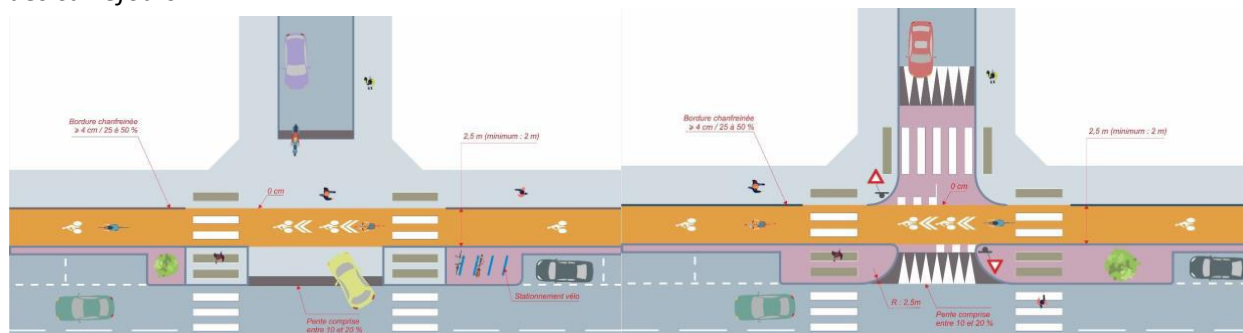


Figure 21 : Trottoir-piste traversant (intersection mineure) Figure 22 : Plateau (intersection mineure)

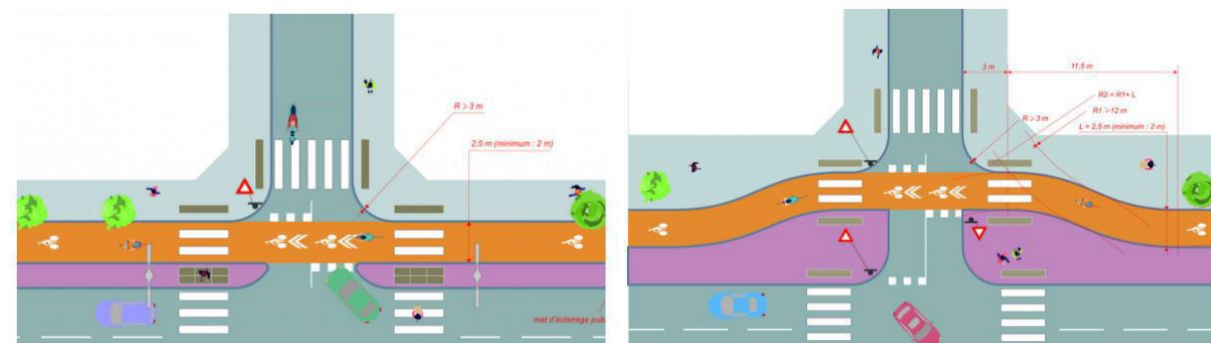


Figure 23 : Franchissement à niveau de chaussée (intersection mineure) Figure 24 : Déviation de la piste cyclable au droit de l'intersection (intersection mineure)



Figure 25 : Carrefour à feux à îlots-amandes (intersection majeure)

Ces exemples de traitement possibles sont des cas théoriques, appliqués aux pistes cyclables, dont il conviendra d'évaluer la faisabilité sur le projet Bus Entre Seine, au cas par cas, en fonction de l'environnement de chaque carrefour (emprises disponibles, typologie des aménagements cyclables, localisation des refuges piétons, niveau de trafic, rayons de courbures et girations, etc.). Le maître d'ouvrage s'engage à étudier la faisabilité de ce type de traitement dès le démarrage des études détaillées, en lien avec les associations cyclables du territoire et les gestionnaires de voirie, afin de garantir la sécurité des aménagements proposés. En première approche et au regard des emprises disponibles le long du projet, il pourra par exemple être étudié la faisabilité de ces solutions au niveau :

- du carrefour majeur RD392 / Avenue Jean Jaurès / Avenue Georges Clemenceau
- du carrefour mineur RD392 / rue du Cimetière.

L'évaluation de cette faisabilité, en termes notamment d'emprise supplémentaire nécessaire et/ou d'impact éventuel sur les autres fonctionnalités, permettra d'alimenter les échanges avec les associations et le territoire.

Avis du commissaire enquêteur

On ne peut nier la volonté du maître d'ouvrage de chercher des solutions satisfaisantes.

Néanmoins, autant on comprend que sur des axes anciennement urbanisés comme le boulevard Gallieni, ou avec des fronts urbains récemment construits tels que la RD 392 ou la rue Henri Barbusse il soit difficile d'y étendre le périmètre du projet et de la DUP, autant on a du mal à comprendre que dans des secteurs en pleine requalification tels que la rue Michel Carré, l'on ne puisse le faire. Comme on l'a vu plus haut, la Ville d'Argenteuil s'est proposé d'accompagner le projet Bus entre Seine pour libérer les emprises de la rive Nord rue Michel Carré.

Concernant la RD 392, le projet de requalification de l'axe se heurte à un manque d'anticipation de l'espace nécessaire à développer l'ensemble des fonctions urbaines par les différents acteurs du territoire. Néanmoins il est justifié de consulter les associations de cyclistes et les communes pour se concerter sur les ajustements possibles.

La dernière enquête globale transport pilotée par IDF Mobilités et financées par l'Etat montre que l'on comptabilise en 2018 840 000 déplacements à vélo auxquels on ajoute 90 000 déplacements combinés avec les transports en commun. C'est un tiers de plus qu'en 2010, même si cela semble peu au regard des

14.8 millions de déplacements en voiture et 9.4 millions de déplacement en transport en commun. La montée en puissance des déplacements à vélo doit donc être accompagnée et encouragée. Les déplacements cyclistes sont une alternative à l'usage des véhicules particuliers et contribuent à la réduction des émissions de gaz polluants et à effet de serre.

Questions du commissaire enquêteur

2. Les problématiques des entrées charretières, sources d'accident potentiels ne sont pas évoquées, pourrait-t-on organiser une consultation des associations avant la fin de l'enquête pour connaître leur sentiment sur les propositions que vous seriez susceptibles de faire ?

Réponse du maître d'ouvrage

Comme indiqué précédemment, plusieurs réunions ont eu lieu avec les différentes associations du territoire, dont les associations cyclables, lors de la conception du projet Bus Entre Seine. Un atelier de travail leur a d'ailleurs été proposé en début de phase d'Avant-Projet afin de continuer à les associer dans le cadre des études détaillées. Concernant les entrées charretières, les bandes cyclables proposées sur une majeure partie du projet ont l'intérêt d'éloigner les cyclistes de ces dernières afin de permettre une meilleure co-visibilité vélo / VP. Toutefois, d'autres leviers qui seront développés dans le cadre des études détaillées permettent de sécuriser ces zones de potentiel conflit. On recense par exemple :

- La mise en œuvre de pictogrammes vélos au droit de chaque entrée charretière ;
- Un traitement spécifique du revêtement par rapport au trottoir et à la chaussée (colorimétrie, matériaux) ;
- Un travail sur le nivellement des usages.

Ce travail sera mené en lien avec les associations cyclables, afin de recueillir leurs retours d'expériences et leurs recommandations.

Avis du commissaire enquêteur

Ce point doit être traité avec les associations de cyclistes dans la mesure où serait adopté des pistes cyclables sur les trottoirs. Le commissaire enquêteur pense que l'alternative de bandes cyclables plus larges sur la chaussée pourrait être un compromis acceptable. Une piste complémentaire pourrait consister à réduire légèrement les trottoirs pensés larges, pour fournir libérer les emprises nécessaires à des aménagements cyclables plus conformes aux souhaits de sécurité exprimés par les associations.

Thème 5 : Sécurité et maintenance des équipements

La Ville de Bezons a fait un retour les aménagements du terminus du T2. Elle observe manque de sécurité des installations :

- Refuges piétons sous-dimensionnés.
- Beaucoup d'incivilités.
- Difficulté à gérer l'éclairage qui est spécifique au tramway en raison d'un manque de réassort des produits spécifiques.
- Aires de stockage pour les bus qui risquent de compliquer le fonctionnement du secteur déjà perturbé.
- Maintenance des équipements inexistantes.

Les habitants font état également d'incivilités. Rodéo sur les voies dédiées existantes ou voies du tramway, motos sur les quais, détérioration du matériel etc.

Question du commissaire enquêteur

1. Comment sera réalisée la maintenance des aménagements et du mobilier urbain ?
 - a. Y-aura-t-il un suivi des équipements pour le réassort et la maintenance technique ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage n'a pas compétence à gérer les ouvrages, infrastructures et équipements construits après leur réception. Classiquement en Ile-de-France, l'entretien-maintenance du système de transport (infrastructures et équipements constitutifs et nécessaires à l'exploitation des lignes, y compris quais et aménagements des stations) relève de l'exploitant, celui des futurs espaces publics attenants au nouveau système de transport relève des gestionnaires de voirie. De ce fait, le maître d'ouvrage préparera la remise des ouvrages et leur futur entretien/maintenance par les gestionnaires d'infrastructure et exploitants dans les phases ultérieures du projet. Il identifiera dès les études d'avant-projet les futurs maîtres d'ouvrage, propriétaires, gestionnaires d'infrastructure et exploitants, afin de recueillir leur avis sur les aménagements à réaliser. Avant la mise en service, il veillera à la signature de conventions d'exploitation/maintenance définissant les modalités d'organisation et les périmètres de compétences des différents acteurs après mise à disposition des aménagements, ainsi qu'à la signature d'une convention de remise des ouvrages fixant le cadre du transfert des ouvrages réalisés aux propriétaires d'infrastructures. Dans le cadre des études de conception détaillées, le maître d'ouvrage veillera à tenir compte de la problématique de l'entretien et de la maintenance ultérieure du système de transports et des aménagements urbains connexes. Ceci, en s'assurant de la prise en compte des politiques d'Île de France Mobilités (AOM) dans le projet et en le soumettant aux futurs gestionnaires au niveau du PROJET, notamment les aménagements urbains (revêtements, mobiliers, arbres d'alignements, espaces végétalisés). Les marchés de fourniture et travaux de l'opération incluront un stock de réassort des équipements classiquement nécessaires à leur entretien-maintenance, qui sera mis à disposition du gestionnaire de voirie lors de la remise des ouvrages en fin d'opération.

Avis du commissaire enquêteur

J'invite IDF Mobilités à se rapprocher des communes afin de retirer de leur retour d'expérience des enseignements utiles pour la passation de ces appels d'offres futurs.

Question du commissaire enquêteur

2. Quels sont les dispositifs de stationnement des bus en attente aux terminus, notamment pour la ligne 3 :
 - a. Est-il prévu un agrandissement des aires de stockage lié au projet Bus entre Seine ?
 - b. Le remisage des bus devra-t-il être augmenté si la fréquence des lignes 3 et 272 augmente ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les études préliminaires ont vérifié le dimensionnement des terminus des lignes de bus, notamment pour les lignes 3 et 272, ainsi que les impacts sur les sites de remisage-maintenance, sur la base des hypothèses de restructuration bus à la mise en service du projet Bus Entre Seine retenues en lien avec les collectivités et exploitants actuels des lignes de bus. A ce stade, le calcul du nombre de postes à quais nécessaires dans le cadre du projet montre que le dimensionnement actuel des terminus actuels suffira pour ces 2 lignes à la mise en service du Bus Entre Seine. Concernant le remisage des bus, le parc de la ligne 272 restant constant, il n'est pas attendu d'impact sur le site de maintenance et de remisage de cette ligne. Pour la ligne 3, il sera vérifié que le site de remisage et de maintenance du délégataire en charge de l'exploitation des lignes du secteur permettra d'accueillir les véhicules supplémentaires. Les études détaillées vérifieront ces dimensionnements, en prenant en compte la poursuite des échanges sur la restructuration du réseau de bus à la mise en service du Bus Entre Seine, ainsi que les évolutions projetées du matériel roulant et du fonctionnement des centres d'exploitation pour les lignes de bus impactées par le projet d'infrastructure Bus Entre Seine, ceci en lien avec les différents acteurs concernés (territoire, exploitants ...).

Avis du commissaire enquêteur

Ce point est levé.

Question du commissaire enquêteur

3. Quels seront les dispositifs mis en place pour assurer la sécurité des voyageurs et des équipements ?

Réponse du maître d'ouvrage

Pour rappel, les maîtres d'ouvrage ne possèdent pas la compétence en matière de sécurité publique dans les villes et du respect des aménagements/équipements, qui relèvent du pouvoir de police du maire. Par exemple, le déploiement de réseaux de vidéosurveillance ou de videoverbalisation est du ressort des Villes. Par ailleurs, le projet Bus Entre Seine prévoit une requalification et un réaménagement des espaces publics tout au long du tracé pour mieux partager les espaces entre les différents usagers et ainsi clarifier et sécuriser les mobilités de chacun. Les cheminements piétons et zone d'attente seront ainsi plus confortables et sécurisés. Un éclairage de l'espace public et des mobiliers urbains adaptés contribueront à la sécurisation des espaces publics, la lutte contre le vandalisme, ainsi qu'au confort et à la sécurité des stations. Ils seront définis au cours des études détaillées en lien avec les propriétaires et gestionnaires de voirie, ainsi que le futur gestionnaire du système de transport.

Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage a pris en compte ce point. Il serait effectivement intéressant de concevoir un mobilier résistant aux actes de vandalismes, facilement réparable.

Thème 6 : Mesures d'accompagnement

Le département des Yvelines et le maire de Cormeilles-en-Parisis ont déposé chacun un courrier afin de se réserver la maîtrise de leurs projets et la possibilité de mener leurs études pour mesurer la portée des mesures proposées.

La maire de Cormeilles-en-Parisis a notamment émis des réserves sur certaines mesures. Cf. courrier en annexe.

Questions du commissaire enquêteur

4. Que leur répondez-vous ?

Réponse du maître d'ouvrage

Île de France Mobilités, maître d'ouvrage, poursuivra les échanges étroits menés en études amont avec le département des Yvelines et la Ville de Cormeilles-en-Parisis dans les phases d'études ultérieures, afin de préciser/adapter les mesures d'accompagnement des bus tout en veillant à la bonne interface avec les projets de voirie situés le long du tracé des mesures d'accompagnement. Concernant le territoire de Sartrouville, les emprises actuellement disponibles ne permettent pas d'intégrer des couloirs d'approche bus même si les niveaux de trafics sur les axes de la RD308 et de la RD121 existants et futurs justifieraient l'intégration de voies d'approche pour permettre aux bus d'accéder plus facilement aux feux. En concertation avec les collectivités, le maître d'ouvrage a étudié plusieurs scénarii d'aménagements en faveur des bus sur ces secteurs congestionnés, y compris des propositions de modifications de plan de circulation. Trop impactant sur le foncier ou les trafics, aucun de ces scénarii n'a été retenu, et il a été proposé la mise en place de priorités aux carrefours par détection radio des bus ainsi que la mise en accessibilité/redimensionnement des stations principales. Les priorités données au bus aux carrefours à feux

via des systèmes de détection feront l'objet d'études de trafics complémentaires durant les études détaillées, visant à évaluer plus finement les impacts sur la circulation générale et la capacité des carrefours, et donneront lieu à l'établissement de dossiers de fonctionnement des carrefours à feux. Ces différents dossiers d'étude seront transmis au Département des Yvelines, propriétaire, gestionnaire et porteur de projets de voirie sur ces axes. Le Département sera pleinement associé à la conception des nouveaux aménagements de stations et le maître d'ouvrage sollicitera des permissions de voirie auprès du gestionnaire d'infrastructure avant le démarrage des travaux. Concernant le territoire de Cormeilles-en-Parisis, le maître d'ouvrage poursuivra les échanges initiés avec la Ville dans le cadre du projet de requalification de la rue de Saint-Germain, afin de vérifier la bonne prise en compte des prescriptions transmises par le projet Bus Entre Seine visant à ne pas réduire la performance des bus et à anticiper la mise en service du Bus Entre Seine. Les études détaillées du projet Bus Entre Seine viseront à confirmer les mesures d'accompagnement (régime de priorité aux carrefours / localisation des stations) en tenant compte de la poursuite des réflexions relatives à la restructuration des bus avec le territoire et de l'avancement des projets connexes portés par la Ville.

Avis du commissaire enquêteur

Le maintien du régime de priorité du bus me semble devoir être une priorité à respecter dans le dialogue qui s'engagera entre les différents acteurs.

6. Bilan de l'enquête

Le maître d'ouvrage a répondu aux diverses questions suscitées par le projet. Les habitants ont souligné la difficulté de circuler dans le secteur et ne croient pas en une amélioration spectaculaire des conditions de circulation des bus. Ils en reconnaissent néanmoins l'aspect bénéfique pour certains secteurs tels que la rue Michel Carré, ou la RD 392

Ils craignent une dégradation des conditions de circulation automobile et une perte de capacité de stationnement.

La solution la meilleure pour les contributeurs serait de développer des transports en commun plus efficaces avec une plus grande capacité de transport de voyageurs. Ils réclament un maillage plus fin du territoire par des transports en commun structurants tels que tramway et métros. Les habitants privilégient majoritairement les transports en commun dirigés vers Paris quand ils s'y rendent pour leur travail. La Défense et les pôles d'Issy-les-Moulineaux/Boulogne Billancourt bénéficient du même report vers les transports en commun structurants. Ils souhaiteraient donc un transport plus accessible, sans rupture de charge vers ces destinations. Si le Bus entre Seine ne supprime pas ces ruptures de charge, il favorisera un rabattement plus efficace en terme de régularité et de vitesse vers des radiales de transport. Le projet est donc adapté aux déplacements observés sur le territoire et pertinent, car il dessert de nombreuses zones d'habitat et d'emplois amenés les uns et les autres à se développer dans un futur proche.

Par ailleurs, les aménagements de voiries ne sont pas destinés à une seule ligne mais à l'ensemble du réseau des lignes de bus qui pourront elles aussi en bénéficier ponctuellement. Ainsi, le projet contribuera à la restructuration du réseau de bus qui devrait affiner le maillage du territoire en lien avec les opérations urbaines, nombreuses dans le secteur desservi. Il permettra à d'autres lignes de gagner en régularité et rendra l'ensemble du réseau plus fonctionnel et attractif. D'ailleurs on observe dans l'enquête globale transport 2020 que l'usage du bus augmente, montrant qu'il répond à un besoin.

Enfin, le projet apportera une requalification de la voirie de façade à façade sur des axes partiellement dégradés, en pleine mutation. Elle rendra plus attractifs les équipements et les commerces qui s'y trouvent tout en favorisant l'accessibilité (piétonne, cyclable). Il permettra dans un contexte très minéral d'introduire des alignements d'arbres et des espaces verts ponctuels. Le projet apportera ainsi une valeur ajoutée à ces voies en termes de biodiversité et de lutte contre la formation des îlots de chaleur.

Le maire d'Argenteuil a répondu à mes questions sous forme de courrier dans lequel il fait des propositions constructives pour allier efficacité des aménagements et préservation des fonctions urbaines. Il propose d'accompagner la mutation de la rive Nord de la rue Michel Carré qui est devenue mutable. Il montre que la Ville a engagé une démarche de révision de son plan de circulation de son centre-ville qui devrait aboutir à un délestage des axes Gallieni-Jeanne d'Arc-Feix par la D48 et le boulevard Héloïse. Ainsi les solutions qu'il a déjà adressées à IDFMobilités pourraient être mises en place : laisser l'axe Gallieni-Jeanne d'Arc en banalisé, déplacer l'emprise du projet sur la rive Nord de la rue Michel Carré en élargissant légèrement l'emplacement réservé. La Ville anticipe le projet d'ores et déjà en demandant aux promoteurs de se mettre en retrait de plusieurs mètres par rapport à la voirie.

Concernant, la fusion des gares Léon Feix et Hôtel de Ville, elle démontre que cette solution serait cohérente avec les solutions de réaménagement de l'axe Gabriel Péri qui débouche sur l'hôtel de ville. Elle souhaite en faire un axe majeur à l'entrée de ville et recomposer les carrefours en place pour mettre en valeur la perspective sur la mairie. Enfin, elle souhaite adapter le projet en faveur des cycles sur le boulevard Léon Feix, en privilégiant la solution 2 ou des couloirs bus ouverts.

Le maître d'ouvrage a démontré sa volonté d'adapter le projet aux contraintes urbaines pour favoriser l'insertion du projet au mieux, sans dégrader l'efficacité des aménagements, ni engendrer des coûts fonciers trop importants. Toutefois, la ville a témoigné d'une volonté forte d'accompagner le projet en libérant des emprises foncières et en réorganisant la circulation de la ville pour délester l'axe Jeanne d'Arc-Gallieni. Dans ces conditions, rien ne s'oppose à la préservation les alignements d'arbres dans leur intégrité.

Ainsi, le projet demeurera un atout pour l'ensemble du territoire.

Fait à Issy les Moulineaux, le 1^{er} février 2022.



Murielle Lescop,
Commissaire enquêteur