

### **Avis du commissaire enquêteur**

L'intermodalité avec le futur T11, même lointaine fait partie des bénéfices attendus du projet à part entière. C'est donc un point sur lequel il est particulièrement important d'être vigilant, comme tout ce qui implique des ruptures de charges dans les trajets.

### **Question du commissaire enquêteur**

5. La problématique des correspondances revient souvent : existe-t-il des outils pour améliorer les correspondances entre les différentes lignes de transport quel que soit leur mode ?

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*De façon générale, la qualité des correspondances entre lignes de transport participe à l'efficacité d'un réseau de transport collectif maillé à l'échelle du territoire. Les bonnes pratiques d'aménagements consistent à rechercher les cheminements les plus courts, confortables, lisibles et sécurisés, au niveau des points de correspondance des lignes (stations ou pôles d'échange pour les points de correspondance majeurs du réseau de lignes) afin d'assurer la correspondance la plus efficace possible :*

- des quais mutualisés et suffisamment bien dimensionnés au regard des flux,
- proximité des points d'arrêts distincts avec des trottoirs d'approche confortables et des traversées sécurisées, - des gares routières / pôles de correspondances fonctionnels en cas de multiplicité des échanges et importance des flux concernés, intégrant des zones de régulation des lignes et des aménagements quais à quais tram / bus (cf. Pont de Bezons),
- une signalétique, un jalonnement et une information voyageurs en station facilitant la lisibilité des correspondances. Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage mais aussi autorité organisatrice des mobilités, est très attaché à la facilitation des correspondances sur le réseau francilien.

*Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre ces principes tout au long de la conception du projet Bus Entre Seine. Ils ont d'ores et déjà guidé la définition des stations du tracé « voies dédiées » et du programme de mise en accessibilité des stations sur la section des mesures d'accompagnement. Une attention particulière sera portée au fonctionnement des pôles d'échanges, nœuds d'échanges importants au cœur du projet dans le cadre des études détaillées.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Les habitants ont surtout souligné le fait que les horaires de passage ne correspondaient pas, ou que les chauffeurs n'attendaient pas les voyageurs. Le maître d'ouvrage ne peut pas préjuger de la gestion du réseau qui sera faite, mais il est important de rappeler que les aménagements ne peuvent être efficaces sans une gestion appropriée visant à réduire les temps de correspondance.

### **Question du commissaire enquêteur**

6. Que pensez-vous de la proposition de déplacer la correspondance avec la ligne 3 à l'arrêt Sureauux ?

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Les correspondances quais à quais entre la ligne 272 et la ligne 3 ne seront pas possibles à l'arrêt Berry/Sureauux du Bus Entre Seine au regard de l'itinéraire de la ligne 272, les stations « Berry » et « Berry / Sureauux » étant toutefois assez rapprochées, distantes d'environ 100m (cf. carte ci-dessous – pièce G5 – Etude d'impact – p124). Les correspondances entre ces deux lignes seront facilitées au niveau de la station Val Notre Dame, à la mise en service du Bus Entre Seine. Les premières orientations validées concernant la restructuration bus à l'horizon de mise en service de l'infrastructure Bus Entre seine prévoient une simplification du tracé actuel de la ligne 3, avec un itinéraire plus direct sur la RD392. Les lignes 3 et 272*

disposeront alors d'un même tracé sur la RD392 entre le Pont de Bezons et l'intersection avec la rue du Berry, avec des correspondances quais à quais à la station Val Notre Dame.



Par ailleurs, positionner la station « Berry-Sureaux » au plus près de la rue du Berry sur le tronc commun, pour permettre une correspondance optimisée Cormeilles (ligne 3) – Sartrouville (ligne 272), a été étudié durant les études préliminaires. Ce positionnement impliquait au moins un impact supplémentaire sur 3 parcelles et un impact bâti (maison individuelle). Après échanges avec les communes concernées, ce positionnement avait été écarté au regard des contraintes foncières. Pour la liaison Cormeilles - Sartrouville, il sera également possible de réaliser une correspondance quai à quai au niveau de la station « Berry / Sureaux » entre les lignes 3 et 1, cette dernière desservant notamment la gare RER de Sartrouville.

### Avis du commissaire enquêteur

Les aménagements permettront une plus grande complémentarité entre les lignes de l'ensemble du réseau local, donc pas seulement entre les lignes 3 et 272. Les lignes 3 et 272 seront en correspondance sur l'ensemble des arrêts entre Val Notre-Dame et Pont de Bezons et la ligne 30-05 en direction de Sartrouville sera en correspondance avec la ligne 3 à la station les Ecrivains.

### C. Accessibilité

L'accessibilité aux stations est un point évoqué par la Ville de Bezons. Elle déplore l'absence de lisibilité des passages piétons franchissant les voies dédiées pour les piétons entre autre. Elle juge les aménagements dangereux par manque de repères. Les pistes cyclables actuelles sont illisibles sur la place à Grâce de Dieu et dangereuses sur les trottoirs.

Ce diagnostic est confirmé par les habitants : « la place aux piétons est dérisoire surtout au niveau du cœur de ville de Bezons où certaines zones semblent dangereuses, non marquées, je pense au carrefour de la place de la mairie avec différentes voies à traverser pour les piétons dont les voies dédiées au bus avec des sens de circulation incompréhensibles et mal signalées. » Observation 108.

Certains habitants évoquent l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. « *Concernant l'aménagement des abords des stations et dans le but d'offrir confort et sécurité aux usagers il nous paraît une irréprochable occasion pour parfaire les abords piétonniers pour y accéder ainsi que pour circuler au-delà, c'est-à-dire reconstruire les trottoirs menant à ces stations.* » Observation 98.

La largeur trottoirs est une préoccupation pour l'association CADEB<sup>46</sup> : « *Le paragraphe 2, 7, 3,2 page 96 ne précise pas les largeurs des trottoirs. Nous proposons de réaffirmer une largeur minimale sans obstacles.* » Observation 107.

### Questions du commissaire enquêteur

1. Pouvez-vous répondre à l'association CADEB ?
2. Pouvez-vous être plus précis sur les dispositifs qui seront mis en place pour favoriser :
  - a. L'accessibilité pour l'ensemble des voyageurs et PMR (largeur des refuges, passages, signalétique, hauteur des trottoirs, quais, rampes) ?
  - b. La sécurité des voyageurs et des piétons (traversée des voies, indication des sens de circulation, descente des bus, coordination des feux etc.) ?

### Réponse du maître d'ouvrage

*Selon l'arrêté du 15 janvier 2007 de la norme NFP 98 350, les cheminements piétons doivent présenter une largeur de 1,40 m minimum libre de tout obstacle sur une hauteur de 2,30 m minimum. Cette largeur peut être réduite à 1,20 m lorsqu'il n'y a aucun mur de part et d'autre du cheminement. Cependant, dans le cadre du projet Bus Entre Seine, afin de faciliter l'implantation des émergences (mobilier, candélabre, ...) et d'offrir un meilleur confort aux usagers, une largeur de trottoir de 2,50 m a été recherchée, permettant l'installation des émergences dans une bande technique le long du fil d'eau, un cheminement libre d'obstacle y compris lors de la collecte des ordures ménagères, et de s'adapter aux variations des pieds de façades.*

*Les largeurs de trottoirs utilisées dans le cadre du projet Bus Entre Seine sont renseignées dans le tableau ci-dessous :*

	<i>Dimension minimum</i>	<i>Dimension préconisée</i> <sup>47</sup>
<i>Trottoir</i>	<i>1,40 m sans obstacle 2,00 m avec obstacles</i>	<i>2,50</i>

*Le projet Bus Entre Seine a été conçu de manière à proposer des aménagements piétons sécurisés, confortables, et lisibles. L'intégralité des aménagements réalisés sera accessible aux PMR. En effet, les réaménagements urbains qui accompagnent l'arrivée du projet sur les voies dédiées et au niveau des stations (pour les secteurs concernés par les mesures d'accompagnement), faciliteront les cheminements pour les piétons d'une façon générale, et pour les personnes à mobilité réduite en particulier (espaces publics élargis, trottoirs les plus larges possible, etc.).*

*Concernant les traversées piétonnes, celles-ci seront marquées réglementairement au sol et accessibles à partir des trottoirs par des bateaux présentant une différence de hauteur maximale de 2 cm entre le trottoir et la chaussée, conformément à la réglementation. La matérialisation de la traversée est complétée par un dispositif d'éveil et de vigilance destiné aux personnes malvoyantes. Sur le tracé, des îlots refuges, idéalement en baïonnette, ont été insérés au niveau des carrefours lorsque :*

- le phasage retenu pour les carrefours l'imposait (traversée en deux temps) ;*
- la largeur de la chaussée à traverser était supérieure à 12m. Les dimensions retenues pour les refuges et traversées piétonnes sont les suivantes :*

<sup>46</sup> Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye

<sup>47</sup> NDR : Dimensions préconisées pour le projet

	Dimension minimum	Dimension préconisée
Largeur du passage piéton en section courante	3,0 m	4,0 m
Largeur du passage piéton en station		5,0 m
Îlot refuge (la largeur varie en fonction du flux piéton et de la présence ou non d'une piste cyclable)		2,0 m

*Le projet intègre l'ensemble des contraintes à respecter afin d'assurer l'accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite dans des conditions optimales de sécurité et de confort. Ainsi, des rampes d'accès à pente douce seront aménagées au niveau des passages pour piétons et aux extrémités des quais.*

	Dimension minimum	Dimension préconisée	Dimension maximum
Dévers (pente transversale)	1%	1 à 2%	2%
Pente longitudinale		4% avec palier de repos de 1,40 m tous les 20 m maximum	Entre 4 et 5%, palier tous les 10 m Entre 5 et 8% sur 2 m maxi Entre 8 et 12% sur 50 cm maxi
Palier de repos	1,40 m x 1,40 m minimum (horizontal et sans obstacle)		

*Une hauteur de quai de 18 cm est retenue pour optimiser l'accostage et l'accessibilité PMR, soit 4cm plus haut que les trottoirs proposés. De plus, les stations des voies dédiées sont implantées en alignement droit pour garantir l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du quai en préservant une lacune horizontale minimale.*

*Concernant la sécurité des voyageurs en station, le dimensionnement de la largeur des quais a fait l'objet d'une attention particulière, car au-delà de réduire le temps d'échanges voyageurs, il permet d'assurer des cheminements sécuritaires et confortables au niveau des stations. Ainsi, les prévisions de fréquentation ont été prises en compte dans le dimensionnement des largeurs de quais afin de garantir :*

- des espaces de stationnement suffisants pour les personnes attendant le bus : au moins 70 cm en fond de quai ;
- des largeurs de circulation adaptées pour les montées / descentes au bus : au moins 1,40 m, entre le nez de quai et l'espace de stationnement. Par ailleurs, pour garantir un cheminement sécurisé aux stations axiales du projet, deux traversées piétonnes sont mises en œuvre de part et d'autre des quais permettant ainsi d'assurer des cheminements les plus courts et directs possibles (des garde-corps sont mis en œuvre pour inciter les usagers à emprunter ces traversées sécurisées). Dans le cadre de stations insérées en section banalisée, les traversées piétonnes sont éloignées d'au minima 10 m de la station pour garantir la covisibilité entre les piétons et les véhicules. Sur le projet, les traversées de carrefour seront protégées par des signaux R12 piétons, que ce soit pour traverser le site propre ou les voiries des véhicules particuliers, dans un souci d'homogénéité et de sécurité. Des traversées de carrefour en une phase de vert ont été privilégiées. Le cas échéant, des refuges piétons ont été insérés

### **Avis du commissaire enquêteur**

Le maître d'ouvrage a privilégié des espaces confortables, tant au niveau des trottoirs (au-delà des normes) et des quais. La présence des garde-corps permettra de guider les flux vers les passages piétons. La hauteur de quai sera légèrement surélevée pour faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ces éléments sont particulièrement importants sur les stations situées en position axiale sur la chaussée.

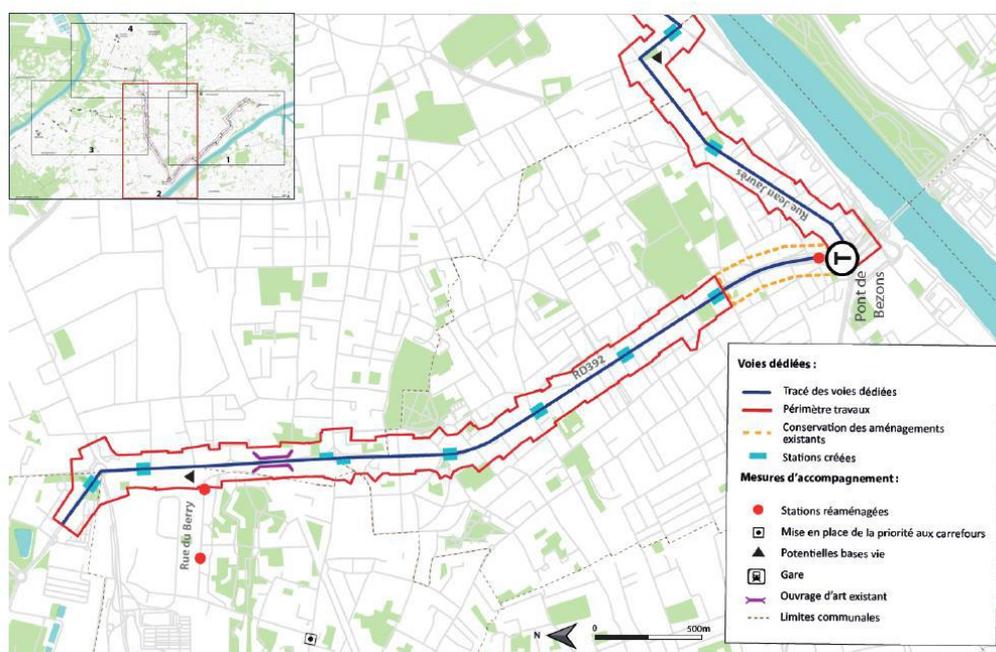
Toutefois, la largeur des îlots refuges pour les piétons ne doit pas être inférieure à 2 m, car c'est un élément de sécurité important en cas de flux important.

### Question du commissaire enquêteur

3. Les aménagements déjà réalisés à la station Grâce de Dieu seront-ils améliorés en concertation avec la Ville ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Le périmètre du projet Bus Entre Seine n'inclut pas de reprise des aménagements bus existants récents, comme concerté avec les Villes dès le démarrage des études préliminaires. Les prochaines étapes du projet permettront d'apporter les améliorations techniques au projet présenté à l'enquête publique en lien avec le territoire. Sous réserve de rester dans les emprises du Plan Général des Travaux (pièce D du dossier d'enquête), Île de France Mobilités s'engage à étudier les améliorations des aménagements existants réalisés à la station Grâce de Dieu en cohérence avec les futurs aménagements du linéaire des voies dédiées, en lien notamment avec la Ville de Bezons et le Conseil Départemental du 95 (propriétaire/ gestionnaire de voirie RD392).



### Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire est satisfait de la réponse du maître d'ouvrage car ce tronçon participe à la continuité de l'aménagement qui doit présenter le même niveau de service et de sécurité sur l'ensemble de son linéaire.

## D. Variantes et propositions

Les contributeurs ont proposé des variantes au projet. La première, on l'a vu, consiste à prolonger le tramway T2 jusqu'à Argenteuil ou Corneilles-en-Parisis, voire jusqu'à Houilles.

La plus réaliste, bien que très éloignée de l'objectif de couvrir un secteur en étoile est une prolongation réduite à quelques stations : « faire qu'une portion du pont de Bezons à Corneilles en tramway afin d'optimiser le budget. » Observation 38. « Nous pensons que le projet Bus est mieux que rien mais la prolongation du T2 que quelques kilomètres de plus serait bénéfique à la ville. » Observation 82.

L'autre variante proposée cherche à éviter l'axe Jeanne d'Arc Gallieni et Feix pour maintenir les alignements d'arbres situés sur ces axes. Cet objectif est décliné en plusieurs propositions :

1. Maintenir le tracé sur l'axe Jeanne d'Arc et Gallieni (ou partiellement sur Gallieni) en banalisé, et réunir les stations Feix et Gallieni en une seule station. C'est la solution proposée par la Ville d'Argenteuil.
2. Utiliser la ligne 6 entre la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons en doublement de la ligne 272, ou créer une ligne directe sans arrêt entre ces deux points.
3. Emprunter les voies sur berges et la 2X2 voies (RD311).

4. Emprunter le bd Héloïse et ainsi desservir le marché puis rejoindre la D48. Frédéric Lefebvre (observation 110) a proposé une variante plus aboutie :

*« Une variante Sud a été étudiée — la "variante 2" du résumé non technique, pièce G, page 29, figures 43 et 44 mais d'une façon qui me semble absurde : son trajet est un grand détour pour éviter Gallieni et Jeanne d'Arc mais pour rejoindre ensuite le trajet Nord (Léon Feix) via l'avenue Gabriel Péri : à quoi bon ? Léon Feix est déjà surchargé de lignes de bus. On rejoindrait la gare bien plus directement en restant au Sud, soit très simplement par la rue Pierre Guienne (ce qui demande simplement de réaménager l'entrée du parking aérien de la gare, pour permettre à un bus d'y entrer par le Sud), soit par les rues Alfred Labrière et (le bout de) Paul-Vaillant-Couturier, comme la ligne 6 actuelle.*

*la description de ses contraintes d'insertion est sidérante : les contraintes sont indiquées en "rouge" pour le boulevard Héloïse très large et rarement saturé et en "rouge" encore pour Gabriel Péri sans doute l'avenue la plus large d'Argenteuil, avec aujourd'hui beaucoup de place inutilisée sur les bas-côtés ; la Ville vient d'en lancer une étude de redéfinition. C'est la même couleur que pour Gallieni / Jeanne d'Arc, ancien tracé des murailles de la ville, qui sont des 2x1 voie, avec côté Nord un linéaire de maisons "patrimonial".*

*3) Quel que soit le devenir du projet immobilier dit "Cap Héloïse" puis "Les promenades d'Argenteuil", l'île Héloïse manque gravement contrairement à la lisière Nord du centre-ville de desserte par les transports en commun. Ceci non seulement pour le "marché", seul cité dans l'étude, que pour les équipements de loisirs (parc des Berges, salle Jean Vilar, stade, gymnase...) et pour les nombreux habitants notamment en habitat collectif (ensembles Salvador Allende, rue de l'Hôtel-Dieu).*

*J'appelle donc à réétudier cette "variante 2" en privilégiant un tracé plus direct, plus cohérent sur l'ensemble du trajet (longer à distance le bord de Seine), alternative plus directe aux flux de voitures importants sur ce trajet (par la RD311 notamment), et répondant à des besoins de déplacement actuellement mal couverts.*

*Actuellement, seule la ligne 8 y passe, mais précisément sous forme de grand détour (par Gabriel Péri, Héloïse et De Gaulle, soit 7 stations là où les lignes 9 et 272 n'en ont que 2 alors qu'elle dessert en premier lieu le quartier du Val d'Argent Nord, situé à l'opposé. Le bon sens serait de faire passer par Héloïse la future ligne "entre Seine" avec son site propre, et par Jeanne d'Arc / Gallieni la ligne 8 vers l'hôpital et le Val Nord. »*

5. Réserver le tronçon Jeanne d'Arc- Gallieni à la circulation des vélos et des bus :  
*« Je propose de réserver la voie au trafic bus et à la circulation vélo. Toutes les parcelles Jeanne d'Arc et Gallieni sont par ailleurs desservies par la rue de la Tour Billy et le trafic riverain ne générerait pas le trafic bus. »* Observation 110. Proposition également soutenue par les cyclistes.

D'autres variantes jugées plus pertinentes pour les habitants ont été proposées :

6. « le tracé retenu ne touche pas le plus grand nombre d'Argenteuillais. Une variante proposée pourrait être retenue: après le passage devant le GARAC, le bus peut remonter la rue du Lt Colonel Prud'hon, puis au Val sud longer le bd du général Leclerc, jusqu'au bout, puis enfin poursuivre sur la rue du général Delambre pour reprendre son chemin prévu, à la limite de Bezons. L'intérêt est que l'hôpital d'Argenteuil, le val sud et le val Notre Dame sont ici desservis: le lycée Jean Jaurès et cette partie des Champioux. Les boulevards sont larges et permettraient de créer deux vraies voies en site propre qui permettraient de relier vite la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons. La partie du Val Notre Dame qui sera desservie dans le tracé proposé ne concernera que la partie sud, puisque le passage par la rue Michel Carré va encore moins concerner ces habitants, qu'aujourd'hui et le passage du 272 un peu plus au nord avec la rue Henri Barbusse. Par ailleurs, ce bus en site propre ne concerne qu'un quartier pas encore sorti de terre, la Porte Saint Germain. » observation 87
7. « Les voies dédiées bus, peuvent être prolongées sur la D392 jusqu'au rond-point de Chronodrive à Cormeilles en Parisis, avant de rejoindre l'avenue Louis Hayet, plutôt que le boulevard du parisis et le boulevard des bois Rochefort qui viennent d'être refait à neuf avec de la verdure à contrario de la D392. Il me semble que cette continuité à assez de place pour 2 voies dédiées ainsi que 2 pistes cyclables et arbres. En rajoutant l'arrêt "Les Bruyeres" de l'autre côté du centre commercial "Les allées de Cormeilles". » observation 81
8. Mutualisation des arrêts Louis Hayet et l'arrêt Les écrivains pour gagner du temps. observation 81

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

1. Y-a-t-il d'autres projets de transports en commun dans le secteur, en dehors du T11 et du T1 ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Projets de transports collectifs sur le secteur d'étude L'état initial de l'étude d'impact (pièce G4 – partie 5.4 – p 179) présente le réseau de transport collectif à l'horizon du projet. Trois projets de transport en commun sont programmés dans le secteur d'étude, conformément au PDUIF 2010-2020 : le prolongement du Tram T11 à l'ouest, EOLE et l'extension du Tram T1 à l'ouest. Les modélisations de trafic et les prévisions de fréquentation voyageurs du projet Bus Entre Seine tiennent compte de ces projets d'infrastructure structurants, qui vont dynamiser le secteur d'étude et ses alentours et pourront affectés la structure des déplacements sur le territoire. Les études d'avant-projet actualiseront les études de trafic après un nouveau recensement des projets de transports collectifs programmés.*

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

2. Quelle est la fréquence de la ligne 6, et son taux de fréquentation ?
  - a. Proposition 2 : Utilisation de la ligne 6 en doublement de la ligne 272, ou création d'une ligne directe sans arrêt entre la gare et le Pont de Bezons : Y-a-t-il moyen de la rendre plus complémentaire de la ligne 272 qui assure une desserte plus fine que la ligne 6 ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*La ligne 6 est une des principales lignes de bus du secteur d'étude (cf. Pièce G4 DEUP – Etat initial - p167), reliant la gare d'Argenteuil à la gare de Houilles Carrières-sur-Seine en passant par le Pont de Bezons. Elle bénéficie actuellement d'une fréquence de 15mn en heure de pointe et d'une fréquentation moyenne par jour ouvré (JOB) de 2280 voyageurs (source : comptages 2018 Île-de-France Mobilités).*

*Sur la commune d'Argenteuil, Il s'agit d'une ligne express, qui en plus de proposer une liaison directe et « rapide » pôle à pôle (peu d'arrêts) entre le Pont de Bezons et la gare d'Argenteuil via les quais de Seine, dessert également les entreprises situées le long des Berges de Seine puis le projet urbain Porte de Saint-Germain-Berges de de Seine via la rue Henri Barbusse.*

*Les lignes 6 et 272 sont actuellement deux lignes très complémentaires entre les pôles d'Argenteuil et Pont de Bezons, permettant une desserte fine du territoire et avec un itinéraire commun à l'est du Pont de Bezons*

sur la rue Jean Jaurès : ligne 272 de desserte (25 minutes théoriques) et ligne 6 rapide (22 minutes théoriques).

Les premières orientations de restructuration du réseau de bus à l'horizon de mise en service du projet Bus Entre Seine, bâties en lien avec les collectivités et exploitants sont les suivantes :

- secteur Centre-ville d'Argenteuil : conservation de l'itinéraire de la ligne 272 et déviation de la ligne 6 via le bd Léon Feix et l'avenue Gabriel Péri ;
- secteur liaison Centre-ville d'Argenteuil – Pont de Bezons : modification de l'itinéraire de la ligne 272 avec l'implantation du Bus Entre Seine sur Michel Carré au cœur du futur quartier des Berges de Seine et un maintien de l'itinéraire actuel de la ligne 6 sur la RD311 et la rue Henri Barbusse pour desservir les zones d'activité de la RD311, avec un passage de la fréquence de la ligne 6 à 10mn en heure de pointe.

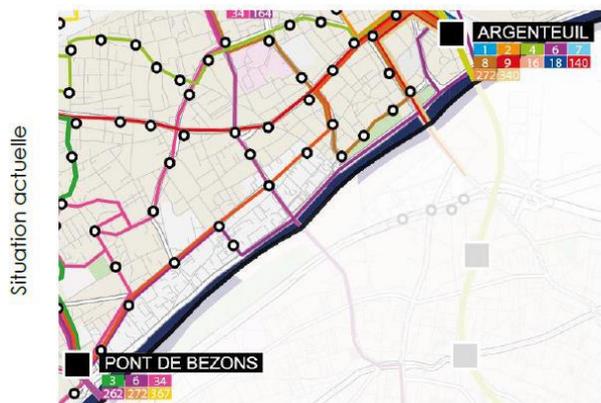


Figure 7 : Extrait de la carte de l'offre bus actuelle



Figure 8 : Extrait de la carte de restructuration bus envisagée

La complémentarité des lignes 6 et 272 à l'horizon de mise en service du Bus Entre Seine et de la ZAC des Bords de Seine, ainsi que la pertinence d'un itinéraire alternatif pour la ligne 6 via la rue Michel Carré, pourront être réinterrogées dans le cadre de la poursuite des réflexions relatives à la restructuration des bus en lien avec le territoire. Le maître d'ouvrage, veillera à la bonne articulation des aménagements Bus Entre Seine avec la restructuration des bus jusqu'à l'achèvement des travaux.

### Avis du commissaire enquêteur

Les habitants préoccupés par la mise en place de voies dédiées pour le 272 sur le boulevard Jeanne d'Arc estiment que la ligne 6 pourrait constituer une solution de remplacement. Le commissaire adhère à l'analyse du maître d'ouvrage qui considère les deux lignes comme complémentaires. La mutualisation des aménagements, permettrait de rejoindre la gare de Houilles pour un nombre plus important d'habitants, d'établir des correspondances entre les deux lignes plus performantes et de décharger le T2. Cette option est donc particulièrement intéressante, mais devra entrer en complémentarité du 272 et non doubler la ligne. Il est à noter que les prévisions de trafic à l'horizon 2028 et 2030, ne plaident pas pour l'utilisation de la RD 311 sur laquelle s'effectuera un report de trafic important.

### Question du commissaire enquêteur

3. Que répondez-vous à l'ensemble des autres propositions ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Proposition 1 : Circulation des bus en banalisé sur le boulevard Gallieni / Jeanne d'Arc et fusion des stations Léon Feix - Hôtel de Ville :

L'insertion à retenir sur le boulevard Gallieni / Jeanne d'Arc a fait l'objet de nombreuses itérations au cours des études préliminaires, du schéma de principe et du dossier d'enquête.

Aujourd'hui et à l'horizon projet, on observe des remontées de files aux heures de pointe en amont du carrefour AG. Belin / Jeanne d'Arc qui s'étendent jusqu'à la rue de l'Abbé Fleury, soit au-delà de la rue de la tour Billy. Dans la configuration proposée, les bus se retrouveraient donc dans la congestion, avant de pouvoir rejoindre leur site propre, ce qui pénaliserait l'exploitation des lignes 9 et 272. Le traitement de cette zone est par conséquent déterminant pour le bénéfice apporté par le projet.

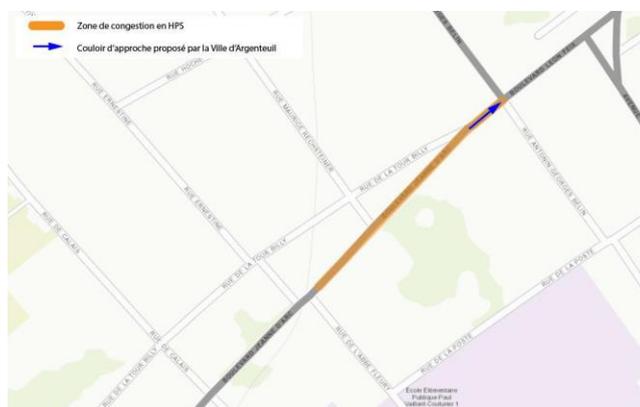


Figure 9 : Proposition d'aménagement envisagée par la ville d'Argenteuil sur l'axe Gallieni / Jeanne d'Arc

Cette proposition permettant de préserver 39 arbres par rapport à la solution retenue dans le cadre du schéma de principe, le maître d'ouvrage Ile-de-France Mobilités s'engage à poursuivre les études afin d'aboutir à une proposition d'aménagement partagée permettant de concilier préservation des arbres et performances bus.

Par ailleurs, l'opportunité de la fusion des stations Hôtel de Ville et Léon Feix a également été étudiée au cours des études préliminaires. Elle correspond au schéma présenté ci-dessous :



Figure 10 : Localisation des stations envisagées par la ville d'Argenteuil Figure 11 : Desserte associée au positionnement des Stations envisagées par la ville d'Argenteuil

Les éléments suivants étaient notamment ressortis de l'évaluation de cette proposition :

- Les échanges voyageurs seraient plus contraints à la station fusionnée « Léon Feix - Hôtel de Ville ». En effet, les deux stations fusionnées sont des arrêts où les prévisions de fréquentation sont très importantes et comptent de nombreuses lignes en passage.
- La fusion des stations « Léon Feix - Hôtel de Ville » permettrait de préserver 12 à 16 arbres en fonction de la configuration de quai retenue.
- L'insertion de la station « Calais » sur la RD48 impliquerait la suppression de l'entrée charretière du parking souterrain de l'immeuble « Les terrasses de Gallieni » (69 logements) - L'insertion de la station « Léon Feix - Hôtel de Ville » impliquerait la suppression de 2 ou 3 entrées charretières sur le boulevard Léon Feix (pouvant être restituées) en fonction de la configuration de quai retenue.

- La desserte des habitants du centre-ville et des équipements d'enseignement (notamment collège Paul Vaillant Couturier et lycée Georges Braque) serait moins bonne du fait des interstations déséquilibrées de cette configuration.

### **Avis du commissaire enquêteur**

La proposition de la Ville d'Argenteuil est liée à la vive émotion engendrée par l'abattage d'un alignement d'arbres entier sur le bd Jeanne d'Arc, bordé de maisons de maître. Les habitants et la Ville ont souligné le caractère patrimonial de ces alignements que chacun souhaite préserver. En effet, les alignements d'arbres vont de pair avec une conception hygiéniste de l'urbanisme qui associe bâti et verdure, développée dans la seconde moitié du XIXème siècle. Le concept de villégiature permettait aux citoyens de profiter d'un environnement aéré et a donné lieu à des prescriptions que l'on retrouve dans les règlements des lotissements de l'époque construits en banlieue, à savoir mur bahut et grille pour laisser voir les jardins et leur verdure. La plantation d'alignement d'arbres et la mise en œuvre de règles de prospect plus confortables des rues par rapport aux bâti traditionnel a été mise en œuvre dans cette logique d'aération du tissu urbain prôné par les urbanistes et les architectes.

Ainsi, même si le profil de ce boulevard peut paraître inadapté aux fonctions que l'on souhaite y implanter, cette typologie témoigne d'une conception de la ville qui demeure appréciée de nos jours et forme un ensemble cohérent caractéristique de la fin du XIXème siècle. Le commissaire enquêteur souhaite donc qu'IDFMobilités s'engage à préserver ces alignements et étudie avec la Ville toutes les solutions qui permettraient de préserver ces alignements.

Proposition 3 : Emprunter les voies sur berges et la 2X2 voies (RD311)

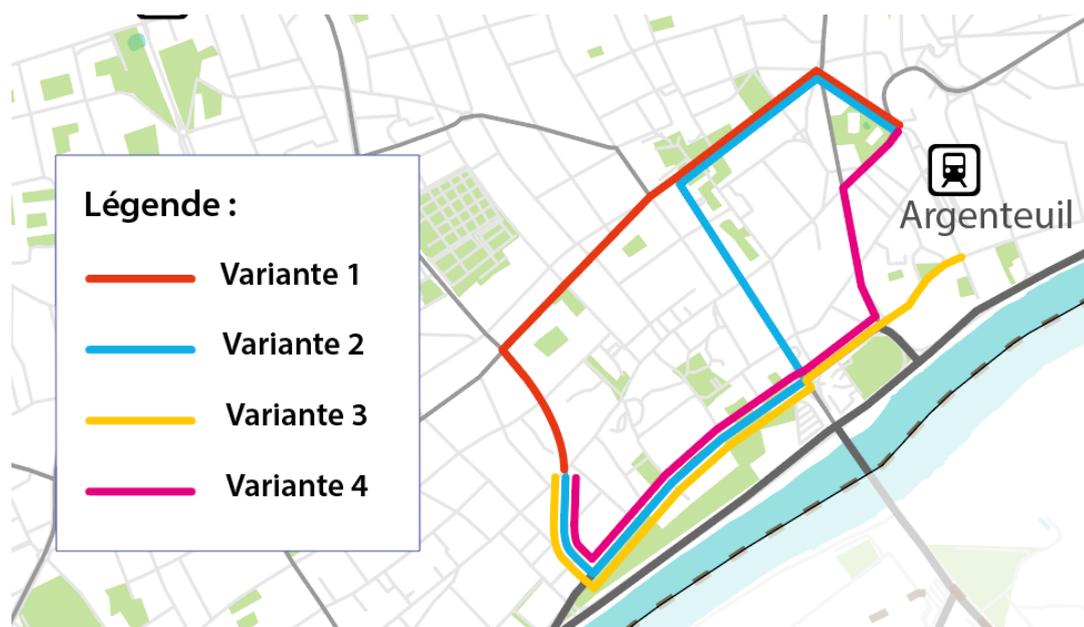
*Emprunter la R311 permettrait une liaison plus directe entre la gare d'Argenteuil et le Pont de Bezons. Néanmoins, du point de vue de l'opportunité, le niveau de desserte est faible le long des berges de Seine. Le Bus Entre Seine répond à un enjeu de desserte fine du territoire que cette alternative ne permet pas de traiter. De plus, l'insertion de l'infrastructure bus au niveau du Pont d'Argenteuil est également très contrainte au niveau des carrefours, déjà saturés. Les gains de temps attendus par cette liaison plus directe ne serait alors pas garantis puisque les bus se retrouveraient quasiment systématiquement dans les remontées de files au niveau de l'échangeur. Au regard de ces éléments, la maîtrise d'ouvrage ne prévoit pas de modifier le tracé du projet Bus Entre Seine pour emprunter la RD311.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Le service rendu par un linéaire au niveau de la RD 311 serait très faible au regard des populations desservies.

Proposition 4

*Si nous comprenons bien les variantes de tracés évoquées dans cet avis, elles consistent à : - Créer un nouvel accès via le parking aérien existant de la gare d'Argenteuil pour rejoindre la gare routière, emprunter la rue Pierre Guienne puis le Boulevard Héloïse pour rejoindre ensuite la RD48 (variante 3 en jaune sur la carte ci-dessous) ; - Emprunter la rue Paul Vaillant Couturier, la rue Alfred Labrière et ensuite le Boulevard Héloïse pour rejoindre ensuite la RD48 (variante 4 en rose sur la carte ci-dessous) Pour rappel, la variante de tracé 1 est celle retenue à l'issue du DOCP et présentée en concertation préalable puis en enquête publique, tandis que la deuxième (en bleu) a été écartée.*



Les variantes 2, 3 et 4 partagent un itinéraire commun sur la RD48 et le boulevard Héloïse. Au-delà de préjuger de la faisabilité des tracés en direction de la gare (au-delà du carrefour entre le Boulevard Héloïse et l'avenue Gabriel Péri), il convient d'apprécier la faisabilité technique de cet itinéraire commun. En termes d'emprises disponibles, le boulevard Héloïse oscille entre 12 et 14m de largeur entre la rue de l'Hôtel Dieu et la RD48 (il est plus large dans les autres sections). Au regard de ces dimensions, seule une mixité bus / VP serait envisageable à emprises constantes (Cf. coupe ci-dessous à 13m de large). Des aménagements cyclables qualitatifs ne seraient pas non plus garantis.

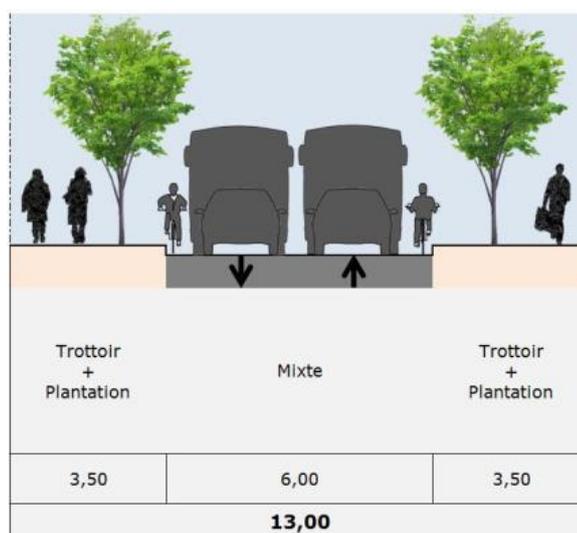


Figure 13 : coupe type d'insertion avec une emprise de 13m

En termes de condition de trafic, le territoire d'étude souffre de son positionnement par rapport à la Seine et l'A86 au-delà. En effet, le faible nombre de franchissements provoque des saturations sur les traversées de Seine, avec une propagation de ces saturations sur les voiries du côté du Val d'Oise telles que par exemple : - La RD308, la RD392 et la RD311 au droit du Pont de Bezons ; - La Rue Michel Carré, la rue Ambroise Thomas et l'avenue Henri Barbusse au droit du pont de Colombes. Le secteur au Nord du Pont d'Argenteuil subit également cette convergence du trafic vers les franchissements permettant de rejoindre les Hauts-de-Seine.

A l'horizon « Fil de l'Eau 2027 », ce phénomène sera accentué et les modélisations de trafic prévoient sur ce secteur des saturations au niveau du Boulevard Héloïse, de la RD122, et de la RD909. On constate ainsi sur la carte ci-dessous les difficultés de trafic attendues à l'heure de pointe du matin sur le boulevard Héloïse avec une saturation de cet axe en direction du Pont d'Argenteuil.

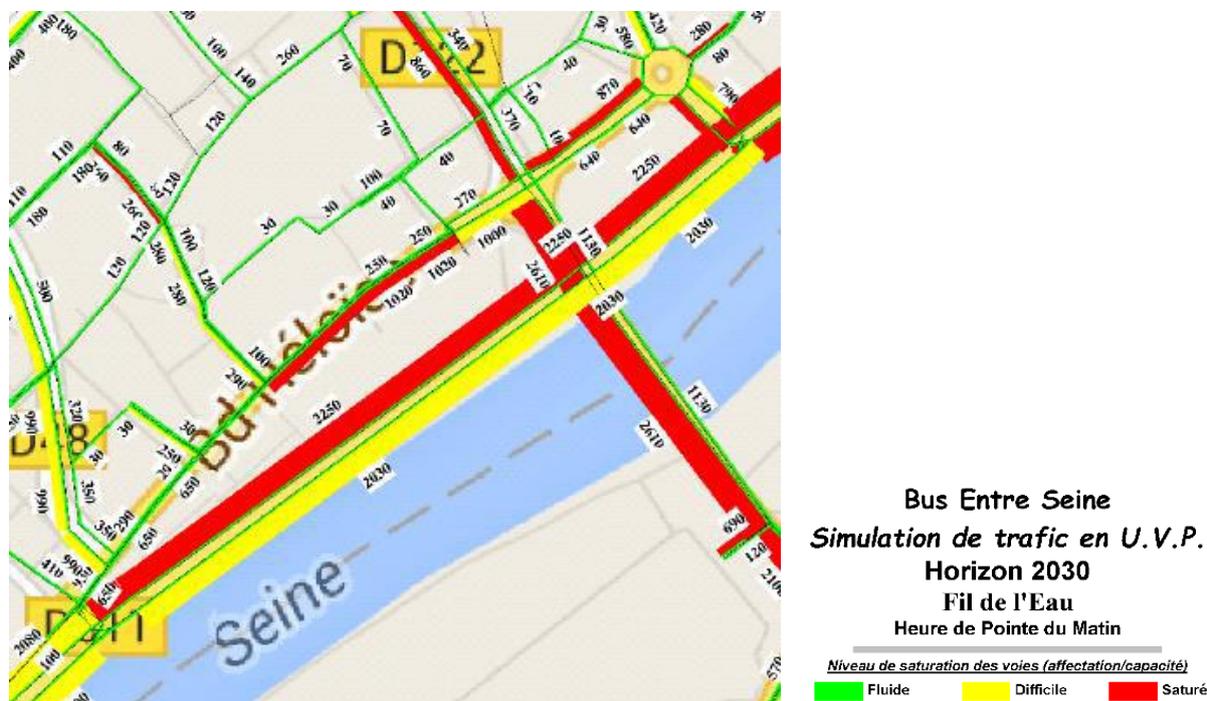
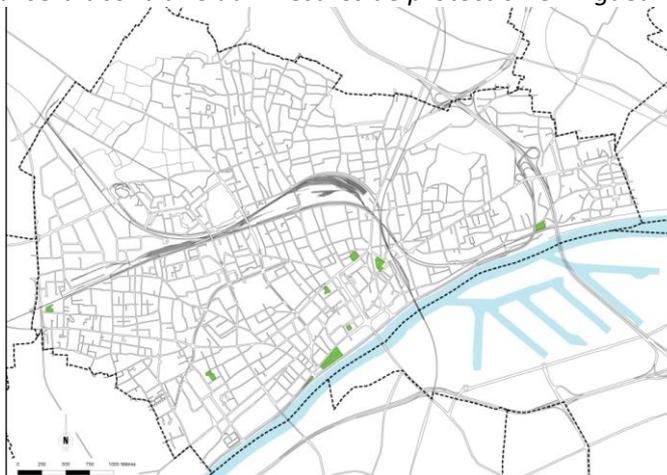


Figure 5 : Carte de la modélisation de trafic de l'horizon fil de l'eau 2027 (sans projet) à l'heure de pointe du matin

Pour garantir des performances d'exploitation satisfaisantes pour les bus, l'insertion d'un site propre (à minima monodirectionnel) serait nécessaire pour s'affranchir de la congestion sur ce l'axe. Au regard des emprises disponibles, l'insertion de cette infrastructure impliquerait nécessairement des impacts fonciers sur l'une des rives. - Entre la RD48 et l'avenue du 8 mai 1945, le boulevard Héloïse est bordé au Nord par des immeubles à l'alignement, variant du R+2 au R+10. Ainsi, sur cette rive, des acquisitions foncières ne serait pas envisageables au regard de la dureté foncière et le coût que représenterait ces impacts. - Sur l'autre rive, le boulevard Héloïse est longé par la Plataneraie, un Espace de Bois Classé (EBC) au PLU d'Argenteuil. Cette mesure de protection, régie au code de l'urbanisme, interdit « les changements d'affectation ou les modes d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ». Il est donc difficilement envisageable d'impacter ces arbres en vue d'une artificialisation plus importante de la voirie, qui serait contraire aux mesures de protection en vigueur pour un EBC.



Ainsi, sur l'itinéraire commun des variantes 2, 3 et 4, les charges de trafic attendues, les emprises disponibles et les contraintes foncières ne permettent pas d'envisager des performances d'exploitation satisfaisantes pour une future ligne à haut niveau de service comme la ligne 272. Par ailleurs, bien que de nombreuses lignes empruntent le boulevard Léon Feix, on constate que de nombreuses validations sont enregistrées par jour à l'arrêt « Hôtel de Ville » sur la ligne 272 (435 montées en moyenne / jour en septembre et octobre 2018). Le passage sur cet axe présente donc un véritable intérêt en termes de desserte et de fréquentation. De plus, modifier l'itinéraire de la ligne 272 pour la faire passer par le Sud d'Argenteuil reviendrait à pénaliser les usagers, actuels et futurs, habitants le centre-ville d'Argenteuil et souhaitant rejoindre le pont de Bezons et le Tram T2. Enfin, concernant la desserte des Berges de Seine d'Argenteuil, une modification de l'itinéraire de la ligne 6 est envisagée dans le cadre de la restructuration du réseau de bus accompagnant la mise en œuvre du projet Bus Entre Seine. Un itinéraire via notamment l'avenue Gabriel Péri et le boulevard Héloïse est envisagé. Cette modification permettrait ainsi de desservir les polarités du Sud d'Argenteuil (île Héloïse, le marché, les équipements de loisirs, etc.) et ses habitants. Dans le cadre des études détaillées, le maître d'ouvrage tiendra compte de la poursuite des réflexions relatives à la restructuration des bus, en lien avec le territoire, afin de mailler au mieux le territoire et desservir le plus efficacement possible ses habitants et équipements.



Figure 7 : Extrait de la carte de restructuration du réseau de bus envisagée dans le cadre du projet Bus Entre Seine

### Avis du commissaire enquêteur

La proposition faite revient à créer un autre projet, qui pourrait effectivement présenter un intérêt pour d'autres parties du territoire. Le tracé envisagé n'est pas à remettre en cause car il représente un réel intérêt pour de nombreux habitants situés à proximité du centre-ville, et pour les habitants plus excentrés souhaitant le rejoindre. Le centre-ville concentre de nombreux équipements utiles aux habitants : centre commercial Côté Seine, Hôtel de Ville, Lycées, équipements culturels etc.

**Proposition 5 :** Réserver le tronçon Jeanne d'Arc- Gallieni à la circulation des vélos et des bus  
*La proposition de réserver le tronçon Gallieni / Jeanne d'Arc à la circulation des vélos et des bus permettrait de limiter l'impact de l'insertion d'un site propre sur les arbres de ces boulevards. Toutefois, l'impact des reports de trafic induit par la fermeture de cet axe à la circulation VP ne serait pas neutre sur les conditions de circulation du secteur. En effet, cela impliquerait des reports sur les voiries locales attenantes en sens unique que sont la rue de la Tour Billy en direction de la gare d'Argenteuil et les rues Paul Vaillant Couturier et Henri Barbusse en direction de Bezons. A l'horizon « fil de l'eau 2027 » on recense notamment sur l'axe Gallieni / Jeanne d'Arc : - 640 unités de véhicules particuliers (UVP) à l'HPM et 650 à l'HPS en direction de la gare d'Argenteuil ; - 490 UVP à l'HPM et 410 à l'HPS en direction de Bezons*

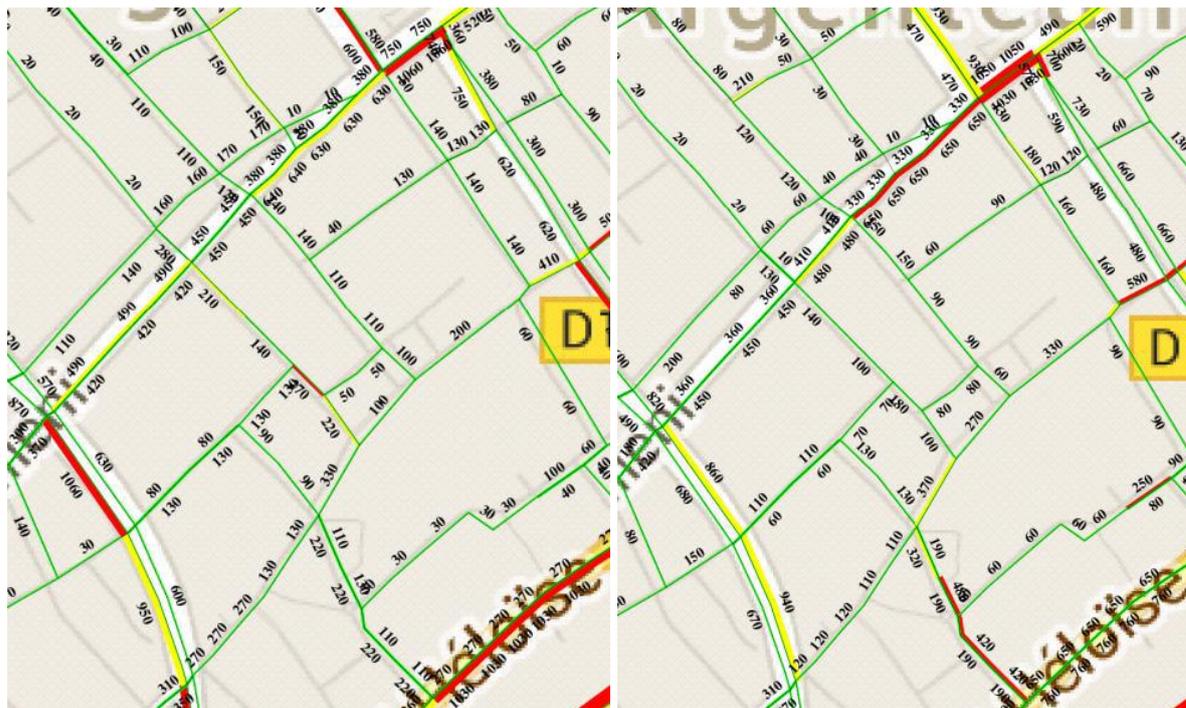


Figure 17 : Simulations de trafic à l'horizon FDE 2027 dans le centre-ville d'Argenteuil à l'HPM (à gauche) et à l'HPS (à droite) (Source : CDVIA)

*En considérant une hypothèse probable d'un report de 2/3 des véhicules sur l'itinéraire alternatif le plus direct on aurait ainsi :*

- Environ 400 UVP se reportant sur la rue de la Tour Billy en direction de la gare d'Argenteuil, soit une augmentation de plus de 200% du trafic sur cette voirie locale, non dimensionnée pour recevoir un trafic aussi important. Au-delà d'impliquer une congestion automobile importante, ces reports seraient à l'origine de nuisances riveraines importantes en termes de bruit et de pollution de l'air.



Figure 18 : profil existant de la rue de la Tour Billy

- Environ 300 véhicules se reportant sur l'axe Paul Vaillant Couturier / Barbusse, soit une augmentation de l'ordre de 100% du trafic sur cet axe. Cet axe étant déjà en limite de saturation le soir (charge de 370 UVP estimée pour une capacité de 400 véhicules), les reports de trafics impliqueraient une saturation de cet axe commercial, non dimensionné pour recevoir un tel trafic de report.



Figure 8 : profil existant de la rue de l'axe Paul Vaillant Couturier / Jeanne d'Arc

*Au regard des impacts trafics que généreraient la fermeture des axes Gallieni / Jeanne d'Arc à la circulation automobile, cette solution semble difficilement envisageable sans mener une réflexion plus globale sur le plan de circulation à l'échelle de la commune pour limiter les flux de transit via le centre-ville d'Argenteuil. Les échanges entre la maîtrise d'ouvrage et la commune d'Argenteuil sur l'insertion à retenir sur cet axe se poursuivront dans le cadre des études détaillées, pour aboutir au meilleur compromis entre impact VP, performance bus et impact végétal.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Cette proposition a l'avantage de permettre de garder en l'état les alignements d'arbres présents. . Ce serait la solution la plus à même de préserver le bd Jeanne d'Arc sans entamer la performance des lignes transitant par ce tronçon. En revanche, utiliser la rue de la tour Billy comme voie de report n'est effectivement pas tenable. On pourrait étudier la possibilité de fermer un seul sens à la circulation, en direction de Bezons par exemple. Elle impliquerait une refonte du plan de circulation de la Ville d'Argenteuil, pour décharger la rue Paul Vaillant Couturier. Il est tout de même à noter que les problèmes sont très localisés dans le temps et concernent essentiellement l'heure de pointe du matin

### **Proposition 6** : Itinéraire via la rue du colonel Prud'hon et le boulevard du Général Leclerc

*L'itinéraire proposé via la rue du Colonel Prud'hon puis le boulevard du Général Leclerc jusqu'au boulevard Delambre offrirait effectivement un niveau de desserte intéressant (population, emplois, étudiants et équipements). Toutefois cette variante de tracé n'a pas été retenue au stade du DOCP car elle ne répondait pas de manière optimale à l'objectif de liaison directe performante entre le Pont de Bezons et Argenteuil. Cet itinéraire ne permettait pas non plus d'accompagner le développement du projet urbain Porte Saint-Germain Berges de Seine, véritable projet structurant du territoire avec ses 75 hectares dédiés à la création de nouveaux logements et d'activités économiques ayant un horizon de réalisation similaire à celui de Bus Entre Seine.*

*Les emprises plus larges de cet axe faciliteraient l'insertion d'un TCSP d'un point de vue foncier, excepté pour certaines sections très contraintes. Enfin, la réduction de la capacité viaire sur la RD41 engendrerait des reports importants sur le réseau local (notamment les rues Henri Barbusse et Michel Carré), moins adapté pour les flux de transit. Par ailleurs, dans le cadre de la restructuration du réseau de bus envisagée à ce stade d'étude, plusieurs lignes assureront la desserte des quartiers du Val d'Argenteuil avec notamment les lignes 4, 8, 34, et 164. De plus, la desserte de l'hôpital d'Argenteuil serait assurée dans le cadre du projet par la future station « Calais », située à environ 600 m de l'entrée de ce dernier.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Cette proposition est trop éloignée des objectifs du projet, à savoir :

- Un rabattement efficace vers les pôles de transports structurants.
- Une desserte des nouveaux quartiers Porte Saint Germain – Berges de Seine, et Bezons.
- Desserte des emplois rue Michel Carré et Rue Jean Jaurès.

La desserte de ces territoires par le 272 est primordiale pour accompagner la revitalisation de ces territoires.

**Proposition 7 :** Itinéraire via la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet

Au regard des charges de trafic attendues à l'horizon 2027 sur la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet, la mise en œuvre d'un site propre bidirectionnel serait opportune pour favoriser l'exploitation des bus sur cette section. Avec l'insertion d'un itinéraire cyclable et la végétalisation de cette section, une emprise de l'ordre de 24m serait nécessaire pour insérer ces différentes fonctionnalités. La coupe ci-dessous, extraite de l'insertion proposée sur la RD392 au droit de la Cité des Indes, illustre cette emprise nécessaire :

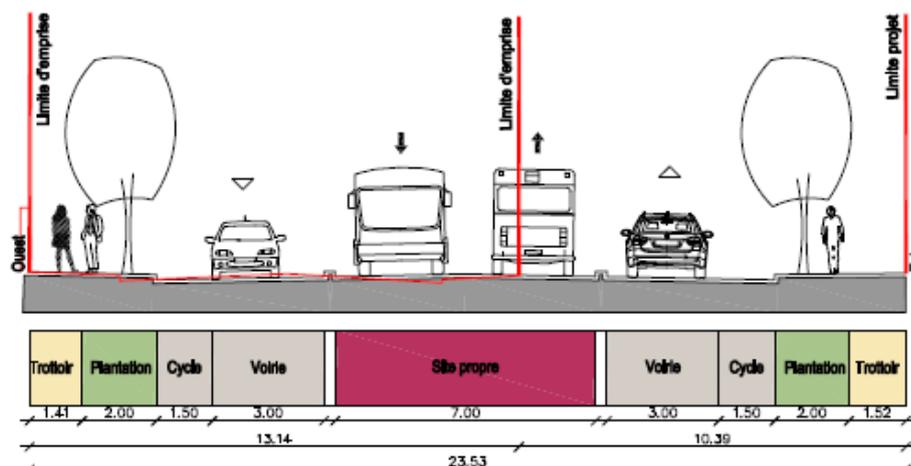


Figure 9 : coupe projetée sur la RD392 entre le franchissement des voies ferrées et le Boulevard Schuman

Toutefois, les emprises disponibles sur la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet varient plutôt entre 13 et 20m. Un itinéraire via cette section de la RD392 impliquerait donc des acquisitions foncières conséquentes (sur des espaces verts ou des parkings d'équipements commerciaux) ou un compromis entre les impacts foncier et les impacts sur les autres fonctionnalités (performance bus, qualité des cheminements modes doux, insertion paysagère, etc.).



Figure 21 : Profil existant sur la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet

A contrario, sur les boulevards du Parisis et des Bois Rochefort, il ne semble pas nécessaire d'insérer un site propre au regard : - des niveaux de trafic attendus sur ces boulevards ; - des vitesses commerciales aujourd'hui observées sur la ligne 3 sur ces axes.

Seul l'aménagement d'un couloir d'approche d'une centaine de mètres sur le boulevard du Parisis en amont du giratoire Schuman est nécessaire pour s'affranchir des remontées de files attendues à l'horizon projet. Par ailleurs, ces deux boulevards s'inscrivent dans le périmètre des mesures d'accompagnement ; ainsi, hormis en amont du giratoire Schuman, les aménagements existants (dont la station « Les Bruyères ») seront conservés sur les boulevards du Parisis et des Bois Rochefort.

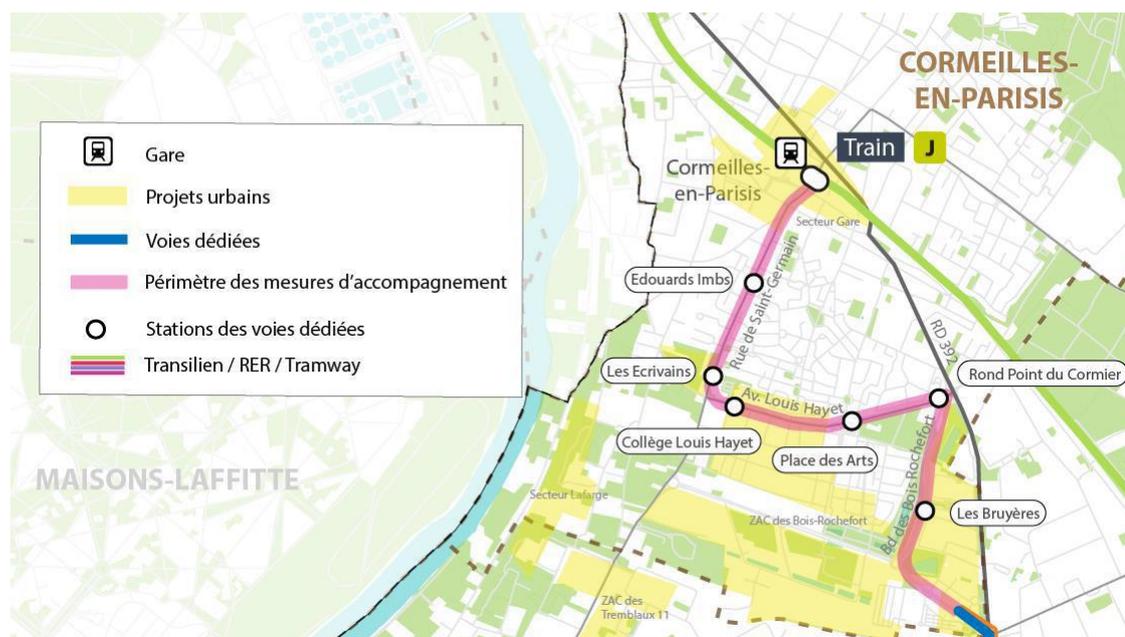


Figure 22 : Périmètre des mesures d'accompagnement sur la commune de Cormeilles-en-Parisis

Enfin, le positionnement de la station Les Bruyères tel que proposé dans le cadre du projet Bus Entre Seine permet de desservir à la fois les équipements commerciaux situés le long de la RD392 (centre commercial Les Allées de Cormeilles, Castorama, Kiabi, etc.) ainsi que le projet urbain de la ZAC des Bois Rochefort, comptant 2000 logements. Ainsi, au regard des contraintes de trafic et des emprises limitées sur la section de la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet, un itinéraire via les boulevards du Parisis et des Bois Rochefort a été privilégié. L'opportunité d'un tracé via ces axes fut également renforcée par l'intérêt de la desserte de la ZAC des Bois Rochefort et le coût d'investissement limité qu'offrait cet itinéraire. Dans le cadre des études détaillées, la maîtrise d'ouvrage n'envisage pas de réaménager la RD392 entre le boulevard Schuman et l'avenue Louis Hayet.

#### Avis du commissaire enquêteur

Le linéaire choisi est pertinent. Il est préférable de réserver les impacts fonciers à des secteurs dont les enjeux sont plus forts.

#### Proposition n°8 : Mutualisation des arrêts « Louis Hayet » et « Les écrivains »

La mutualisation des arrêts « Collège Louis Hayet » et « Les écrivains » permettrait en effet de gagner du temps en direction de la gare de Cormeilles-en-Parisis, l'arrêt au niveau du collège étant unidirectionnel. Dans le cadre des études préliminaires, il est prévu de réaménager l'arrêt « Les écrivains » pour desservir au plus près les équipements majeurs de la commune tels que le théâtre, le studio 240, la piscine ou encore le futur lycée. De par la desserte de ces équipements et l'intermodalité permise par cet arrêt avec la ligne 30-05, ce réaménagement semble opportun à conserver dans le cadre des études ultérieures. Pour l'arrêt « Collège Louis Hayet », il est prévu de le conserver tel qu'à l'existant, c'est-à-dire sous forme d'encoche, notamment pour le stationnement des cars scolaires. Cet arrêt permettra de desservir au plus près le collège Louis Hayet et la partie Ouest de la ZAC des Bois Rochefort.

Dans le cadre des études détaillées et de la poursuite des échanges sur la restructuration des bus à la mise en service du projet Bus Entre Seine, les échanges avec la commune de Cormeilles-en-Parisis et la communauté d'agglomération du Val Parisis se poursuivront pour évaluer plus finement l'opportunité de conserver un arrêt de la ligne 3 au niveau du collège. Dans le cas où la ligne 3 n'y marquerait plus l'arrêt, il n'y aurait pas d'impact sur le périmètre d'intervention ni sur les coûts d'investissements estimés dans le cadre du schéma de principe.

### **Avis du commissaire enquêteur**

Le maître d'ouvrage a retenu la proposition qu'il étudiera. La station Les Ecrivains est une station majeure amenée à se développer. Elle bénéficiera des améliorations de la ligne 3.

### **Question du commissaire enquêteur**

4. Peut-on connaître le temps perdu sur le passage en banalisé de chaque tronçon (Jeanne d'Arc-Gallieni) ?

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Dans le cadre d'une circulation des bus en banalisé (c'est-à-dire en mixité avec le reste de la circulation), il convient de distinguer les temps qui seraient perdus :*

- *du fait des aléas auxquels les bus seraient soumis dans la circulation générale (stationnement en double file, voiture qui se gare, sortie d'une entrée charretière, etc.) ;*
- *en amont des carrefours à cause des remontées de files.*

*En direction de la gare d'Argenteuil, sur les axes Gallieni / Jeanne d'Arc, on estime que la circulation des bus en banalisé impliquerait en moyenne 30 secondes de temps perdus en section courante (facteurs extérieurs) et 90 secondes au niveau du carrefour boulevard Jeanne d'Arc / boulevard Léon Feix / rue Antonin Georges Belin. Au total, on aurait donc en moyenne 2 minutes de temps perdus en direction de la gare d'Argenteuil par rapport à la proposition d'insertion des études préliminaires et présentée au dossier d'enquête publique. En direction de Bezons, les bus perdraient également 30 secondes en moyenne du fait de facteurs extérieurs et en moyenne environ 45 secondes à l'approche du carrefour boulevard Gallieni / RD48. Les bus mettraient donc en moyenne environ 1 minute et 15 secondes de plus que dans la proposition d'insertion présentée au dossier d'enquête publique. Ces valeurs, bien que semblant faibles au premier abord, sont en réalité assez élevées et justifient pleinement la mise en place de voies réservées aux bus. En effet, il convient de préciser que les temps estimés sont des temps « moyens » durant les périodes de pointe. Ainsi, par exemple : - durant la période d'hyperpointe (15 ou 30 minutes les plus chargées), lorsque que les carrefours enregistrent un pic de demande automobile, les temps perdus du fait des remontées de files peuvent s'avérer bien plus importants. Un bus pourrait avoir besoin d'attendre plusieurs cycles de feux pour pouvoir franchir le carrefour A.G. Belin / Jeanne d'Arc / Léon Feix. Avec des cycles de feux de 90 secondes, le temps de parcours des usagers dans les bus peut augmenter rapidement. - pour les temps perdus en section courante, ce temps « moyen » signifie que lorsque qu'un bus est confronté à un véhicule faisant une manœuvre plus longue (créneau, attente d'ouverture d'une porte de garage, stationnement en double file, etc.), il risque de perdre plus de 30 secondes. En lien avec le point précédent, la régularité des lignes de bus sera dégradée puisque les allongements de temps de parcours seront variables selon les bus. Ainsi, deux impacts sont à prévoir pour les usagers : - Pour les voyageurs à bord des bus (environ 500 passagers à l'heure de pointe du matin dans le sens vers la gare d'Argenteuil, environ 300 dans l'autre sens), c'est le temps de parcours global qui sera à la fois allongé en moyenne et moins prévisible au quotidien. - Pour les voyageurs attendant l'arrivée d'un bus en aval du secteur congestionné, c'est le temps d'attente qui sera irrégulier. La probabilité de voir arriver un premier bus surchargé, aux conditions de confort dégradées, et un deuxième quelques instants plus tard, peu rempli, augmente nettement. De façon générale, la circulation des bus en banalisé sur l'axe Gallieni – Jeanne d'Arc aurait ainsi un impact sur la régularité et la fiabilité de la ligne 272, ce qui pourrait avoir un impact à terme sur son attractivité et sa fréquentation.*

*Par ailleurs, il convient de rappeler que la ligne 9 circule également sur cet axe, renforçant le risque de voir apparaître des trains de bus. Ce phénomène pénalise fortement l'exploitation car la priorité en carrefour ne peut alors systématiquement être garantie, et les derniers bus de ces « trains » risquent d'attendre que les bus situés en amont déchargent leurs voyageurs en station avant de pouvoir y accoster. Enfin, la mixité du trafic pénalisera aussi la circulation générale, puisque les bus marquant l'arrêt ralentiront l'écoulement du flux routier.*

*Dans le cadre des études détaillées, les discussions entre la maîtrise d'ouvrage et la ville d'Argenteuil se poursuivront pour aboutir au meilleur compromis entre performance bus, circulation VP et impact végétal.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Il est clair que le passage en banalisé dégraderait fortement les performances de la ligne et annihilerait en partie les gains procurés par les aménagements en amont.

Un des objectifs est de rendre le réseau de bus plus attractif. Sur l'ensemble du réseau cet objectif sera atteint. Seul le rabattement sur la gare d'Argenteuil en souffrirait. Le bus draine déjà un nombre important de voyageurs vers la gare, en l'état.

## **Thème 2 : Environnement**

### Observations

n°1,5,6,11,17,25,26,35,36,37,38,39,41,46,47,54,64,69,85,86,87,89,99,103,104,110,111,112,114, 116, 117,118,120,121,123,124,125,126,127,128,129.

Les questions environnementales interpellent essentiellement les habitants d'Argenteuil. Ils s'alarment de la disparition des alignements d'arbres bd Sainte-Jeanne d'Arc et bd Gallieni, ainsi que le bd Léon Feix dans une moindre mesure. La pollution automobile est également largement évoquée.

#### **5.1.1. Alignements d'arbres**

Les habitants sont très attachés à ces arbres « *cinquantenaires* ». Ils font partie de la composition urbaine caractéristique de l'urbanisation du début du XXème siècle dans les banlieues Parisiennes dites de « villégiature ». Ils en soulignent l'aspect patrimonial, dans une rue bordée de maisons de maître qui embellissent la ville et font partie de son identité. « *Les demeures centenaires qui bordent cette voie faisaient l'objet d'une attention toute particulière de la ville qui semble avoir disparu en même temps que le panonceau historique relatant l'histoire de ces villas ...* » Observation n°118. L'abattage de ces arbres est considéré comme une « *catastrophe écologique et patrimoniale* » Observation n°38. Une pétition contre l'abattage des arbres a recueilli 11 482 signatures.

Ils décrivent les services rendus en termes écologiques et sanitaires par ces arbres. Ils apportent de la fraîcheur en été grâce à l'évapotranspiration qui possède un effet aérosols. La différence peut atteindre les 10 degrés a fait remarquer un riverain lors d'une permanence.

La lutte contre le réchauffement climatique est omniprésente dans les observations. La ville est perçue comme polluée, vulnérables aux canicules qui se répètent depuis ces dernières années et très « *bétonnée* », terme qui revient à de nombreuses fois. Ces alignements d'arbres offrent un couloir de fraîcheur indispensable aux cyclistes et piétons en situation d'effort<sup>48</sup>. Ils offrent ainsi un îlot de fraîcheur dans une ville en surchauffe l'été en raison du dérèglement climatique.

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

#### **5.1.2. Replantations**

Une riveraine pose la question : « *Alors même que nous savons tous que désormais nous serons soumis de plus en plus à des épisodes caniculaires, il n'est pas raisonnable du tout d'abattre ces arbres qui, même si ils sont partiellement remplacés par de jeunes arbrisseaux, il faudra attendre a minima 20 ou 30 ans pour retrouver l'envergure des arbres qui vont être supprimés. Est-ce bien raisonnable ?* » Observation 64.

Les compensations envisagées paraissent bien faibles aux habitants, l'ADREC s'en préoccupe : « *La plantation d'arbres supplémentaires ne saurait à elle seule justifier la disparition de l'existant. Ce ne peut être qu'une prise en compte des modifications de climat à venir, pas une prétendue compensation comme*

<sup>48</sup> Observation 114

souvent on considère ces plantations nouvelles. Profitant des bouleversements de voirie pour créer des fosses correctes pour les jeunes pousses, elle doit venir en plus et non à la place de l'existant. » Observation 114.

Les habitants émettent des doutes sur la qualité des nouvelles plantations : « Je réside dans le quartier du marais et il y a quelques années, les marronniers qui bordaient l'avenue du Château ont été abattus, ils étaient malades selon les dires des "experts" mais lorsqu'ils ne le sont pas, ce sont leurs racines qui déforment les trottoirs ou les feuilles qui tombent en Automne (sic) bref, tous les prétextes sont bons.

Ils ont été remplacés par de petits arbres que je peux qualifier de "rachitiques" pour ceux qui ont survécus. On remplace donc de grands arbres par des essences bien plus petites (qui n'apportent aucune fraîcheur), qui ne doivent pas avoir de racine et qui perdent quasiment toutes leurs feuilles le même jour. Voilà un précédent qui promet » observation 116. Ils estiment que :

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

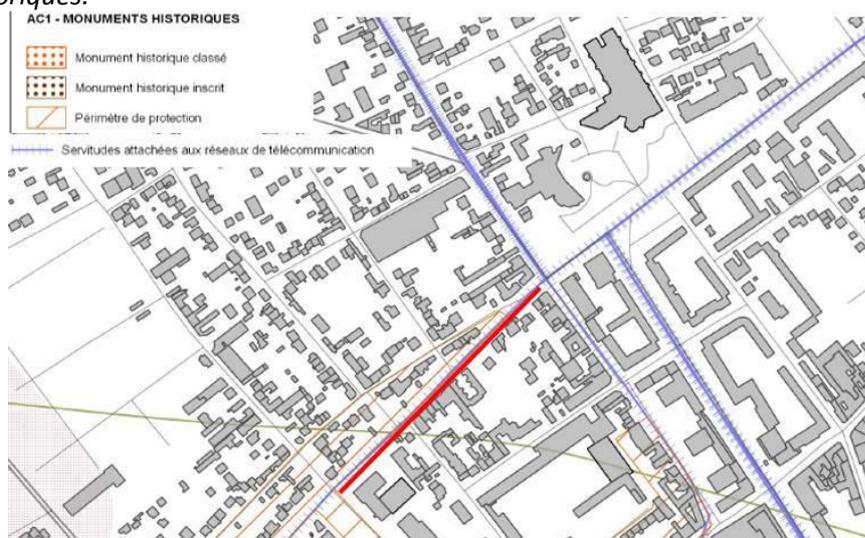
#### Question du commissaire enquêteur

1. Une habitante a écrit : « Les maisons de cette rue sont soumises à l'approbation des bâtiments de France en cas de modification entraînant délivrance d'un permis de construire. Cet avis est-il pris en compte ici ? »
  - c. Pouvez-vous lui répondre ?
  - d. Existe-t-il des protections patrimoniales (Monument historique, Inventaire) sur les maisons qui longent le bd Jeanne d'Arc ?

#### Réponse du maître d'ouvrage

Concernant la question relative aux bâtiments de la rue Jeanne d'Arc, voici ce que dit le PLU d'Argenteuil sur les protections de Bâtiments : 1 - Protection au titre de l'article L 151-19 du code de l'urbanisme : Aucun bâtiment du boulevard Jeanne d'Arc n'est visé par ce type de protection.

Protection au titre des monuments historiques (Source PLU Argenteuil) En rouge correspond le linéaire du bd Jeanne d'Arc. Le nord du bd Jeanne d'Arc est concerné par un périmètre de protection au titre des Monuments Historiques.



En définitive l'avis n'est pas dans la demande de Déclaration d'Utilité Publique, mais il sera consulté dans le cadre de la demande de permis d'aménager obligatoire pour les travaux sur

espace public dans les périmètres ABF (R 421-1 du code de l'urbanisme). Le maître d'ouvrage Ile de France Mobilités conduira dans les prochaines étapes les procédures administratives nécessaires à la réalisation des travaux et sollicitera l'Architecte des Bâtiments de France pour la validation des aménagements qui seront proposés après l'enquête publique.

#### Question du commissaire enquêteur

2. Quelle est la taille des arbres envisagée pour la plantation des nouveaux sujets ?
  - Peut-on envisager la replantation de marronniers ?

#### Réponse du maître d'ouvrage

La définition de la taille et du type d'essence envisagés pour les arbres plantés s'intègre dans la stratégie végétale du projet Bus Entre Seine. Celle-ci répond aux mêmes objectifs que celle des matériaux, du mobilier ou de tout autre élément de composition d'un projet urbain. Pour définir la trame verte du projet Bus Entre Seine, une analyse de l'environnement des séquences traversées a été réalisée pour définir une orientation qui s'inscrit dans la création d'une identité spécifique au projet en lien avec son territoire. Dans la définition de la stratégie végétale, il faut prendre en compte la volonté de développer la biodiversité du territoire en multipliant les variétés de plantations de la palette végétale. Cette palette végétale se déclinera le plus souvent autour des essences locales afin que les plantations s'adaptent rapidement aux contraintes du site. C'est-à-dire essentiellement aux conditions climatiques du lieu, au caractère urbain, tout en limitant ainsi l'entretien et l'arrosage. La totalité des espèces végétales devra être choisie pour ses caractéristiques d'adaptation au contexte (milieu, climat, sol, contraintes urbaines et sociales). Les essences invasives sont proscrites, de même que celles aux racines traçantes qui détériorent les revêtements, ou celles dont les exsudats ou les fructifications salissent les sols et les véhicules. Au stade des études préliminaires et de l'enquête publique, une palette végétale non exhaustive a été proposée pour répondre aux différentes séquences urbaines traversées par le projet Bus Entre Seine (cf. images ci-dessous).



Cornus mas



Cornus sanguinea

Hippophae  
rhamnoides

Prunus spinosa



Rosa canina



Acer opalus



Acer ginnala



Acer platanoides



Acer rubrum



Alnus incana



Figure 10 : Palette végétale proposée dans le cadre du schéma de principe (Etudes préliminaires)

### Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage a conscience de l'importance de ces alignements d'arbres. Ils contribuent à la diminution de la température de l'air en présence de fortes chaleurs et à la prévention de formation d'îlots de chaleur. L'étude d'impact a souligné « *la sensibilité globale de l'aire d'étude à l'aggravation du phénomène d'ICU est élevée. En effet, les grands axes et la zone d'étude de manière générale sont constitués majoritairement de minéral et peu de végétal.* »<sup>49</sup>

On remarque que les essences proposées dans les études préliminaires sont des espèces à croissance rapide pour la plupart, mais pas nécessairement locales. Le public souhaite des arbres de haute tige relativement développé, ce qui peut représenter un coût supplémentaire.

Planter c'est aussi planter pour l'avenir. Aussi un effort devrait être consenti pour mettre en place des espèces plus traditionnelles telles que le tilleul ou le marronnier, présents dans les alignements qui seront restitués. On oppose souvent la sensibilité de ces espèces aux parasites. Or, si on se réfère au diagnostic phytosanitaire présenté dans l'étude d'impact<sup>50</sup>, les tilleuls et platanes présents boulevard Léon Feix sont dans un état « très correct » et ne souffrent pas d'attaques d'agents pathogènes. Le même diagnostic est fait pour les alignements de Marronniers présents sur le boulevard Jeanne d'Arc et Gallieni, alors que les pommiers et cerisiers décoratifs situés rue Henri Barbusse sont « déperissant » ou morts. Le constat opéré par les habitants est donc juste. Les restitutions devraient comprendre les mêmes espèces sur les boulevards Gallieni, Jeanne d'Arc et Léon Feix afin de conserver l'aspect des alignements.

Par ailleurs, il faudrait que le maître d'ouvrage veille à planter des espèces qui ont une bonne longévité. Un effort de communication peut faire accepter la plantation d'espèces robustes, gage d'embellissement et de durabilité.

### Question du commissaire enquêteur

3. Durant les permanences, les compensations écologiques envisagées présentées dans l'étude d'impact ont été jugées trop éloignées du site.
  - N'est-il pas possible de constituer un habitat provisoire pour les espèces protégées pendant les travaux ?

<sup>49</sup> Pièce G4, Etat initial de l'environnement, p. 10

<sup>50</sup> Pièce G4, Etat initial de l'environnement, p.67

- N'a-t-il pas été possible de trouver des solutions de remplacement des habitats détruits à proximité immédiate du projet ?

### Réponse du maître d'ouvrage

*Le maître d'ouvrage met en œuvre une démarche « Eviter, réduire, compenser » durant toute la phase de conception du projet. Lorsque les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les espèces protégées proposées ne suffisent pas, le maître d'ouvrage sera dans l'obligation de procéder à une dérogation (procédure CNPN) et de mettre en œuvre des mesures de compensation (cf. chapitre 4 – Etude impact – pièce G5). Concernant les impacts pendant la phase travaux, la mise en place de solution d'habitat provisoire n'est pas envisageable pour ce projet au regard notamment de la nature des espèces protégées et des disponibilités d'emprises. Toutefois, des mesures d'évitement des impacts sont prévues, avec en particulier une adaptation de la période des travaux sur l'année. Cette mesure vise à planifier les travaux en fonction des exigences écologiques des espèces et ainsi limiter les impacts (destruction, perturbation) lors des périodes les plus favorables aux espèces. Ile-de-France-Mobilités travaille sur la compensation réglementaire en recherchant des terrains éligibles à la compensation écologique, avec une localisation au plus près des impacts et du tracé. Ce travail se fait en collaboration avec les acteurs locaux et les services de l'Etat. Plusieurs sites situés à une distance inférieure à 5km des sites impactés (notamment à Argenteuil, Bezons, Sartrouville, Cormeilles-en-Parisis) ont ainsi été explorés et présentés à l'été 2021 à la DRIEAT, en vue de retenir le scénario de compensation qui apportera la meilleure faisabilité, pérennité foncière et plus-value écologique. Les étapes suivantes consisteront à sécuriser le site retenu, soit par conventionnement sur une durée de trente ans, soit éventuellement par acquisition du foncier, pour une mise en œuvre effective de cette compensation écologique avant le démarrage des travaux impactant l'habitat des espèces protégées. Par ailleurs, la réglementation impose aux maîtres d'ouvrage et entreprises de limiter les impacts en phase chantier. Un responsable environnement dédié devra être nommé par l'entreprise et assurera le suivi environnement quotidien du chantier, garantissant ainsi la bonne application de l'ensemble des engagements formalisés dans les documents spécifiques de référence en matière d'environnement.*

#### 5.1.3. Pollution de l'air

Une préoccupation plus générale sur la pollution de l'air émise par d'autres contributeurs (notamment sur le secteur de Bezons) converge avec les remarques des Argenteuillais. Le projet risque d'accentuer les problèmes de circulation automobile et engendrer plus de pollution atmosphérique dans une situation déjà critique.

#### Avis du commissaire enquêteur

Ces craintes on l'a vu sont en partie injustifiées puisque avec le projet, les voies sont apaisées. Les progrès des motorisations permettront une légère baisse des émissions de polluant sur ces axes et une légère hausse sur les voies de report.

#### 5.1.4. Bruit

Le bruit sur la RD392 est également évoqué. L'élargissement va effectivement exposer au bruit un certain nombre bâtiments jusque-là préservé par le masque des constructions qui seront démolies. Cela induit une dégradation du cadre de vie pour certains : « *je suis contre la voie de bus avant où j'habite, puisque j'habite au RDC, et il y aura plus de pollution et plus de bruit puisque vous allez rapprocher la voie des voitures de chez moi, et ça va me causer un cadre de vie désagréable.* » Observation n°6.

#### Question du commissaire enquêteur

4. Quelles seront les compensations mises en place pour les RDC et 1ers étages pour compenser le bruit ?
  - Ira-t-on au-delà des obligations légales ?

- Y-a-t-il des obligations de surélévation des RDC sur les constructions neuves le long du tracé du Bus entre Seine ?

### Réponse du maître d'ouvrage

*Pour chaque projet de transport, le maître d'ouvrage doit respecter et se conformer à la réglementation définissant des seuils de bruit acceptables. La modélisation des impacts acoustiques du Bus Entre Seine a été réalisée en conformité avec les exigences réglementaires, afin d'identifier les potentiels dépassements de seuils et proposer ensuite des mesures pour traiter ces points. Les premières études projettent un impact du projet (voies dédiées bus) sur les sections de la RD393 – avenue Gabriel Péri / rue Lucien Sampaix – route de Pontoise, en lien avec l'acquisition et la destruction de bâtiments dont la présence servait de masque acoustique pour des habitations situées en second front et nouvellement exposées suite au projet, ainsi que le rapprochement des voies de circulation VL d'un front d'habitation. Ces zones de dépassement projetées feront ainsi l'objet d'une attention particulière et d'un traitement spécifique par la maîtrise d'ouvrage, avec la mise en place de mesures de réduction respectant la réglementation en vigueur. Le maître d'ouvrage ayant une obligation de résultats concernant les mesures mises en place, il s'assurera de la bonne réalisation des travaux d'isolation phonique de façade des logements les plus proches et de la bonne efficacité des dispositifs mis en place, par la réalisation de mesures acoustiques avant et après. Si ces mesures s'avéraient insuffisantes pour respecter la réglementation, d'autres seraient mises en place. Cf. pièce G5 DEUP - p274.*

*Le maître d'ouvrage confirme par ailleurs que les modalités de mise en œuvre des travaux feront l'objet d'échanges continus avec les collectivités traversées, notamment sur les questions de nuisances sonores. Ainsi un dispositif de communication serait mis en place afin de communiquer en amont sur les travaux et anticiper les possibles gênes liées au chantier. Ce dispositif s'articulera notamment autour de :*

- *La rencontre avec le public : réunions publiques, visite de chantier, agents de proximité ;*
- *Des informations sur internet avec un site dédié au projet avec un formulaire d'avis/questions ;*
- *Des supports écrits, distribués auprès des riverains, commerçants et usagers (newsletters, lettre d'information, info travaux,...).*

### Avis du commissaire enquêteur

Si l'impact est réel pour 245 logements, l'impact intervient sur une situation initiale mauvaise (ambiance non modérée) sur une bonne partie du linéaire. Le maître d'ouvrage est sensibilisé à cette question. L'isolation devrait permettre de retrouver les niveaux sonores intérieurs identiques à la situation avant travaux. En revanche, aucun levier ne permettra la réduction du bruit sur les espaces extérieurs, tels que jardins, balcons, loggias, ni en situation de fenêtres ouvertes.

### Question du commissaire enquêteur

5. La Ville d'Argenteuil m'a communiqué une étude sur des variantes : que pensez-vous de l'option 2 ? Quel en serait l'impact sur les arbres ?

### Réponse du maître d'ouvrage

*L'insertion à retenir sur le boulevard Léon Feix a fait l'objet de nombreuses itérations avec la ville d'Argenteuil au cours des études préliminaires, du schéma de principe et du dossier d'enquête afin de répondre aux enjeux suivant sur cet axe :*

- *Limiter au maximum l'impact sur les alignements d'arbres existants ;*
- *Assurer des conditions d'exploitation performantes pour les bus, en limitant notamment le stationnement illicite aujourd'hui observé sur les couloirs bus ouverts existants ;*
- *Proposer des aménagements cyclables confortables et sécuritaires.*

*L'opportunité de l' « option 2 » évoquée par la ville d'Argenteuil fut d'ailleurs étudiée et présentée lors de réunions avec les services techniques et les élus de la commune.*

Cette proposition prévoyait la mise en œuvre de pistes cyclables dissociées sur trottoir. Les coupes d'insertion proposées pour cette variante sont présentées ci-dessous, pour les 3 sous-séquences du boulevard Léon Feix.

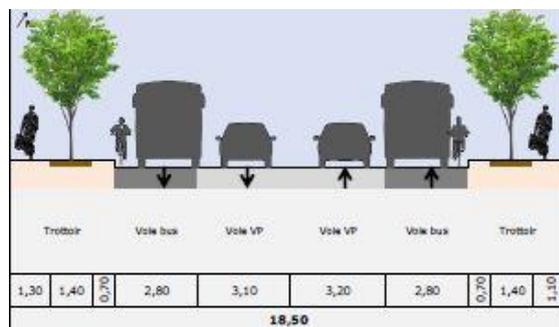


Figure 11 : Coupe de l'existant entre le boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet

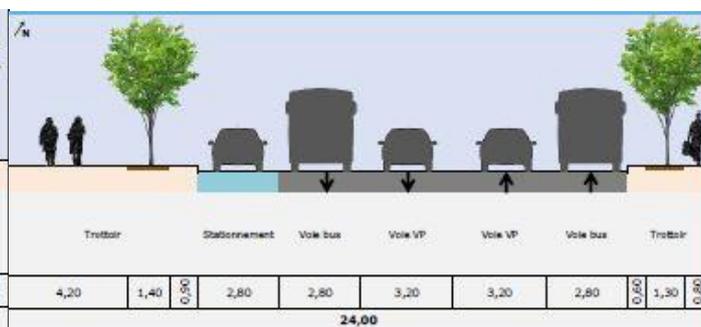


Figure 12 : Coupe de l'existant entre la rue Michelet et le square Michelet

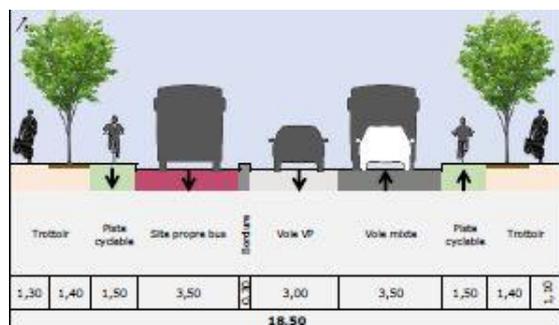


Figure 13 : Option 2 envisagée entre le boulevard Maurice Berteaux et la rue Michelet

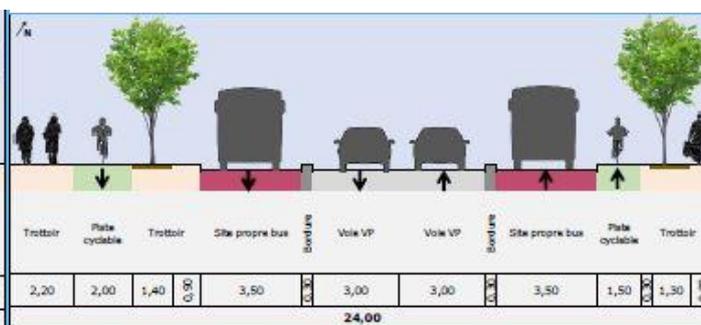


Figure 14 : Option 2 envisagée entre la rue Michelet et le square Michelet

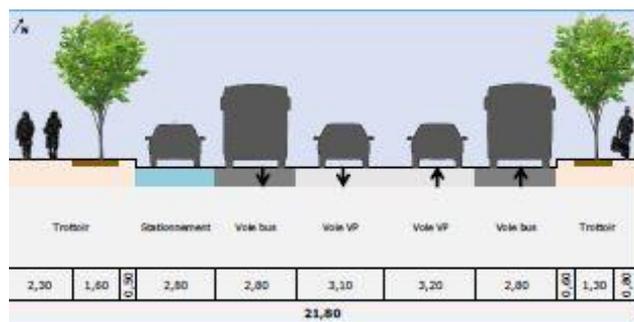


Figure 15 : coupe de l'existant entre le square Michelet et l'avenue Gabriel Péri

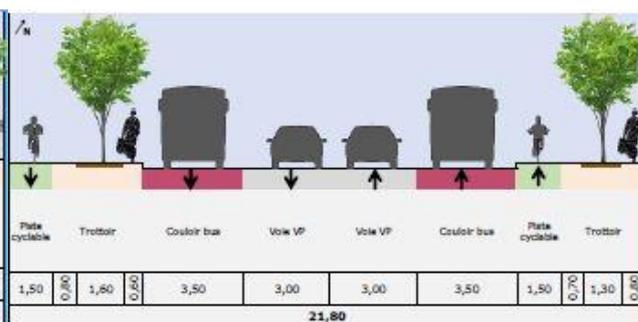


Figure 16 : option 2 envisagée entre le square Michelet et l'avenue Gabriel Péri

Cette option d'insertion permettait de conserver à priori 25 arbres de l'alignement en rive Sud du boulevard Léon Feix. Le profil retenu dans le cadre du schéma de principe ne permettait pas de les conserver, néanmoins il était proposé de replanter un alignement sur le trottoir en rive sud de 19 arbres.

Néanmoins, au-delà de ce gain végétal non négligeable, cette option d'insertion impliquait :

- La mise en œuvre de couloirs bus ouverts (sans bordures) entre le square Michelet et l'avenue Gabriel Péri, pouvant être pénalisant du point de vue de l'exploitation des bus sur ce secteur où du stationnement illicite est fréquemment observé au sein des couloirs bus ;

- La circulation des cycles au pied des façades sur la section entre le square Michelet et l'avenue Gabriel Péri, non optimal pour les interfaces avec les entrées charretières ou l'insertion du mobilier urbain ;
  - Des contraintes pour l'insertion des stations avec des impacts fonciers pressentis (dans cette configuration, les pistes cyclables entraînent une sur largeur de l'ordre de 3m au droit des stations)
- Dans le cadre des études détaillées, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre les échanges avec la commune d'Argenteuil afin d'aboutir à une solution d'insertion partagée par tous les acteurs et répondant aux enjeux du secteur en termes de végétal, d'exploitation des bus et d'aménagements des modes doux.

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

Cette option doit être regardée en regard de la préservation des arbres et de la meilleure option pour la sécurité des cyclistes. Le commissaire enquêteur estime que l'appréciation des différentes options doit être étudiée en commun et faire l'objet d'un dialogue le maître d'ouvrage semble prêt à faire.

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

6. Concernant la pollution :

- Projetez-vous la mise en place de bus « propres » ?
- Est-il envisagé des ZFE<sup>51</sup> dans le secteur ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Bus propres*

*Le projet d'infrastructure Bus Entre Seine prévoit de réaliser des aménagements en faveur des bus, dont le matériel roulant a vocation à faire l'objet d'évolutions indépendamment du projet. Il s'inscrit aux différentes étapes de conception dans un contexte de politique volontariste de transition énergétique de l'AOM Île-de-France Mobilités, avec la mise en place de bus « propres » nouvelle génération et fonctionnant à l'énergie électrique ou gaz naturel. Les données disponibles à ce jour sont une conversation à l'électrique de la ligne 3 orientée vers le centre opérationnel bus d'Argenteuil, ainsi qu'une conversion au gaz de la ligne 272 orientée vers le centre opérationnel bus de Nanterre.*

*Dans le cadre des études détaillées, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre les échanges relatifs au matériel roulant et à s'assurer de la prise en compte de la politique de transition énergétique de l'AOM, afin de préciser les modalités d'exploitation des lignes circulant sur l'infrastructure Bus Entre Seine.*

*Zones à Faibles Emissions*

*Une Zone à Faible Emissions (ZFE) est destinée à protéger les populations dans les zones denses les plus polluées. Le 8 octobre 2018, l'État ainsi que 15 métropoles, dont celle du Grand Paris, ont signé un engagement pour développer d'ici fin 2020 des ZFE. Aujourd'hui, la zone à faible émissions de la métropole du Grand Paris concerne 77 communes, située au sein d'un périmètre délimité par l'A86. Ainsi, les communes du projet Bus Entre Seine (Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis) situées à l'extérieur de l'A86 ne sont aujourd'hui pas concernées par cette zone à faibles émissions. La mise en œuvre des zones à faibles émissions, encouragée par la loi d'orientation des mobilités, doit s'évaluer au regard du dépassement régulier des seuils de concentration de polluants atmosphériques. Cette décision, qui ne relève pas d'Île-de-France Mobilités, est prise à l'échelle des agglomérations ou EPCI, et se fait indépendamment d'un projet de transport. A l'heure actuelle, la maîtrise d'ouvrage n'a pas connaissance de la mise en œuvre d'une zone à faible émission sur les communes concernées par le projet Bus Entre Seine.*

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

L'impact du projet est quasiment nul en termes d'impact sur l'émission de polluants et de GES<sup>52</sup>. Un des leviers, s'il n'est pas le seul serait de baisser la consommation des véhicules. IDF s'est engagé dans cette

<sup>51</sup> Zone à faible émission mobilités

<sup>52</sup> GES : gaz à effet de serre

voie. Ce qui est conformes aux objectifs de réduction des émissions préconisées par le Plan Climat, Air, Energie Métropolitain (PCAEM)<sup>53</sup>.

### Thème 3 : Circulation et stationnement

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

#### A. Circulation

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

- Pont de Bezons.
- Carrefour du 11 novembre et Pont de Colombes. « *le carrefour du pont de colombes au niveau de la rue Henri Barbusse : les voitures venant de la rue Ambroise thomas stagnent au milieu et ne laissent pas passer ceux de la rue Henri Barbusse, sans compter que le feu de signalisation de la rue Henri Barbusse est super court. On peut rester -qu'on soit bus ou voiture- 15 minutes coincé là, ça décongestionne après.* » Observation 53.
- Pont d'Argenteuil et rue Gabriel Péri.

Les habitants identifient un important trafic de transit induit par les trajets domicile-travail et la faible présence de transports lourds structurants.

Ils estiment que le projet ne vas pas nécessairement apporter d'améliorations car il ne favorisera pas un report important du trafic automobile sur les transports en commun, sauf si certains facteurs sont améliorés tels que :

- La régularité et la ponctualité.
- La rapidité.
- La fréquence.

En effet, on peut lire : « *De manière générale, une personne qui aura le choix voiture/bus aura plus tendance à prendre la voiture que de prendre un bus puis le tramway (perte de confort, temps de trajet, attente en correspondance sur une même ligne de route (Cormeilles - La Défense). Un bon nombre de population sur ce trajet travaillant à la Défense et prenant soit la voiture soit un bus pour relier le RER ou Ligne J/L ne changeront pas pour un bus en BHNS.* » Observation n°9.

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

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

Par ailleurs, l'incivilité des automobilistes est largement évoquée. Elle fait craindre l'inefficacité des futurs aménagements : « *Dépenses inutiles car manque de civisme. Les voitures se mettent en warning n'importe où, ils vont le faire sur les voies de bus dédiés* » Observation 29.

<sup>53</sup> Approuvé par le Conseil métropolitain le 12 novembre 2018. Il fixe plusieurs objectifs dont : Assurer une qualité de l'air conforme aux seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé et Réduire massivement les consommations énergétiques, ainsi que la neutralité carbone en 2050.

Ainsi le niveau de pollution et la congestion du trafic risque-t-elle de s'aggraver avec l'augmentation du trafic et des inévitables bouchons qui y sont corrélés.

## B. Stationnement

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

Les parkings publics du centre-ville d'Argenteuil sont jugés peu sûrs, chers et éloignés des zones résidentielles. Les parkings privés sont peu utilisés par les locataires des logements sociaux présents dans le secteur.

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

## C. Points d'attention

En dehors de ce constat général, des points particuliers du projet soulèvent des interrogations :

### ➤ Rue Henri Barbusse à Argenteuil

« Rue H. Barbusse, (...) l'élargissement des trottoirs supprimera la quinzaine de places de stationnement, dont une pour handicapés et deux pour le service de la crèche. » Observation 69.

### ➤ Rue du Rochefort à Argenteuil

Le changement de sens de la rue de Rochefort risque de compliquer la circulation du quartier pour les riverains : « interdiction de tourner à droite pour descendre la rue. Limitation de la circulation au sein de la rue. (Peut-être limiter la rue aux seuls riverains) » Observation 2.

### ➤ Rue Jean Jaurès à Bezons

Un habitant a posé le problème induit par la mise en sens unique et le couloir réservé aux riverains sur l'axe Jean Jaurès à Bezons : « *La rue Jean Jaurès sera à sens unique dans le sens Bezons vers Argenteuil entre la D392 et la rue Aimé Césaire.*

*La partie entre la rue Aimé Césaire et la rue Villa Gauthier sera à double sens, le sens Argenteuil Bezons réservé aux riverains, avec un double couloir de bus au centre. La partie entre la rue Villa Gauthier et la rue Victor Hugo sera à double sens avec un double couloir de bus au centre.*

*Plusieurs immeubles et villas sont présents dans la rue, 3 immeubles sont en construction, il y a donc plusieurs centaines de logements impactés. Il y a aussi une caserne de pompiers. Quelle sorte de séparation délimite les couloirs de bus ?*

*Comment est-il envisagé pour les résidents de sortir de leurs parkings et de se diriger vers Argenteuil ? Sera-t-il possible de faire demi-tour aux carrefours ? Je crains que cela ne soit pas très fluide et amène à se retrouver à attendre et à manœuvrer au niveau d'un carrefour. Comment rejoindre la D392 ? Actuellement, il est possible de passer par la rue Blanchard puis la rue Camille Desmoulins pour rejoindre la D392. Ce ne sera plus possible avec l'établissement du sens unique de circulation. 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 ? » Observation n°60 Robin Goyon*

La ville de Bezons a confirmé la difficulté qu'il y aurait à rejoindre la RD392 et les quais. La rue Aimé Césaire dispose d'un double sens de circulation afin d'accéder à une copropriété, puis est en sens interdit vers les quais.

➤ **Rue de Saint Germain, Cormeilles-en-Parisis**

La priorité aux bus rue de Saint-Germain pourrait avoir des répercussions négatives :

« Concernant le dernier tronçon Nord rue Saint Germain à Cormeilles : le cédez le passage à l'angle Saint - Germain/Nancy risque de favoriser d'énormes bouchons de circulation Nord-Sud aux heures de pointe, à cause de la proximité avec la RD392 + le pont de chemin de fer très étroit. Cette voie est un accès important au quartier Alsace-Lorraine. » Observation 55.

Le maire de Cormeilles-en-Parisis s'est également emparé du sujet.

➤ **Rue Voltaire à Sartrouville**

Les habitants témoignent de la difficulté de circulation rue Voltaire : nombreux poids lourds, impacts des bus qui rentrent au dépôt et des vibrations. L'augmentation de la fréquence des bus est perçue comme une augmentation des nuisances. Ils souhaitent un report du trafic des bus sur la rue Mermoz qui «*semble plus adaptée pour recevoir un trafic de bus supplémentaire.* » Observation 92

#### **D. Propositions des habitants**

Les habitants souhaitent le développement de parkings à proximité des stations du projet et favoriser l'intermodalité des transports :

- « *Il faut développer les parkings à proximité des gares de banlieue et les rendre gratuits.* » Observation 24
- « *Prolongation du tram T2 avec la création d'un parking au niveau de la rue des Martyrs de Chateaubriand et une station commune avec le T11.* » Observation 38.
- Préservation du stationnement des commerces sur la RD392

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

1. Quelles sont les alternatives de stationnement sur les secteurs Feix, Jeanne d'Arc, Gallieni, Henri Barbusse, Grâce de Dieu (capacité du nouveau parking de la mairie), Pont de Bezons ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Le projet a été conçu de manière globale en cherchant un équilibre entre la capacité des voiries empruntées, la préservation des arbres d'alignement et le maintien de l'offre de stationnement, tout en limitant les acquisitions foncières. Des échanges ont eu lieu avec les communes afin de restituer une offre de cohérente, tenant compte des équipements existants et des enjeux de stationnement liés à chaque secteur traversé. Dans le centre-ville d'Argenteuil, l'impact stationnement est fort. Des enquêtes de stationnement ont été menées en lien avec la Ville, mettant en évidence la complexité de restituer du stationnement sur les voiries périphériques déjà congestionnées (véhicules ventouses, stationnement résidentiel, stationnement illicite, report des véhicules du centre-ville) et l'absence d'éventuelles poches de stationnement pouvant être créées. Ainsi, en cohérence avec la politique stationnement de la Ville et de l'offre de stationnement privée disponible sur le secteur, le projet ne prévoit pas de compensation stationnement dans le centre-ville d'Argenteuil. Entre le Pont de Bezons et de la Grâce de Dieu, le projet prévoit la conservation des aménagements existants, il n'y a donc pas d'impact à prévoir sur le stationnement sur ce secteur. D'après le site de la ville de Bezons, le parking de la ZAC Cœur de ville aura une capacité de 1200 places. Pendant les*

travaux, des zones de livraisons et des poches de stationnement provisoires seront identifiées. Le maintien de ces derniers post-travaux sera analysé. Cependant il est important de rappeler que la pression foncière dans le secteur est importante et que l'identification de poches de stationnement devra être le fruit d'un travail avec les communes.

### Avis du commissaire enquêteur

Le stationnement est un sujet sensible car il conditionne les conditions de circulations. Le stationnement illicite fait obstacle à l'écoulement des flux, et la recherche de place se traduit par une augmentation des émissions de polluants. Il est indéniable que le cœur de ville de Bezons offrira une offre supplémentaire qui compensera, et même augmentera l'offre dans le secteur.

A Argenteuil, la recherche de nouvelles places risque d'être plus problématique sans la rénovation de parcs de stationnement existants et la recherche de poches de stationnement. Le stationnement ne concerne pas seulement les habitants, il concerne tous les services auxquels font appel les administrés : artisans, livraison, salariés du secteur etc. Toutefois, la Ville a manifesté sa volonté de s'emparer du problème. Elle a déjà montré qu'il reste des réserves de capacités dans certains immeubles collectifs, que certains parcs de stationnement sont sous-occupés. Il lui appartient de mettre en œuvre une offre attractive.

### Question du commissaire enquêteur

2. Quel sera l'impact des futures constructions sur le stationnement ?
  - a. Quels sont les places de stationnement et les quotas de places de parking dans le futur quartier de la porte Saint Germain ?
  - b. Quels sont les quotas de places de parking dans les constructions neuves imposés par le PLU de Bezons ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Le futur quartier de la porte Saint-Germain est sous la maîtrise d'ouvrage de la ville d'Argenteuil. En ce sens, il conviendrait de se rapprocher des services en charge du pilotage de ce projet pour connaître les prescriptions retenues en termes de stationnement pour chacune des parcelles aménagées. Les quotas imposés par la ville de Bezons en matière de stationnement varient selon le zonage du PLU (il existe 12 principales zones), la nature de la construction neuve (habitation, bureaux, artisanat, commerces, service public / intérêt collectif, hôtellerie / restauration, entrepôts, etc.) et enfin la surface de plancher des constructions. Il est donc difficile de répondre avec précision concernant l'impact des nouvelles constructions prévues sur le territoire de Bezons sans les caractéristiques propres à chaque construction. Par exemple, dans le zonage UA, situé notamment en rive Nord de la rue Jean Jaurès, les règles en vigueur, en fonction notamment des surfaces de plancher des constructions neuves (SDPC), sont les suivantes d'après le PLU de la ville :

Type de constructions	Règlementation du nombre de places minimum
Constructions destinées à l'habitation	1 place de stationnement par tranche de 60 m2 de SDPC, dans la limite de 2 places par logement
Constructions destinées aux bureaux	1 place de stationnement par tranche de 60 m2 de SDPC
Constructions destinées à l'artisanat	1 place de stationnement par tranche de 90 m2 de SDPC
Constructions destinées aux commerces	1 place de stationnement par tranche de 100 m2 de SDPC
Constructions et installations destinées au service public ou d'intérêt collectif	stationnement adapté aux besoins des constructions et installations
Constructions destinées à l'hôtellerie et à la restauration	Pour les hôtels : - 1 place pour 4 chambres, - 1 place pour les cars par tranche de 100 chambres Pour les restaurants :