

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BOUCLE DE LA SEINE (YVELINES)

PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT

Enquête publique du 14 janvier au 16 février 2013

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Commission d'enquête : Georges-Michel Brunier
Jacques Bernard-Bouissières
Michel Gasquet

Suppléants : Maurice Roubin
Charles Pitié

mars 2013

SOMMAIRE

1	OBJET DE L'ENQUETE	4
1.1	situation.....	4
1.2	objet de l'enquête.....	4
1.3	cadre juridique.....	4
1.4	le Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)	5
1.5	objectifs du PLD	6
1.6	historique de la procédure	7
1.7	modalités pratiques	8
2	ORGANISATION DE L'ENQUETE.....	9
2.1	désignation de la commission d'enquête	9
2.2	principales modalités de l'enquête.....	9
2.3	publicité de l'enquête.....	10
2.4	documents mis à la disposition du public	12
2.5	réunion publique	12
2.6	prolongation de l'enquête	12
3	DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	13
3.1	réunions préliminaires	13
3.2	réunions pendant et après l'enquête.....	13
3.3	visite des lieux.....	14
3.4	examen du dossier	15
3.5	avis du STIF.....	16
3.6	avis du Conseil général	18
3.7	avis des communes - consultation des élus.....	18
3.8	intervention des associations.....	28
3.9	pétitions et actions collectives.....	34
3.10	incidents en cours d'enquête.....	34
3.11	consultation de la CCBS – mémoire en réponse	35
3.12	remise du rapport	35
4	OBSERVATIONS DU PUBLIC	37
4.1	registres d'enquête	37
4.2	courriers et autres communications.....	38
4.3	permanences de la commission d'enquête.....	38
5	EXAMEN DES OBSERVATIONS A CARACTERE GENERAL	43
5.1	généralités	43
5.2	publicité de l'enquête.....	43
5.3	présentation du dossier.....	45
5.4	le projet – contenu du dossier	45
5.5	réseau de bus	48
5.6	ligne de bus n° 19	50
5.7	pratique du vélo.....	51
5.8	aménagement et entretien de la voirie – hiérarchisation des voies - accidentologie	52
5.9	cheminement et protection des piétons – accessibilité aux PMR	53
5.10	stationnement des automobiles et deux roues motorisés	56
5.11	circulation et stationnement des poids lourds	59
5.12	réseau ferré, gares et pôles multimodaux.....	59
5.13	accès à l'autoroute A 14.....	61
5.14	franchissement de la Seine.....	62
6	CAS PARTICULIERS	64
6.1	remarque préliminaire	64
6.2	Le Pecq, le Vésinet et Croissy -sur-Seine : axe rue du 11 novembre – chemin de ronde.....	64
6.3	Desserte du collège du Cèdre au Vésinet.....	65

6.4	RD 321 à Carrières-sur-Seine	65
6.5	Projet de couloir de bus à Chatou	66
6.6	Rue Ernest Renan à Houilles	66
7	CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	69
8	LISTE DES ANNEXES.....	74

1 OBJET DE L'ENQUETE

1.1 situation

L'enquête publique concerne la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine (CCBS)

La Boucle de la Seine constitue une unité géographique inscrite dans un méandre du fleuve. Sur ce territoire, la CCBS est un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) ; établie depuis le 1er janvier 2006, elle regroupe 7 communes, toutes situées dans le département des Yvelines, pour une population totale d'environ 180 000 habitants :

Carrières-sur-Seine
Chatou
Croissy-sur-Seine
Houilles
Montesson
Sartrouville
Le Vésinet

1.2 objet de l'enquête

L'enquête publique a pour objet le Plan Local de Déplacements (PLD) sur le territoire de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine.

1.3 cadre juridique

Rappel des articles L1214-30 à L1214-34 du code des transports, créés par l'ordonnance 2010-1307 du 28 octobre 2008.

Article L1214-30

Le plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France peut être complété, en certaines de ses
E12000150/78

parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu, conformément à la présente sous-section.

Article L1214-31

Le plan local de déplacements urbains est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.

Le périmètre sur lequel il est établi est arrêté par le représentant de l'État dans le ou les départements concernés dans un délai fixé par voie réglementaire après transmission de la demande. Le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils généraux intéressés, les services de l'Etat et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Article L1214-32

Le projet de plan local de déplacements est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public mentionné à l'article L1214-31.

Le projet est soumis pour avis au conseil régional d'Ile-de-France, aux conseils municipaux et généraux intéressés, aux représentants de l'Etat dans les départements concernés ainsi qu'au Syndicat des transports d'Ile-de-France dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire. Assorti des avis des personnes publiques consultées, il est ensuite soumis par le président de l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-31 à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Article L1214-33

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et des avis des personnes publiques consultées, le projet de plan local de déplacements est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public mentionné à L1214-31.

Article L1214-34

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de déplacements sont compatibles avec ce dernier. Dans le cas contraire, elles sont rendues compatibles dans un délai fixé par voie réglementaire.

Les plans d'occupation des sols ou les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur sont compatibles avec le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et, quand ils existent, avec les plans locaux de déplacements.

Commentaire de la commission d'enquête

Ces dispositions remplacent, sans modification notable, celles antérieures de l'article 28.4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (« loi LOTI »)

1.4 le Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)

Un premier plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France (dit PDUIF 2000), élaboré par l'Etat en association avec la Région, le STIF et la ville de Paris a été approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté interpréfectoral.

Sa révision a été confiée par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) pour le compte des collectivités qui le constituent. Le projet élaboré par le STIF a fait l'objet d'une large concertation auprès des collectivités territoriales et de l'Etat, des associations et des acteurs économiques, puis a été transmis à la Région ; après mise jour pour tenir compte du réseau de transport public du Grand Paris, le PDUIF a été arrêté par le Conseil régional lors de sa séance du 16 février 2012.

Le projet arrêté fera l'objet d'une enquête publique étendue à l'ensemble de la Région Ile-de-France au second trimestre de l'année 2013, en vue de son approbation au cours de la même année ou au début de 2014 ; dans la même période sera également organisée l'enquête publique relative au schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), en rappelant que ces deux documents fondamentaux doivent être compatibles.

Le PDUIF révisé (dit PDUIF 2012) est destiné à répondre aux besoins en déplacements à l'horizon 2020 ; il définit une stratégie en 9 défis (voir chapitre 1.6 ci-après), et comporte 34 actions.

Le projet de PLD objet du présent rapport devra être compatible avec le PDUIF approuvé (lui même devant être compatible avec le SDRIF) ; il en sera de même pour le SCoT en cours d'élaboration dans le périmètre de la CCBS, ainsi que pour les PLU des sept communes concernées.

Pour information, les 9 défis et 34 actions proposés par le projet de PDUIF figurent en annexe n° 9.

1.5 objectifs du PLD

En application de l'article L1214-30 du code des transports (voir 1.3 ci-dessus), les objectifs du PLD ont été déclinés en s'inscrivant dans les 9 défis du projet de PDUIF arrêté le 16 février 2012 et se décomposent en 21 actions :

défi n° 1 : construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs (non développé au niveau du PLD)

défi n° 2 : rendre les transports collectifs plus attractifs

action n° 1 : un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé

action n° 2 : améliorer la vitesse commerciale des bus

action n° 3 : aménager des pôles d'échange de qualité

défi n° 3 : redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements

action n° 4 : favoriser la cohabitation des différents modes de déplacement

action n° 5 : améliorer la qualité des cheminements piétons sur la boucle

défi n° 4 : donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

action n° 6 : un réseau cyclable structurant d'agglomération

action n° 7 : favoriser le stationnement des vélos

action n° 8 : franchissement de la Seine pour tous les modes

défi n° 5 : agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

action n° 9 : un plan local de stationnement

action n° 10 : préconiser des normes de stationnement pour les PLU communaux

action n° 11 : gestion des problèmes et suivi de l'accidentologie

action n° 12 : informer et sensibiliser aux dangers de la route

action n° 13 : tenir compte des déplacements alternatifs à la voiture dans les aménagements futurs

défi n° 6 : rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements

action n° 14 : accessibilité pour tous

action n° 15 : rendre les transports accessibles

défi n° 7 : rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau

action n° 16 : réglementer les transports et les livraisons de marchandise en ville

défi n° 8 construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour le mise en œuvre du PLD

action n° 17 : mise en place d'un observatoire des déplacements

action n° 18 : une commission PLD : un label PLD pour la CCBS

défi n° 9 : faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

action n° 19 : pédibus et vélobus

action n° 20 : inciter les entreprises et les administrations à la réalisation de leur PDE

action n° 21 : développer le conseil en mobilité et informer sur les actions du PLD

Ces 21 actions font l'objet de descriptions détaillées dans le dossier du PLD ; leur coût a été évalué à 1 742 milliers d'euros, dont 1 485 pour la CCBS.

L'échéancier retenu pour leur mise en œuvre s'échelonne jusqu'à 2020 ; les années 2013 et 2014 étant consacrées aux études complémentaires et à la réalisation d'aménagements considérés comme prioritaires. A noter que ce calendrier coïncide globalement avec celui retenu pour le PDUIF.

1.6 historique de la procédure

La Communauté de Communes a été créée le 1er janvier 2006.

L'élaboration du projet de Plan Local de Déplacements a été diligentée en associant le Conseil Régional, le Conseil général, le STIF et les services de l'État.

Le projet de Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France a été arrêté par le Conseil régional le 16 février 2012.

Le projet de Plan Local de Déplacements de la CCBS a été arrêté par le Conseil communautaire le 26 juin 2012 ; il a été envoyé pour consultation le 6 juillet aux personnes publiques associées : Conseil Régional, Conseil général, Conseils municipaux des sept communes de la communauté, STIF et représentant de l'État, ainsi qu'aux associations agréées.

L'arrêté du président de la CCBS prescrivant l'ouverture de l'enquête publique a été pris le 12 décembre 2012.

1.7 modalités pratiques

Un index des sigles utilisés dans le dossier d'enquête et dans le rapport figure en annexe 8.

Le numérotation des observations exprimées dans les registres et les courriers est définie aux chapitres 4.1 et 4.2 du rapport.

2 ORGANISATION DE L'ENQUETE

2.1 désignation de la commission d'enquête

Par sa décision n° E12000150/78 du 23 octobre 2012 Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Versailles a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

Président :

Monsieur Georges-Michel Brunier

Membres titulaires :

Monsieur Jacques Bernard-Bouissières

Monsieur Michel Gasquet

Membres suppléants :

Monsieur Charles Pitié

Monsieur Maurice Roubin

Cette décision figure en annexe n° 1.

2.2 principales modalités de l'enquête

Dans son arrêté n° 2012 - 06 du 12 décembre 2012, Monsieur le Président de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine a prescrit l'ouverture d'une enquête publique dans la période du lundi 14 janvier au samedi 16 février 2013.

Cet arrêté figure en annexe n° 2.

Ses principales dispositions sont les suivantes :

- durée de l'enquête : 31 jours consécutifs du jeudi 12 novembre au samedi 12 décembre 2009 inclus.

- lieux de consultation :
 - C.C.B.S. : 51/57 boulevard de la République, 78400 Chatou
 - Sartrouville : Centre technique municipal, 90 rue de la garenne, 78500 Sartrouville
 - Houilles : Centre technique municipal, Rue Felix Toussaint, 78800
 - Montesson : Hôtel de ville, Service techniques, 1 place Rolland Gauthier, 78360 Montesson
 - Le Vésinet : Hôtel de ville, 60 boulevard Carnot, 78110 Le Vésinet
 - Croissy-sur-Seine : Hôtel de la ville, Service techniques, 8 avenue de Verdun, 78290 Croissy-sur Seine
 - Chatou : Hôtel de ville, place du Général de Gaulle, 78400 Chatou
 - Carrières-sur-Seine : Hôtel de ville, 1 rue Victor Hugo, 78420 Carrières-sur-Seine
- un membre de la commission d'enquête est à la disposition du public, aux adresses indiquées ci-dessus, aux dates et heures suivantes :
 - lundi 14 janvier de 14 h à 17 h en mairie de Carrières-sur Seine.
 - jeudi 17 janvier de 14 h à 17 h en mairie de Montesson.
 - samedi 19 Janvier de 08 h 45 à 11 h 45 en mairie de Chatou.
 - jeudi 24 janvier de 14 h à 17 h en mairie de Croissy-sur-Seine et au centre technique municipal de Sartrouville.
 - samedi 26 janvier de 8 h 45 à 11 h 45 en mairie du Vésinet.
 - jeudi 31 janvier de 14 h à 17 h en mairie de Chatou.
 - samedi 02 février de 8 h 45 à 11 h 45 en mairie de Carrières-sur-Seine et au centre technique municipal de Houilles.
 - mercredi 06 février de 14 h à 17 h en mairie de Croissy-sur-Seine.
 - samedi 09 février de 9 h à 11 h 45 en mairie de Montesson.
 - mardi 12 février de 14 h à 17 h au centre technique municipal de Sartrouville.
 - jeudi 14 février de 14 h à 17 h au centre technique municipal de Houilles.
 - samedi 16 février de 8 h 45 à 11 h 45 en mairie du Vésinet.

2.3 publicité de l'enquête

2.3.1 – publications dans la presse

- première parution :

le Parisien (édition des Yvelines)	17 décembre 2012
le Courrier des Yvelines	19 décembre 2012
- deuxième parution :

le Parisien (édition des Yvelines)	18 janvier 2013
le Courrier des Yvelines	23 janvier 2013
les Annonces de la Seine	17 janvier 2013

L'insertion dans les Annonces de la Seine a été publiée à l'initiative de la CCBS pour tenir compte du fait que le Courrier des Yvelines n'était pas en mesure de publier une annonce dans la première semaine de l'enquête.

Les copies des encarts publiés figurent en annexe n° 3

2.3.2 – affichage

L'avis d'enquête publique a été affiché dans chacune des mairies des villes constituant la communauté de communes.

Les certificats d'affichage établis par les maires figurent en annexe n° 4.

2.3.3 – autres supports d'information

- l'enquête a fait l'objet d'un avis détaillé sur le site Internet de la CCBS, communiquant le texte intégral du projet de PLD (mais non celui des observations des PPA) ;
- un diaporama sur écran était à la disposition du public dans chacune des mairies des 7 villes de la communauté ;
- l'enquête a également été signalée dans les revues municipales de certaines communes ; si le PLD en tant que tel n'a pas toujours été pris en compte par les édiles municipaux, dans certaines communes, c'est l'opposition qui s'est emparée du sujet. Quelques exemples :
 - à Chatou : dans le mensuel « Chatou magazine », notamment dans le n° 39 de novembre 2012, le groupe « Chatou-demain-divers-droite » évoque le PLD à propos de la place Berteaux, puis dans le n° 40 de décembre 2012, c'est Madame Anne Bernard, indépendante, qui écrit « Enquête de PLD en janvier : prenez la parole ! » et enfin, dans le n° 41 de janvier 2013, c'est la municipalité elle-même qui, sans citer le PLD à proprement parler, traite du problème du stationnement payant, de la rotation des véhicules et des incivilités des automobilistes.
 - à Croissy-sur-Seine : c'est à travers les résumés des réunions avec les correspondants des quatre quartiers que les problèmes liés au PLD sont abordés tels que déplacements, sécurité, circulation.
 - au Vésinet : dès le n° 27 de « Le Vésinet Magazine », de juin 2012, Monsieur Jonemann argumente contre le projet de stationnement sur la place du marché et contre le trajet du bus n° 19
- l'enquête a également été signalée sur les sites Internet de certaines communes :
 - à Carrières, l'enquête sur le PLD était annoncée en première page assez visiblement et le gestionnaire du site avait repris les divisions principales du dossier avec, chaque fois, un lien spécifique pour télécharger la partie concernée sur le site de la CCBS ;
 - à Houilles, Montesson et Croissy, l'enquête publique était annoncée à la « une » avec un lien vers le PLD et les téléchargements du site de la CCBS.
 - au Vésinet, l'enquête était affichée à la « une », mais sans aucun lien vers la CCBS.
 - à Chatou, l'enquête était annoncée dans l'Agenda, en quatrième position, avec un lien cliquable « plus de détails » donnant les heures de présence des commissaires enquêteurs.

- à Sartrouville, l'enquête n'était pas annoncée. Il fallait penser à consulter la rubrique « Sartrouville dans le département » et cliquer la rubrique CCBS pour accéder aux informations et téléchargements.

- il faut également signaler que les associations locales, et notamment le CADEB, ainsi que les élus socialistes sont intervenus pour porter les dates et les modalités de l'enquête à la connaissance de leurs adhérents et du public.

2.4 documents mis à la disposition du public

Le dossier mis à la disposition du public dans chaque commune et au siège de la CCBS comprenait :

- le projet de plan local de déplacements établi par le Bureau d'études ITEM Etudes et Conseil ;

complété par les documents suivants :

- l'arrêté n° 2012 - 06 du 12 décembre 2012, Monsieur le Président de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine ;
- les délibérations des Conseils municipaux de chacune des sept communes de la CCBS, donnant leur avis sur le projet de PLD ;
- les remarques des services techniques du Conseil général des Yvelines ;
- l'avis du STIF en tant que personne publique associée ;
- l'avis conjoint du CADEB, du Réseau Vélo 78 et de Monsieur Pierre Solviche.

Dans chaque commune et au siège de la CCBS des registres cotés et paraphés par l'un des membres de la commission d'enquête étaient à la disposition du public pour recevoir ses observations.

2.5 réunion publique

Il n'a pas été organisé de réunion publique pendant l'enquête publique.

2.6 prolongation de l'enquête

La commission n'a pas estimé nécessaire de demander l'organisation d'une prolongation de l'enquête.

3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1 réunions préliminaires

3.1.1 – le 22 novembre 2012 réunion au siège de la CCBS à Chatou ; étaient présents :
Monsieur Dominique Chantegrelet, Directeur général des services de la CCBS ;
Madame Maeva Teriitehau, Chargée de mission transports et circulation à la CCBS ;
les membres de la commission d'enquête (titulaires et suppléants).

Cette réunion avait pour objet, après une première prise de connaissance du projet, de définir les modalités pratiques en vue de la rédaction de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

3.1.2 – le 28 décembre 2012 réunion au siège de la CCBS avec Madame Teriitehau et Monsieur Agius pour la signature des registres et des dossier par Georges-Michel Brunier et Jacques Bernard-Bouissières

3.1.3 – le 10 janvier 2013 les trois membres titulaires de la commission d'enquête ont rencontré Monsieur Christian Murez, président de la CCBS.

Cette réunion avait pour objet une présentation de la CCBS.

Monsieur Murez a dans un premier temps exposé les missions de la communauté de communes et rappelé ses réalisations ; il a précisé qu'un schéma de cohérence territorial (SCOT) est en cours d'élaboration.

S'agissant plus particulièrement le projet de PLD, il a abordé ou précisé différents points, et en particulier :

- l'importance de l'arrivée de la ligne de tramway T2 à Bezons ;
- l'amélioration de la desserte de la boucle aux heures de pointe par le RER du fait de la mise en service progressive de trains à deux étages ;
- une priorité : nécessité de repenser l'ensemble du réseau de bus (à ce propos il a été abordé la difficulté de fixer le trajet de la ligne n° 19) ;
- l'intention de généraliser le stationnement payant sur la voie publique dans l'ensemble des communes de la boucle.

S'agissant du rôle des associations, Monsieur Murez a précisé que le CADEB (Collectif d'Associations pour la Défense de l'environnement dans la Boucle de Montesson) a été utilement associé à l'élaboration du projet de PLD.

3.2 réunions pendant et après l'enquête

3.2.1 – voir ci dessous au chapitre 3.6 le compte rendu des réunions avec les élus.

3.2.2 – le 19 février réunion à la CCBS, pour la remise aux membres de la commission d'enquête des registres, courriers et communications écrites recueillis dans chacun des lieux de consultation.

3.2.3 – le 27 février réunion à la CCBS pour la remise commentée du procès-verbal de synthèse des observations ; étaient présents :

Monsieur Christian Murez, Président de la CCBS,
Madame Teriirehau, Chargée de mission,

les trois membres titulaires de la commission d'enquête.

Plusieurs aspects des problèmes soulevés par le projet de PLD ont été abordés parmi lesquels :

- la difficulté à faire prévaloir l'intercommunalité de la CCBS sur les intérêts particuliers des municipalités, voire des quartiers (exemples : itinéraires des lignes de bus, pistes cyclables) ;
- la difficulté à passer en EPCI ;
- les financements supplémentaires compliqués et STIF incontournable ;
- la ligne de bus n° 19 ;
- l'éventuelle mise en place de microbus ou minibus ;
- les études des deux ronds-points (Grand Cerf et La République).

Le procès verbal de synthèse a été remis en séance à Monsieur Christian Murez.

3.3 visite des lieux

Le 10 janvier 2013 les trois membres titulaires ont visité le site de la boucle de la Seine, accompagnés de Madame Teriitehau et de Monsieur Florent Voynnet du bureau d'études ITEM Etudes et Conseil

La visite a essentiellement concerné les pôles d'échange constitués par les cinq stations du RER A situées à l'intérieur de la boucle. La commission d'enquête a constaté la situation suivante :

⑩ Station RER/SNCF de Houilles-Carières

La station, qui connaît la plus grande affluence, est enserrée dans un tissu urbain dense. Du côté de l'accès principal à l'ouest depuis la D 311, peu de place pour le stationnement des 6 lignes de bus (travaux en cours). Pour les voitures, un immeuble réservé au stationnement plus des parcs en surface près de la station. Pour les vélos, le nombre de places réservées est insuffisant : on constate une abondance de vélos attachés un peu partout. Il manque des emplacements de stationnement pour les deux roues motorisés.

Peu de place pour l'accès secondaire de l'autre côté des voies (rue Maurice Bertaux - rue du 4 septembre), pas d'arrêt de bus, quelques abris pour vélos – beaucoup de vélos attachés un peu partout.

⑩ Station RER/SNCF de Sartrouville

Accès dégagé du côté de la rue Lamartine, les abords ont été récemment restaurés. Gare de bus pour 9 lignes, un parc de stationnement pour voitures souterrain, un assez grand parc en surface un peu plus loin.

Un local fermé pour les cycles à proximité immédiate.

⑩ Station RER Le Vésinet - Le Pecq

L'accès principal côté ouest, rue Alexandre Dumas est moyennement commode. Des arrêts de bus pour 3 lignes, un parc de stationnement payant pour voitures et une zone de parcmètres, un local à vélos clos.

Un accès secondaire à l'ouest, côté avenue Georges Bizet avec peu d'aménagements, un arrêt de bus pour 3 lignes, quelques attaches de vélos, une ligne de parcmètres.

⑩ Station RER Le Vésinet centre

L'accès principal est au nord, du côté du centre ville ; c'est une station de ville, sans desserte de bus, avec un petit parc de stationnement pour voitures et une zone de parking pour les vélos et deux roues motorisés. Un accès secondaire au sud avec peu d'aménagements, un arrêt pour 2 lignes de bus, un local à vélos clos et quelques attaches de vélos, une ligne de parcmètres.

- Station RER Chatou-Croissy

L'accès principal est au nord, du côté du centre ville. Stationnement pour 3 lignes de bus, parking souterrain pour les voitures avec un petit parking de surface, 2 zones de parking vélos.

Accès secondaire au sud avec peu d'aménagements (manque de place), arrêt de 2 lignes de bus, parcmètres autos, une zone de parking vélos, un certain nombre de vélos attachés un peu partout.

3.4 examen du dossier

La Commission d'Enquête a pris connaissance du dossier élaboré par le bureau d'études ITEM et a pu constater que la plupart des aspects que l'on attend d'un PLD étaient abordés. Les « éléments de diagnostic » y sont suffisamment exposés et le « plan d'actions » (21 actions pour 9 défis identifiés) a paru correctement construit. L'« échancier » est indicatif et suffit sans doute à ce stade. Une dernière partie « coûts prévisionnels » complète l'ensemble du dossier.

Toutefois la Commission regrette certaines insuffisances telles que :

- l'absence d'un sommaire clairement établi annonçant mieux la structure du document ;
- la petitesse des cartes illustrant les sujets traités ; des cartes à plus grande échelle, même en tiré à part, auraient été utiles ;
- le traitement trop souvent « général » des problèmes soulevés qui demanderaient parfois des solutions exprimées avec plus de précision.
- le manque de développement des relations incontournables avec les communes adjacentes (Le Pecq ou Bougival au sud, Bezons ou Argenteuil au nord) ;
- l'absence de traitement de sujets comme les « vélibs » ou le « tramway » ;
- une imprécision (et peut-être sous évaluation) dans les estimations des solutions envisagées.

3.5 avis du STIF

3.5.1 – La Division Intermodalité et PDU de la direction de l'Exploitation du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a été consultée en qualité de personne publique associée ; elle a formulé un avis dans une note de 9 pages du 28 novembre 2012 annexée au dossier d'enquête.

Il n'y a pas lieu de reprendre dans le présent rapport le détail des observations et réserves de ce

document élaboré, qui s'impose à la CCBS et est à la disposition du public ; il convient cependant d'en rappeler les points les plus significatifs.

3.5.2 – Sur un plan général, le STIF constate dans un premier temps que les principes d'organisation des déplacements de la CCBS sont compatibles avec les orientations et objectifs du nouveau PDUIF ; il constate que le PLD « cherche à y répondre à travers les objectifs suivants (appelés « actions » dans le projet) : améliorer la vitesse commerciale des bus (A2), aménager des pôles d'échange multimodaux (A3), améliorer la qualité des cheminements piétons (A5), et un réseau cyclable structurant à l'échelle de la CCBS (A6). Il intègre aussi d'autres actions du volet à la carte du nouveau PDU : mise en place de pédibus et vélobus (A19) et incitation des entreprises à la réalisation de projets de PDE (AA20) »

Mais il poursuit en exposant que le projet de PLD est un « document d'orientations dont la programmation manque globalement d'opérationnalité ».

Pour le STIF, le diagnostic est incomplet pour certaines actions : peu d'éléments concernant les points durs de la circulation des bus, absence de recensement et de bilan de la mise en accessibilité des points d'arrêt, absence de bilan des points noirs de circulation et d'accidentologie. De nombreuses actions sont restées au stade d'études à lancer, et notamment « la restructuration du réseau de bus (A1), l'étude globale de circulation (A2), l'étude de définition des aménagements zone 30 à réaliser (A4) et l'élaboration du guide technique d'aménagements cyclables (A6) ».

Le STIF souligne aussi des imprécisions en matière d'appréciation des coûts, de l'organisation de la gouvernance des projets, et de l'échéancier. Il rappelle à ce propos les échéances imposées par la loi en matière de l'accessibilité aux PMR des transports collectifs.

3.5.3 – Le STIF formule ensuite des remarques concernant différentes actions du projet de PLD.

Action 1 : un réseau de bus attractif et mieux hiérarchisé

Les observations du STIF portent sur plusieurs points :

- certaines classifications de lignes proposées dans le PLD sont incompatibles avec le PDU, car ne prenant pas en compte les critères retenus par le STIF pour la hiérarchisation des lignes ;
- les gains affichés pour les priorités paraissent trop ambitieux sans aménagements de voirie complémentaire ;
- le changement de matériel vers un gabarit réduit entraînera un surcoût dans le cas de lignes régulières à fort trafic ;
- le renfort de l'offre nécessite au préalable la programmation d'adaptation de voiries.

Action 2 : améliorer la vitesse commerciale des bus

Le STIF prend acte, dans le diagnostic du PLD, du constat de l'encombrement du réseau viaire dans le périmètre de la boucle ; il considère que le réseau ne pourra être renforcé qu'après réalisation préalable d'aménagements susceptibles de remédier au ralentissement des bus :

- action sur le stationnement gênant la progression des bus (notamment pour les livraisons), avec renforcement du contrôle ;
- aménagements de carrefours ;
- aménagement de points d'arrêt à fort trafic perturbé par le stationnement illicite ;
- identifier les possibilités de création de sites propres ;
- expérimentation en vue de la mise en priorité de carrefours à feux ;
- accessibilité des points d'arrêt aux PMR ;

- s'assurer des réserves de capacité des gares routières pour l'accueil d'une offre supplémentaire.

Action 3 : aménager des pôles d'accès multimodaux de qualité

Dans ce domaine le STIF rappelle que l'objectif du nouveau PDU est que l'ensemble des gares d'Ile-de-France soient mis au standard de qualité requis d'ici 2020, et que les 5 pôles situés sur le territoire de la CCBS ont fait l'objet d'opérations de réaménagement en grande partie réalisées aujourd'hui dans le cadre de contrats de pôle.

Les prochains projets concernent le Vésinet - le Pecq, en cours de programmation, et Sartrouville-Val Notre-Dame, dans le cadre de la mise en service de la Tangentielle Nord.

Action 7 : favoriser le stationnement des vélos

Le STIF estime que sur ce point le projet de PLD manque de précision, sur la localisation des emplacements de stationnement et leur financement ; il indique également que les itinéraires cyclables de rabattement vers les gares devraient constituer un objectif prioritaire pour le PLD.

Action 14 : accessibilité pour tous

Préciser quelles sont les communes de la CCBS qui ont lancé une démarche de PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public) et indiquer à quel stade elles sont parvenues dans cette démarche.

Action 15 : rendre les transports accessibles

Le STIF demande que la programmation de la mise aux normes des points d'arrêt restant inaccessibles soit établie pour chaque gestionnaire de voirie.

3.5.4 – En conclusion, le STIF constate que le projet de PLD est bien compatible avec le PDUIF, mais que pour lui donner un caractère opérationnel il conviendrait de le compléter sur les points suivants :

- ⑩ traitement des points durs actuels de la circulation des bus ;
- programmation complète des mises en accessibilité PMR des points d'arrêts de bus, par rapport notamment à l'échéance 2015 de la loi ;
- programmation des labellisations de gares routières et de parcs relais restant à effectuer sur les pôles d'échanges ;
- identification des aménagements de voirie qui seraient nécessaires pour développer l'offre de bus, ou la restructurer plus amplement à terme.

Ces compléments seraient de nature à faciliter la mise en compatibilité du PLD avec le PDUIF révisé, dans les trois ans suivant l'approbation de celui-ci.

3.6 avis du Conseil général

Le conseil général des Yvelines a été consulté en qualité de personne publique associée ; ses services techniques ont formulé un avis de 2 pages annexé à sa lettre du 10 décembre 2012.

Ses remarques ont porté sur les points suivants :

Sur les éléments de diagnostic :

- ne porte que sur la différenciations des responsabilités du Conseil général et des Maires.

Sur le plan d'actions :

- hiérarchisation du réseau viaire : le Conseil général dénonce quelques anomalies dans le classement de certaines voies ;
- jalonnement du réseau viaire : il se réfère aux instructions ministérielles sur ce sujet et rappelle sa compétence en la matière ;
- rendre les transports plus attractifs : il retire sa responsabilité pour l'action 2 ;
- redonner à la marche de l'importance dans la chaîne des déplacements : il rappelle son rôle en matière de limitation de vitesse et de réalisation de pistes cyclables ;
- agir sur les conditions d'usage des modes individuels : il renvoie aux PLU ;
- rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement : il rappelle que les RD doivent être accessibles à tous (même les traversants) ;
- faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements : le conseil général accepte de participer au financement des études et du matériel dans le cadre des actions « Pédibus » et « Vélobus ».

3.7 avis des communes - consultation des élus

3.7.1 – ville de Carrières-sur-Seine

3.7.1.1 – Dans sa délibération du 24 septembre 2012 le Conseil municipal de Carrières-sur-Seine a émis un avis favorable au projet de PLD, sans observation.

3.7.1.2 – Le 2 février 2013 en fin de matinée, Monsieur Jacques Bernard-Bouissières, commissaire enquêteur de permanence à Carrières-sur-Seine a rencontré successivement M. Michel Millot, adjoint à la sécurité et aux travaux et Monsieur Jean-Pierre Valentin, conseiller municipal délégué aux transports, puis il a été rejoint par Monsieur Georges-Michel Brunier, président de la commission d'enquête et tous deux ont rencontré Monsieur Arnaud de Bourrousse, maire de Carrières-sur-Seine et Monsieur Jean-Pierre Valentin.

Ces derniers leur ont exprimé leur vision de la problématique des différents moyens de déplacement dans la boucle de la Seine, et plus particulièrement pour ce qui concerne Carrières-sur-Seine,

Pour cette commune, qui n'a sur son sol aucune gare, ni aucun pont permettant de franchir la Seine, un point crucial est l'accès aux voies et moyens de déplacement vers Paris (ou la Défense), où travaille une partie importante de la population. Cette nécessité sera énormément accrue si le projet de nouveau quartier sur le terrain de la Marine Nationale voit le jour (environ 3 000 logements, soit de l'ordre de 10 000 personnes supplémentaires pour une commune qui compte actuellement 15 500 habitants). A ce sujet, M. le Maire déplore l'antagonisme existant entre l'Etat et la Région.

En ce qui concerne les raccordements aux transports en commun à grand débit vers Paris, le plus important est actuellement l'accès au RER A ou au transilien (lignes J et L) en gare de Houilles-Carrières sur Seine, située sur la commune de Houilles, bien que les gares de Sartrouville ou de Chatou soient aussi utilisées dans certains quartiers. Globalement, la qualité du transport par voie ferrée s'est dégradée au fil du temps...

A ce titre, la municipalité (et la population) s'est émue de la menace, inscrite au projet initial d'extension à l'ouest du RER E, de suppression de 3 arrêts par heure en période de pointe des trains

existants en gare de Houilles-Carières sur Seine, sans aucun arrêt du RER E à Sartrouville ou Houilles. Lors de l'enquête publique, elle a émis en février 2012 une contribution demandant :

« - *Le maintien des 3 arrêts par heure de pointe de la ligne J en gare de Houilles-Carières,*
- *Que soit intégré au projet Eole un arrêt sur le territoire de la Boucle, et en particulier en gare de Houilles-Carières* ».

La municipalité se félicite donc de la réponse positive de la SNCF à la réserve n° 2 exprimée par la commission d'enquête relativement au maintien d'un ou deux arrêts du RER E à Sartrouville ou à Houilles, et espère que cela sera avalisé par les autorités.

Pour les Carrillons, un réseau efficace de bus les reliant à ces différentes gares est primordial, pour éviter d'avoir à prendre sa voiture ; Messieurs Valentin et Millot travaillent avec Véolia Bus en Seine et TVO pour améliorer la desserte de Carières.

La municipalité travaille depuis un an à faire établir une ligne de bus partant du terminus « Pont de Bezons » du tramway T2, maintenant opérationnel, pour desservir Carières et d'autres communes de la Boucle. En particulier, la municipalité a écrit au STIF en juillet 2012 pour proposer, à partir du terminus du T2, une ligne « A1-A2 » entre l'entrée de Carières par la RD 311 et le terminal du T2, pouvant être étendue à une boucle « A1-A2-A3 » (A3 situé sur l'avenue de Tobrouk à Sartrouville) desservant Carières, Montesson, Sartrouville et Houilles. Il y a eu depuis plusieurs échanges avec Véolia, qui est conscient du besoin mais n'est pas prêt à accepter une telle boucle.

Début 2013, la commune a aussi proposé à Véolia Bus en Seine un circuit de desserte de la gare de Houilles en minibus. Outre le fait qu'une ligne ne desservant que Carières ne pourrait pas être prise en charge par le STIF, Véolia fait état d'une impossibilité économique à utiliser des bus de petit gabarit (gestion trop lourde et donc coûteuse en moyens matériels et humains), mais a fait le 8 février une proposition de création d'une nouvelle ligne afin de renforcer les lignes 3, 19 et 34 jugée techniquement acceptable par la municipalité. Il faut encore que le STIF avalise un tel changement.

Concernant la circulation automobile, la grande affluence se trouve surtout le matin pour quitter la boucle en direction de Paris, car les 2 ponts (Chatou et Bezons) sont saturés. Il est difficile d'agir pour le pont de Bezons, qui est hors domaine de la CCBS et vient d'être aménagé pour le passage du T2. Concernant le pont de Chatou, la municipalité de Carières serait favorable à un élargissement du pont, mettant les trottoirs en encorbellement, pour arriver à 2 fois 3 voies automobiles. A défaut la suggestion de Montesson de passer aux heures de pointe à 3 voies dans un sens pour une voie dans l'autre serait à étudier.

Le problème actuel pour atteindre le pont de Chatou en passant par le bord de Seine se situe quai du Nymphée à Chatou, où la chaussée est très étroite (une voie dans chaque sens, avec ligne jaune continue).

Un autre point noir est la traversée de Carières par la RD 321, très passante et empruntée entre autre par la ligne de bus n°3, mais, dans toute la partie où elle est actuellement limitée à 30 km à l'heure, elle est très étroite, bordée de groupes scolaires... Aussi la municipalité demande pour cette partie son déclassement en voie communale et étudie la possibilité d'une déviation.

Concernant la question d'un accès à la A14 dans la plaine de Montesson, la municipalité estime peu efficace l'ouverture d'un accès vers Paris, compte tenu des embouteillages actuels le matin dans le tunnel de la Défense, mais serait favorable à un demi échangeur vers la Normandie.

Le stationnement est difficile dans le vieux Carières, du fait de l'étroitesse des rues. Mais sur l'ensemble de la commune, des places de parkings sont aménagées, notamment pour les handicapés

(PMR). Afin de fluidifier le trafic aux abords des zones commerçantes, des zones bleues ont été créées, mais la municipalité ne veut pas instituer un stationnement payant.

Le vélo tient une place importante dans les déplacements des Carrillons, entre autres pour rejoindre la gare RER/SNCF de Houilles-Carières ou une autre gare, un établissement d'enseignement, un équipement culturel ou sportif, sans compter l'utilisation touristique. La municipalité a en conséquence entrepris de développer les voies cyclables sur la commune, en dialogue avec l'association « Réseau vélo 78 » mais il manque la piste cyclable en continuité Quai du Nymphée à Chatou.

Concernant les « contresens cyclistes », son opinion n'est pas encore tranchée, mais elle y est plutôt défavorable.

Par ailleurs, la ville étudie la transformation de certaines rues du vieux centre (rues Victor Hugo, Gabriel Péri ...) pour y permettre la coexistence des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

3.7.1.3 – Dans son courrier du 15 février 2013 au Président de la commission d'enquête, Monsieur de Bourrousse réaffirme trois priorités de la commune de Carrières-sur-Seine :

- absolue nécessité d'obtenir deux arrêts du RER E dans les gares de Houilles/Carrières-sur-Seine et Sartrouville...
- non-suppression aux heures de pointe de trois trains des lignes transilien...
- renforcement des 3 lignes de bus n° 3, 19 et 34 (aux heures d'affluence).

Il confirme également la proposition de la commune d'une ligne nouvelle de bus pour desservir la gare du T2 à Bezons depuis les quartiers de Carrières-sur-Seine, en passant par Houilles, Chatou et Montesson.

3.7.2 – ville de Chatou

3.7.2.1 – le Conseil municipal de Chatou a émis un avis favorable au projet de PLD par une délibération du 26 septembre 2012

3.6.2.2 – le 12 février 2013 en fin de matinée, Monsieur Jacques Bernard-Bouissières, commissaire enquêteur a rencontré Monsieur Ghislain Fournier, maire de Chatou et Madame Pascale Lery, 1^{er} adjoint, déléguée à la circulation.

Pour Monsieur Fournier, le principal problème des déplacements sur la commune est le bouchon matinal du pont de Chatou, avec une queue qui remonte sur près d'un km dans l'Avenue Foch (RD 186) et les rues adjacentes, et partage pratiquement Chatou en deux parties qui ne peuvent communiquer l'une avec l'autre.

Il est plutôt sceptique sur l'intérêt de la proposition faite par le Maire de Montesson de mettre en fonction sur ce pont 3 voies de circulation au lieu de 2 vers Paris le matin et vers Chatou en fin d'après-midi, car ce serait juste déplacer un peu le goulet. Il en souligne les frais importants d'installation, avec l'obligation de mettre en place une signalisation très voyante et de supprimer (ou de rendre mobile ?) l'arête centrale actuelle. En revanche, il est favorable à l'ouverture d'un échangeur avec la A14 à la hauteur du péage de Montesson.

Le stationnement a été rendu payant en centre ville sur la place Berteaux et aux environs, pour fluidifier le stationnement (voitures ventouses) et mieux remplir le parking souterrain de la gare, qui est loin d'être plein malgré des tarifs journaliers et mensuels attractifs. Au vu des résultats obtenus, la zone de stationnement payant va être agrandie.

Monsieur le maire compte sur les actions du PLD pour que les différentes communes de la Boucle harmonisent leur politique de stationnement des véhicules.

Côté transports en commun vers Paris, il est dans l'attente des nouvelles rames MI09 du RER A, qui ne seront semble-t-il mises massivement en service sur la branche St Germain en Laye qu'à partir de 2015, et d'une augmentation significative des tourniquets d'accès à la gare de Chatou côté Croissy. Il continue également à demander à la RATP que tous les trains s'arrêtent en gare de Chatou-Croissy.

A noter que, si la population du bas de Chatou utilise naturellement la gare de Chatou-Croissy, celle du haut de Chatou utilise souvent la gare de Houilles (ou même Sartrouville) et celle de l'est de Chatou la gare Le Vésinet-Le Pecq (en les rejoignant en voiture, à vélo ou en bus).

Monsieur Fournier est donc heureux de la réponse positive de la SNCF à la réserve n° 2 exprimée par la commission d'enquête relativement au maintien d'un ou deux arrêts du RER E à Sartrouville ou à Houilles, et espère que cela sera avalisé par les autorités.

Le réseau de bus traversant Chatou est bien maillé, mais la municipalité est consciente qu'il manque de cohérence et de lisibilité (trajet changeant au cours de la journée), aussi Madame Lery travaille activement avec Veolia à sa rationalisation (chantier des lignes 3 et 7).

La municipalité favorise les déplacements à vélo et a déjà aménagé nombre de voies cyclistes (chantier en cours dans le nord de la ville pour la liaison avec le Collège du Cèdre au Vésinet). A défaut d'aménagement en site propre, elle préconise le « contresens cyclable », pour lequel cependant une situation pose problème : le stationnement des véhicules dans la rue du côté gauche par rapport à la circulation des voitures, très gênant pour la circulation des vélos à contresens.

Pour une meilleure coexistence des piétons, cyclistes et automobilistes, la municipalité préconise (et a mis en place) des « zones 30 » bien signalées dans les secteurs où chaussée et trottoirs sont étroits ou aux abords d'écoles ou d'autres lieux de rassemblement ou de passage d'enfants ou de jeunes. Pour autant, elle n'est pas favorable à agrandir la zone 30 à l'ensemble (ou a une grande partie) de l'agglomération.

Monsieur Fournier n'oublie pas la question des piétons, tant pour se rendre à pied à la gare que pour la promenade (aménagement des berges de la Seine), avec la question de la coexistence piétons/cyclistes.

Quand la gare « Rueil-sur-Seine » du « Grand Paris Express » près du quartier Rueil 2000 sera active, M. le maire envisage de favoriser la traversée de la Seine aux piétons (ou cyclistes) pour atteindre cette gare à partir de Chatou. Le moyen le plus adéquat reste à déterminer, sachant qu'une passerelle est coûteuse et qu'un passage par bacs est interdit. D'autres solutions comme des télécabines ne sont pas à rejeter a priori.

La question de déplacements en bateau sur la Seine, entre communes ou pour rejoindre Paris, a été abordée, mais la présence des écluses de Chatou (bras de la rivière neuve) et de Bougival (bras de Marly) est une pierre d'achoppement. Actuellement, il n'y a qu'une activité touristique (SIVOM des coteaux de Seine).

3.7.3 – ville de Croissy-sur-Seine

3.7.3.1 – dans sa délibération du 27 septembre 2012 le Conseil municipal de Croissy-sur-Seine a émis un avis favorable au projet de PLD.

3.7.3.2 – Lors de la permanence en Mairie de Croissy-sur-Seine le 24 janvier, Monsieur Michel Gasquet, commissaire enquêteur, a rencontré Monsieur Charles Ghipponi, Maire adjoint chargé de l'Urbanisme et des Espaces Verts. Lors de l'entretien, les échanges ont porté sur les sujets suivants

soulevés par Monsieur Ghipponi :

- l'obsolescence du RER A et du RER C dont on attend la remise à niveau (wagons désuets, signalétique pas adaptée) ;
- la gratuité de l'accès aux voies autoroutières (A14 notamment qui est à péage vers Saint Germain mais devient gratuite vers Roissy) ;
- l'insuffisance des pistes cyclables (il est difficile actuellement de joindre le nord et le sud) ;
- l'insuffisance des parkings (sécurisés) pour vélos ; favorable aux parkings à vélos en hauteur (cf Zurich) ;
- la placette sud à Chatou est un « ratage » complet (non fonctionnelle, terminus bus mal adaptés) : on attend des propositions de la RATP et de la CCBS ;
- la mauvaise lisibilité des circuits de bus ;
- le retard à rattraper pour ce qui concerne les PMR (la municipalité le fait à chaque projet nouveau) ;
- l'éventualité de silos à voitures sur 2 étages maximum, vus d'un bon œil par le visiteur.
- l'avis peu favorable du visiteur à un échangeur avec l'A14 .
- la ligne du bus 19.

3.7.4 – ville de Houilles

3.7.4.1 – par une délibération du 6 septembre 2012 le Conseil municipal de Houilles a émis un avis favorable au projet de PLD.

3.7.4.2 – entretien le 14 février 2013 avec Monsieur Alexandre Joly, maire de Houilles, vice-président du Conseil général des Yvelines, vice-président de la CCBS (commissaire enquêteur : Georges-Michel Brunier).

Monsieur Joly se déclare favorable au projet de PLD, à l'élaboration duquel il a contribué en qualité de vice-président de la CCBS en charge de la voirie, de la circulation et des transports. Il apporte, sur les thèmes principaux de ce dossier, son avis en qualité de maire de Houilles. Sur un plan général, il rappelle que, compte tenu des difficultés de déplacements, l'accroissement de population dans la boucle doit être maîtrisé.

En ce qui concerne les liaisons ferroviaires avec la Défense et Paris, il considère que la desserte doit être adaptée à la fréquentation des pôles d'échange et rappelle que la gare de Houilles sur le RER A est la plus fréquentée (25 000 usagers quotidiens pour 18 000 à Sartrouville) ; il prend note avec satisfaction de la décision de créer au moins un arrêt du futur RER E dans la boucle, et de l'arrivée prochaine de la Tangentielle Nord (qui devrait soulager le RER A) ; il regrette que le tramway T2 se soit arrêté à Bezons : il aurait utilement dû être prolongé jusqu'à la gare de Sartrouville.

S'agissant de l'usage du vélo, il fait état dans un premier temps du comportement dangereux des cyclistes qui souvent ne respectent pas le code de la route (pas d'arrêt aux stops ou feux rouge, circulation de nuit sans éclairage,...) ; cela dit il est favorable au développement du vélo dans la boucle, et en particulier à l'extension du réseau de pistes cyclables (dont l'achèvement du parcours au périmètre de la boucle) ; il estime que le cheminement cyclable établi entre les gares de Houille et Sartrouville devrait être prolongé, hors de la boucle, à l'est principalement vers Nanterre et également vers l'ouest, par exemple par des ouvrages de franchissement de la Seine réalisés en encoffrement sur les viaducs du chemin de fer.

Il est favorable à l'établissement de zones 30 en centre ville, mais dans des proportions limitées.

Pour le stationnement, il estime que, s'il y a lieu d'harmoniser les conditions de stationnement au voisinage des deux gares de Houilles et de Sartrouville, il n'est pas nécessaire d'établir des règles

communes à l'ensemble de la boucle et qu'il convient de laisser chaque commune prendre librement les dispositions dans ce domaine.

Il formule un avis mitigé sur l'opportunité de réaliser sur la boucle un accès à l'autoroute A14 : les avis sont très partagés, et parfois émis sans justification rationnelle ; il souhaite qu'une étude d'impact indépendante approfondie, associant les élus et la population, soit réalisée avant toute décision à caractère définitif.

3.7.5 – ville de Montesson

3.7.5.1 – dans sa délibération du 27 septembre 2012, le Conseil municipal de Montesson a émis un avis favorable au projet de PLD, sous réserve d'un ensemble d'observations jointes en annexe (document de 6 pages).

Ces observations se présentent comme le constat de l'état de prise en compte d'observations qui s'adressaient à un état du projet de PLD antérieur au projet consolidé de juin 2012, avec une division en fascicules qui ne se retrouve pas dans le projet final.

Elles constatent que :

- les demandes initiales de correction de fautes d'orthographe et d'indications erronées dans certaines figures ont été en grande partie corrigées dans le projet actuel,
- un certain nombre de demandes ponctuelles d'évolution du projet de PLD formulées par la commune de Montesson n'ont pas été prises en compte (classement de certaines voies, actions concernant les vélos, système Pédibus)
- il y a toujours des désaccords sur la création de commissions et sur des coûts et des échéanciers...

3.7.5.2 – le jeudi 17 février, Monsieur Jacques Bernard-Bouissières, commissaire enquêteur a rencontré lors de sa permanence (14 h – 17 h) Monsieur Jean-Yves Galet, Adjoint au Maire en charge des services publics et de l'environnement, venu regarder dans le texte du projet de PLD l'état de prise en compte des observations faites au nom de la commune, pour rédiger un mémoire hiérarchisé des points de désaccord résiduels de la commune avec le projet de PLD en enquête et de ses propositions .

Après sa permanence, Jacques Bernard-Bouissières a rencontré Monsieur Jean-François Bel, Maire de Montesson,.

D'après Jean-Yves Galet, si un certain nombre de corrections ont été faites depuis le premier texte présenté, il reste un certain nombre de points de désaccord, en particulier sur la classification des voies, la prise en compte de certaines pistes cyclables et de certains sites structurants, etc.

Pour Monsieur Bel, le problème majeur pour la commune est un décalage important entre la demande du Ministère du Logement d'une urbanisation massive de la plaine de Montesson (l'étude Marniquet y prévoit une implantation de logements, entraînant une augmentation brutale de la population de 8 000 habitants, soit 50 % de plus qu'aujourd'hui) et une situation actuelle tendue en matière de déplacements surtout aux heures de pointe (ponts saturés, RER A obsolète et manquant de fiabilité, pas d'arrêt a priori du RER E dans la boucle...). Le PLU voté par la commune fin 2012 et ne répondant pas à cette demande a reçu un avis défavorable du commissaire enquêteur et va être attaqué par le préfet (voir les pages 9 et 16 du n° 111 du journal de Montesson).

La commune de Montesson ne possède sur son sol aucune gare ni aucun pont permettant de franchir la Seine et un point crucial est l'accès aux voies et moyens de déplacement vers Paris (ou la Défense), où travaille une part importante de la population.

Pour les habitants de Montesson qui travaillent en dehors de la Boucle, les liaisons par bus du matin

et du soir avec les gares de Houilles-Carières, Le Vésinet-le Peccq et Sartrouville, dont les différents quartiers de la commune sont proches, et plus secondairement de Chatou-Croissy, sont fondamentales. La municipalité travaille à faire améliorer ces liaisons, en particulier leur temps de parcours.

Monsieur Bel insiste aussi sur la nécessité d'améliorer les moyens de déplacement en voiture à partir de ou vers Montesson et en particulier sur l'intérêt, sinon d'ouvrir un échangeur avec la A 14, au moins de mettre en place une ligne de bus empruntant cette voie en aller-retour vers Paris à partir du niveau du croisement avec la route de Sartrouville, avec une grande aire de stationnement des voitures et une connexion avec différentes lignes du réseau de bus.

Il préconise également de mettre aux heures de pointe le pont de Chatou à 3 voies vers Paris le matin et à 3 voies vers Chatou le soir.

M. le Maire compte sur la nouvelle voirie départementale en cours de réalisation qui reliera la RD 308 passant à Sartrouville à l'avenue Maurice Berteaux (RD 308) et à l'avenue Paul Doumer (RD 311) à Montesson pour soulager la circulation dans le quartier de la Borde et contourner le centre-ville.

La commune a beaucoup développé les pistes cyclables (près de 13 km actuellement) et continuera à les développer pour assurer des liaisons cohérentes inter-quartier, des liaisons vers le collège et les lycées et des liaisons vers les différents équipements publics de la commune.

Montesson a récemment réaménagé la partie sur la commune du chemin de halage, pour en faire un espace partagé par les piétons et les cyclistes,

3.7.5.3 – Monsieur Jean-Yves Galet , maire-adjoint à l'environnement et aux services publics, a déposé dans le registre de Montesson le 9 février 2013 une note de 3 pages : « remarques pour l'enquête publique ; ses principales observations sont les suivantes :

- page 46 du PLD, sur la hiérarchisation du réseau viaire, des corrections à apporter dans le « tableau fonctions et aménagements... »,
- page 54 du PLD, mettre la rue du 8 mai 1945 en axe structurant du réseau bus
- sur la hiérarchisation des certaines voies - en particulier la rue du 8 mai 1945 doit être mise,
- page 69 du PLD, mettre le « niveau d'intervention » de certains cheminements piétons en niveau 2 au lieu d'un niveau 3 ou 4,
- page 74 du PLD, certaines pistes cyclables présentées comme en projet sont déjà réalisées, certains points structurants sont à déplacer ou à ajouter,
- page 81 du PLD, inutile de prévoir un nouveau budget pour des études de modes doux de franchissement de la Seine.
- page 85 du PLD, pas d'accord pour les coûts et l'échéancier d'une action d'harmonisation des réglementations de stationnement, pas indispensable.
- page 88 du PLD, les ratios concernant les zones de livraison sont trop drastiques.
- page 91 du PLD, pas besoin d'une campagne de communication sur les abus en matière de stationnement
- pages 96 et 114 du PLD, pas d'accord pour un observatoire CCBS de la sécurité routière, ni pour un observatoire des déplacements.
- page 103 du PLD, pas besoin d'une charte de mobilité CCBS
- page 109 du PLD, présence systématique des policiers sur les sites de livraison impossible.
- page 118 du PLD, inutile de créer une commission mobilité (activité à inclure dans la commission transports).
- page 121 du PLD, proposition d'abandonner l'action 19 (Pédibus et Vélobus).

3.7.6 – ville de Sartrouville

3.7.6.1 – le Conseil municipal de Sartrouville a émis un avis favorable au projet de PLD par une délibération du 27 septembre 2012.

3.7.6.2 – le 5 février 2013 réunion avec Monsieur Pierre Fond, conseiller général, maire de Sartrouville, en présence de Monsieur Kermarrec, directeur des services, et Madame Dambreville, en charge du dossier.

En ce qui concerne la desserte de la ville vers Paris et la Défense par le réseau ferré, Monsieur Fond rappelle que la gare de Sartrouville est utilisée non seulement par les habitants de la ville, mais aussi par des usagers en provenance des communes voisines du Val d'Oise ; l'arrivée de la Tangentielle Nord, qui améliorera la desserte du quartier du Plateau avec réalisation de la nouvelle gare Sartrouville Val Notre-Dame est un événement majeur, qui contribuera à soulager le RER A très chargé. La création d'arrêts du futur RER E dans la boucle est également une décision importante et bienvenue.

A propos de la circulation à l'intérieur de la boucle il considère que la réorganisation du réseau de bus est un objectif prioritaire.

Il attache également beaucoup d'importance à l'utilisation du vélo, et notamment au stationnement sécurisé au voisinage des gares ; il est disposé à faciliter la création de parcours cyclables dans la commune, lorsque la situation de la voirie le permet, en soulignant la difficulté de circuler en centre ville compte tenu de la largeur des rues. Il attend une amélioration de la situation par la réalisation de la voie nouvelle pour diminuer le trafic sur la RD 121.

S'agissant de la réalisation d'un accès à l'autoroute A14 dans la plaine de Montesson, il rappelle que ce projet partage l'opinion en deux camps : abandonner le projet, ou le laisser à l'étude. Monsieur Fond ne prend pas parti, mais revient sur la proposition de créer un accès limité à un réseau de bus directs empruntant l'autoroute vers la défense et Paris : il considère, en comparant la capacité d'un bus à celle d'une rame de RER à étages, que ce dispositif serait arithmétiquement sans effet compte tenu de la population de la boucle, d'autant plus que les bus seraient pris dans les encombrements constatés sur cet axe au voisinage de la Défense.

3.7.7 – ville du Vésinet

3.7.7.1 – le Conseil municipal a émis, dans une délibération du 4 octobre 2012, un avis défavorable au projet de PLD

Commentaire de la commission d'enquête :

Le Vésinet est la seule commune de la CCBS est la seule à avoir formulé un avis défavorable ; les motifs de cette prise de position dans la délibération portent principalement sur le niveau de service des bus, dont le rapporteur reconnaît qu'il est supérieur aux besoins de la population et à la voirie communale ; à noter que le même jour le conseil municipal du Vésinet a également émis un avis défavorable sur le projet de plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

3.7.7.2 – Le 8 février 2013, Monsieur Michel Gasquet, commissaire enquêteur, a rencontré Monsieur Philippe Batard de Crisnay Maire du Vésinet.

Il a rappelé dès le début de l'entretien, que Le Vésinet avait voté contre le projet de PLD tel qu'envisagé. La raison principale de ce refus est que les bus « doivent emprunter des voies adaptées », la ligne du bus 19 plus particulièrement alors que le PLD tient pour structurante la rue des Merlettes, l'avenue Kléber, la rue du Lévrier et la rue de la Meute, rues qui, comme il sera vu plus loin, sont l'objet de débats et de crispation au Vésinet. Il conteste l'augmentation de temps de

parcours dénoncée par certains si le bus passe par la route de Sartrouville, la considérant comme peu significative.

Outre ce point très lourd de la ligne 19 dans la discussion, Monsieur le Maire a abordé d'autres sujets parmi lesquels :

- les pôles gares qui, pour des raisons de protection des espaces verts, ne pourront pas bénéficier de parkings supplémentaires ;
- le tracé des pistes cyclables se heurte au même problème d'autant que le parc du Vésinet est classé (?) et que les rues de la ville sont trop étroites ;
- les minibus ou microbus qui retiennent l'attention, mais que VEOLIA ne veut pas financer.
- les liaisons de gare à gare qui ne sont pas jugées pertinentes ;
- l'éventuel échangeur de la A14 pour lequel Monsieur le Maire n'a pas d'opinion tranchée ;
- les embouteillages du pont de Chatou qui ne viennent pas du pont mais des feux du boulevard Carnot. Le nœud du problème se situe avant le pont ;
- l'harmonisation des règles de stationnement sur la totalité de la CCBS à laquelle monsieur le Maire se déclare opposé (ex : allusion aux règles de tarification par zones).

3.7.8 – ville du Pecq

La commune du Pecq ne fait pas partie de la CCBS. Toutefois, les quartiers du Pecq situés sur la rive droite de la Seine sont naturellement concernés par les dispositions concernant les déplacements dans la boucle.

Madame Laurence Bernard, maire du Pecq, a remis à la commission d'enquête la copie d'une lettre du 15 février 2013 à Monsieur le président de la CCBS (n° 6) : elle concerne la rue du 11 novembre 1918 et le chemin de ronde, au Pecq et à Croissy-sur-Seine, qui sont, dans le projet, inscrits comme voie de 3ème ordre (transit local et rabattement sur les axes de premier et second ordre), alors qu'il s'agit plutôt d'une voie de desserte locale.

La même observation a été formulée par l'association « Aménagement et Environnement de la Boucle, Le Vésinet, Croissy, Le Pecq » (AEB) par lettre remise à la commission d'enquête (n° 11).et l'Association du chemin de Ronde dans le registre du Vésinet(voir chapitre 3.8.6 et 3.8.13 ci après).

3.8 intervention des associations

3.8.1 - Collectif d'associations pour la défense de l'environnement dans la boucle de Montesson (CADEB)

Le CADEB est un collectif d'associations locales qui a été consulté pour l'établissement du dossier et émis, en qualité de personne publique associée, un avis daté du 9 octobre 2012 qui était joint au dossier d'enquête.

Ce document a été rédigé conjointement avec l'association Vélo 78 et Monsieur Pierre Solviche.

Le CADEB, Vélo 78 et Monsieur Solviche ont remis le 16 février 2013 à la commission d'enquête une contribution commune qui reprend identiquement les termes de l'avis rappelé ci-dessus, complété par une annexe détaillée.

Ce rapport est intéressant car, outre son aspect critique développé en 9 points (planning des actions à entreprendre, pistes cyclables idéalisées, non-conformité aux règles en vigueur, arrivée du T2 à Bezons, tracé de la RD 121, places de stationnement, desserte nord/sud, zones 30, documents

graphiques non à jour), le document fait état de 7 points positifs (existence du PLD, développement des modes doux, attention portée aux PMR, consultation des associations, prise en compte de projets régionaux voire nationaux, amélioration de la vitesse des bus, déplacements à vélo).

De plus, ce rapport comporte un paragraphe important divisé en 10 propositions gérées par les points soulevés précédemment, constituant ainsi un apport positif aux réflexions sur le PLD dont certaines ne manqueront pas de retenir l'attention.

3.8.2 – Réseau Vélo 78

Monsieur Philippe Leroy, responsable pour Sartrouville de l'association Vélo 78, a rencontré le commissaire enquêteur à l'occasion de la permanence du 24 janvier à Sartrouville. Cette association est intervenue au coté du CADEB (voir ci-dessus).

3.8.3 – Monsieur Pierre Solviche

Monsieur Pierre Solviche est intervenu aux cotés du CADEB et de Vélo 78 en sa qualité notamment d'intervenant départemental de la sécurité routière, de membre de la ligue contre la violence routière et de la fédération française des usagers de la bicyclette.

Monsieur Solviche a apporté sa contribution au niveau de la consultation des personnes publiques associées et dans le mémoire du 16 février 2013.

Il est venu à plusieurs reprises déposer des observations dans le registre à la Mairie du Vésinet :

- le 25 janvier, il déplore le manque de cohérence entre les actions envisagées et les coûts prévisionnels correspondants. Il met en exergue l'accidentologie qui, à son avis, n'est pas suffisamment prise en compte.
- le 31 janvier, il complète en évoquant la hiérarchisation des voies qu'il conteste et prône la vitesse de 30 km/h maximum en centre ville.
- le 8 février, il met en évidence la difficulté de réaliser des pistes cyclables dans des rues trop étroites et revient à la charge pour la limitation à 30 km/h.
- il est également venu rencontrer le président de la commission d'enquête lors de la permanence du 16 février 2013.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les propositions contenues dans les contributions conjointes du CADEB, du réseau Vélo 78 et de Monsieur Solviche sont intéressantes ; la commission d'enquête considère qu'il serait utile de les prendre en considération pour la révision du dossier préalablement à sa présentation pour approbation au conseil communautaire.

3.8.4 – Association le Vésinet Nord et Riverains (AVNR)

Monsieur Régis Demarescaux, président de cette association, a remis le 16 février au commissaire enquêteur une note concernant la ligne de bus n° 19 (n° 12) ; cette note énumère 9 « constats » qui sont autant de critiques du service actuel de la ligne. La conclusion de l'AVNR est qu'il faut remplacer les bus actuels par des petits bus de 40/50 places.

3.8.5 – Syndicat d'Initiative et de Défense du Site du Vésinet (SIDSV)

Monsieur G. Attias et Monsieur Firmin ont rencontré un commissaire enquêteur lors de la permanence du 16 février 2013 au Vésinet et ont déposé l'avis de l'association sous la forme d'une note de 5 pages (n° 10).

Le SIDSV formule de nombreuses observations dont les principales sont les suivantes :

- opposition au projet de créer une ligne de bus sur l'autoroute A14 entre le péage de Montesson et la Défense, avec création d'une gare routière et d'un parc de stationnement ; elle n'en voit pas l'utilité alors que la boucle dispose de cinq gares, et considère que cet aménagement serait à l'origine d'un accroissement du trafic automobile, donc de la pollution et des nuisances sonores
- sur les trois axes routiers traversant le Vésinet la vitesse est excessive ; ils sont à la limite de la saturation et les voies secondaires sont utilisées pour leur délestage, ce qui entraîne leur rapide dégradation ; le PLD n'a pas évalué le coût de la remise en état de cette voirie qui devrait précéder les projets d'urbanisation.
- la dégradation du service RER ne permet pas de satisfaire les besoins des nouvelles populations programmées dans le PLH.
- le passage des bus contribue à la dégradation de la voirie et est à l'origine d'une nuisance pour les riverains ; il conviendrait d'utiliser des bus de dimensions réduites et de consulter les riverains avant de déterminer un tracé.
- les voies secondaires de la commune sont sillonnées par des poids lourds ce qui entraîne leur dégradation et constitue un danger pour les scolaires à vélo.
- sur un plan général les ambitions du PLD paraissent limitées compte tenu des capacités financières de la CCBS et de certaines communes.

3.7.6 – Association « Aménagement et Environnement de la Boucle, Le Vésinet, Croissy, Le Pecq » (AEB)

Monsieur Yves Rambaud, trésorier de l'association a remis une lettre du 16 février 2013 (n° 11), dans laquelle celle-ci demande que le chemin de Ronde, la rue du 11 novembre, la rue de l'Ecluse et l'allée Guy de Maupassant soient définies en desserte locale et non en voie structurante de 3ème ordre.

3.8.7 – Conseil de quartier Charmettes-Merlettes

L'association a adressé à la commission d'enquête en trois exemplaires une note (n° 4) qui concerne principalement le réseau de bus (et notamment la ligne n° 19) et le stationnement au voisinage de la gare le Vésinet-le Pecq (stationnement automobile saturé ; stationnement pour vélos insuffisant).

S'agissant plus particulièrement du réseau de bus, les observations sont les suivantes :

- réserver les gros bus de 110 places aux voies départementales ;
- suppression des bus aux heures creuses ;
- mise en place de bus de taille adaptée aux besoins ;
- construction d'un parking de grande capacité dans le périmètre de la boucle, desservi par des navettes allant aux gares RER.

3.8.8 – Association des riverains et usagers de la RD 321

Monsieur Gérard Bertin, président de l'association, a inscrit le 11 février 2013 une observation dans le registre de Carrières-sur-Seine (citation) :

« En ce qui concerne Carrières il n'existe qu'une seule route transcommunale qui passe par le vieux centre la RD 321 ; là où tous les flots de véhicules passent rejoindre le pont de Chatou et la gare de

Houilles-Carières...cette route par endroit fait moins de 10 m de large sans trottoirs où 2 bus sont dans l'incapacité de se croiser sans être obligés de s'arrêter... Comment peut-on construire plus et plus encore sans possibilité de circuler et d'avoir en même temps une baisse de l'accessibilité aux transports publics »

3.8.9 – Groupe Chatou Demain, avec l'Association Chatou notre Ville et l'Association pour la Sauvegarde de Chatou.

Le Groupe Chatou Demain a déposé un dossier dans le registre de Chatou le 21 janvier 2013.

Ce dossier .

- demande une nouvelle ligne de transport RATP (tramway) vers Paris via Rueil, Nanterre, avec un pont sur la Seine,
- refuse un échangeur ou une gare routière sur la A14, et le financement lourd de transports vers Bezons ou le RER E,
- exige une place stationnement par appartement et deux par pavillon,
- demande un revêtement anti-bruit sur les voies passantes (Avenues Foch, de la République...).
- suggère d'étudier la mise en place de « microbus » comme à Malakoff pour des transports à la carte ou en dehors des heures de pointe.

Par ailleurs, Chatou demain conteste l'appellation PLD et parle de « Plan de Déplacement Urbain » en se référant à l'article L.1214-3 du Code des Transports routiers. Dans cette logique, l'association demande une « évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone attendues de la mise en œuvre du plan » selon l'article L.1214-8-1 et le « développement des transports collectifs » prescrit à l'article L.1214-2.

L'association pour la Sauvegarde de Chatou a quant à elle formulé ses observations dans le registre le 12 février 2013.

Le document de 3 pages demande :

- de rendre les transports collectifs plus efficaces, moins polluants en utilisant des minibus en heures creuses,
- d'améliorer l'accès des PMR aux bus,
- d'améliorer le stationnement et le gardiennage des vélos à Chatou (enclos sécurisés),
- d'arrêter les modifications onéreuses et peu utiles de voirie (giratoires...),
- de conforter la circulation piétonne – trottoirs mis aux normes PMR, élargis et libérés des poteaux, voitures, cycles, rollers...
- de matérialiser les pistes cyclables,
- d'imposer en collectifs d'habitation 2 emplacements de cycles par 50 m² de SHON et pour les bâtiments recevant du public un nombre suffisant d'emplacements pour cycles
- de prévoir 1 parking voiture par logement < 50 m² et 2 au-dessus, 1 parking par 50 m² de surface de bureau, porté à 1 parking par 15 m² pour des activité automobile et des emplacements de stationnement autocars selon les besoins
- de prévoir 2 parkings de 2 roues motorisés par 50 m² de logement.
- de prévoir un emplacement de livraison pour 5 commerces de détail,
- le respect de la limitation de circulation pour les PL de plus de 3,5 T en transit.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission prend acte que le groupe Chatou Demain, avec l'Association Chatou notre Ville et l'Association pour la Sauvegarde de Chatou, se sont intéressés au PLD uniquement en ce qui concerne son incidence sur cette commune, et non dans un esprit communautaire.

D'autre part, il y a eu confusion entre Plan Local de Déplacement (PLD) et Plan de déplacement E12000150/78

Urbain (PDU) ; la CCBS est bien dans la situation où doit être établi un PLD.

3.8.10 – Association pour le développement raisonné de Chatou (ADREC)

L'ADREC s'est exprimée à 6 reprises (25 janvier, 30 janvier, 8 février, 13, 14 et 15 février) dans le registre de Chatou par l'intermédiaire de sa secrétaire, Mme Anne Bernard et dans le registre du Vésinet lors de la permanence du 16 février. De plus, un prospectus de l'ADREC a été à 2 reprises, les 31 janvier et 4 février, utilisé comme support d'observations par des particuliers. Les principales observations émises sont :

- critiques sur la présentation touffue et quasi illisible du document PLD – pas de sommaire ni d'introduction – c'est une succession de fiches – les actions importantes ne sont pas mises en évidence – le projet part de données anciennes. Parmi les actions chiffrées, il contient surtout des actions de communication ;
- incohérence due à la gestion des chaussées par la CCBS et des trottoirs par les communes ;
- action 1 : pas de carte des lignes secondaires, penser en heures creuses, soirée, fin de semaine aux micro-bus de préférence électriques - proposition d'une ligne pilote, par exemple depuis les hauts de Chatou ;
- action 2 : ensemble du projet d'amélioration vitesse bus à revoir - désaccord sur le projet de voies d'accès bus entre l'avenue du Maréchal Foch et la gare de Chatou ;
- action 3 : les usagers devraient être associés au travail de conception des pôles multimodaux, l'accessibilité PMR est insuffisante au RER Chatou côté Croissy -sur-Seine ;
- action 4 (cohabitation) opposition à remplacer les feux par des giratoires en ville ;
- action 5 controversée pour le niveau 2 des cheminements piétons (bancs pub, éclairage... réputés non nécessaires) ; pour le niveau 3, préconisation d'un encadrement par deux potelets des abaissements de trottoir ; pour le niveau 4 plutôt des potelets que des barrières ; ne pas multiplier les plateaux surélevés, rien ne concerne les trottoirs, alors qu'il y a un grand besoin à leur sujet.
- action 6 (réseau cyclable) : une liaison intercommunale cycliste coordonnée est intéressante. L'ADREC n'est pas favorable à une subvention pour l'achat de vélos électriques, à un guide commun à destination des services techniques (existence des fiches CERTU), à privilégier les giratoires (problème des bandes cyclables).
L'ADREC déclare que les pistes cyclables sur trottoir sont illégales ;
- action 7 : suggestion d'une carte du réseau cyclable et des parcs à vélos ;
- action 9 : sceptique sur une harmonisation des règles de stationnement (exemple du Vésinet) ; d'accord pour un contrôle efficace du stationnement. L'ADREC préconise 1 parking voiture par logement à construire, 2 à partir de 80 m², 2 places moto pour 10 logements, 5 places vélo pour 10 logements, 1 parking, par commerce et par tranche de 60 m² de surface commerciale-artisanale, 1 place moto et 3 places vélo par tranche de 60 m² ;
- action 16 : mauvais respect de la réglementation de la circulation PL, suggestion de consultation des commerçants pour les emplacements de livraisons, puis contrôles par la police ;
- action 18 : opposé à un label PLD ;
- opposition à l'échangeur avec la A14 et à une modification des accès au pont de Chatou
- suggestion d'un pont traversant la Seine à Carrières-sur-Seine.

Concernant cette association voir également le chapitre 3.10 ci-dessous.

Commentaire de la commission d'enquête :

L'ADREC a procédé à une analyse détaillée et approfondie du projet de PLD, mais en se limitant à son incidence sur Chatou, alors qu'il s'agit d'un document concernant l'ensemble du territoire communautaire.

3.8.11 – Association Aménagement et Environnement du Quartier proche de la gare du Vésinet-le Pecq (AEQVP)

Madame Marie-Françoise Stévignon, présidente de cette association a déposé dans le registre de Houilles une note datée du 11 février 2013 accompagnée d'un document de 28 page : « plaidoyer pour un avis défavorable ».

Cette note rappelle dans un premier temps, sur un plan général, que le PLD doit être en cohérence avec le PDUIF, notamment sur les points suivants (citation) :

1. « l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements en opérant pour chacune des catégories d'usagers un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
2. le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied ;
3. l'amélioration du réseau principal de la voirie dans l'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport ».

Mais dans la suite de l'exposé, et dans le « plaidoyer », qui en réalité est un réquisitoire, l'association expose son opposition au tracé actuel de la ligne de bus n° 19, et en cela rejoint une majorité d'intervenants qui se sont exprimés dans les registres du Vésinet .

Conclusion de l'AEQVB : « nous vous demandons de donner un avis défavorable à ce PLD, sur la base de la situation actuelle dans la plaine de Montesson ».

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien noté que le tracé de la ligne de bus n° 19 au Vésinet, et tout spécialement dans la rue des Merlettes, où se situe le siège de l'association, est un sujet important qui doit faire l'objet d'une attention particulière de la CCBS, et qui sera abordé dans la suite du présent rapport.

En revanche elle ne partage pas l'avis de l'association qui, prenant pour exemple des difficultés réelles mais très localisées, en tire la conclusion que le projet de PLD n'est pas en cohérence avec le PDUIF, et que la commission doit a priori émettre un avis défavorable sans nuances sur un projet qui intéresse 7 villes pour un ensemble de population de 180 000 habitants. Le PLD doit être apprécié non en fonction de la situation actuelle de l'organisation des déplacements dans la boucle (et notamment au Vésinet), mais pour les dispositions qu'il propose pour l'améliorer.

3.8.12 – Comité de Défense du Parc et de l'Environnement Ovillois (CODEPARC)

Le Comité de Défense du Parc et de l'Environnement Ovillois, représenté par sa présidente, Mme Gisèle Rora a déposé dans le registre de Houilles un dossier le 15 février 2013. Les principales observations émises sont :

- la demande d'un point d'information multimodale dans chaque gare ;
- pour les piétons : refaire le revêtement des trottoirs, avoir des feux commandés à la demande ;
- pour les cyclistes : demande de cheminements marqués ou dédiés et de contresens cycliste bien signalés ;
- souhaiterait des franchissements doux de la Seine, d'une piste bord de Seine continue depuis le Pont de Bezons jusqu'au Pont de Maisons-Lafitte et d'un accès vélo au T2 ;
- suggère le plan des parkings voitures en dehors des voiries, demande des parkings 2 roues motorisées et des parkings vélos avec arceau de sécurité ;

- pour les transports en commun, suggère la distribution à tous d'une carte des itinéraires et des horaires des bus ;
- suggère de promouvoir le covoiturage et de favoriser le pédibus ;
- suggère des petits bus sur certains trajets et demande le transport de fret en rail-route.

3.8.13 – Association du Chemin de Ronde

Cette association a déposé dans le registre du Vésinet, sous la signature de son président et du bureau, (n° Ve50) une lettre à la commission d'enquête, pour demander que la rue du 11 novembre le chemin de ronde ne soient pas classés comme voie structurante de troisième ordre. Cette lettre fait d'ailleurs référence à l'intervention de l'AEB (voir ci-dessus chapitre 3.8.4)

3.8.14 – Parti Socialiste Boucle de la Seine

Les élus du PS ont adressé par courrier (n° 3) et déposé dans plusieurs registres d'enquête des exemplaires d'un tract en couleur recto-verso ; ce document avait pour objet, après une critique du dossier, d'inviter le public à participer à l'enquête, et d'énoncer un certain nombre de propositions basiques concernant les transports en commun (prolongement du T2, tangentielle nord, renforcement du réseau de bus, navettes, remise en cause de la déviation de la RD 121) et les circulations douces (réseau de pistes cyclables, accessibilités aux PMR, implantation de zones 30, traversée de la Seine pour les piétons, PMR et cyclistes).

3.9 pétitions et actions collectives

Madame Tétard, du Vésinet, s'est présentée au commissaire enquêteur lors de la permanence du 16 février 2013 ; elle a exposé que les enfants du quartier République du Vésinet ne disposaient pas d'un bus direct entre la place de la République et le collège du Cèdre ; elle a étudié des propositions de desserte à partir de modifications (au moins aux heures scolaires) du tracé de lignes existantes (lignes 20 ou 22).

A l'appui de sa demande elle a fait, les 12 et 15 février, une enquête auprès de parents d'élèves du collège ou du primaire, et recueilli 68 avis de familles, qui appuient majoritairement sa proposition.

3.10 incidents en cours d'enquête

Madame Anne Bernard, s'est présentée à plusieurs reprises au cours de l'enquête, pour déposer des contributions en qualité de conseillère municipale de Chatou et de secrétaire de l'Association pour le développement raisonné de Chatou (ADREC).

Les diverses observations formulées par l'ADREC dans le cadre de l'enquête ont été prises en considération par la commission pour la rédaction du présent rapport.

Toutefois la commission a été informée d'un différend entre Madame Anne Bernard et Monsieur Ghislain Fournier, maire de Chatou :

- Monsieur Fournier a informé le président la commission d'enquête (avec copie à Monsieur Bernard-Bouissière, commissaire enquêteur), dans une lettre datée du 30 janvier 2013, d'une

intervention dans le registre de Madame Bernard indiquant que le dossier et le registre n'étaient pas accessibles le samedi, et qu'elle même avait dû intervenir pour donner accès à plusieurs personnes. Il a fait état que ces pièces étaient à la disposition du public, conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête, aux heures d'ouverture de la mairie.

- Dans une lettre datée du 7 février annexée au registre déposé au siège de la CCBS, Madame Bernard conteste, en sa qualité d'élue, qu'il lui ait été reproché de pénétrer dans la mairie un samedi matin. Elle confirme ses prises de position dans le registre en exprimant que la mairie de Chatou n'a rien fait pour faciliter l'accès au dossier, et au contraire réduit l'information au public.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission constate que le texte écrit dans le registre à l'origine du débat est datée du samedi 28 janvier, alors que le 28 janvier 2013 était un lundi ; mais ce détail ne remet pas en cause l'observation de Madame Bernard concernant l'ouverture le samedi.

Dès le début de l'enquête la ville de Chatou a prévenu la commission par l'intermédiaire de la CCBS que la mairie ne serait pas ouverte le samedi, à l'exception du samedi 19 janvier 2013 pour la permanence d'un commissaire enquêteur.

La commission en a pris acte, compte tenu du fait que, l'enquête ayant lieu simultanément dans sept communes voisines (et également au siège de la CCBS) , l'accès au dossier était assuré aux heures d'ouverture de différentes mairies.

La communication auprès du public, qui concerne l'ensemble du territoire de la CCBS, sera abordée au chapitre 5.2 ci après.

La commission estime ne pas avoir à formuler d'avis sur les conditions dans lesquelles la ville de Chatou détermine les heures d'ouverture de la mairie, ni sur les initiatives prises par Madame Bernard, élue municipale, pour accéder aux dossier en dehors de ces heures.

Par ailleurs, la commission a pris note de l'observation déposée le même jour après celle de Mme Bernard, signée mais sans nom d'auteur, en corrigeant la date inscrite (samedi 28 janvier) au samedi 26 janvier.

3.11 consultation de la CCBS – mémoire en réponse

Lors de la réunion du 27 février 2013 la commission d'enquête a remis à Monsieur Murez, président de la CCBS, un procès verbal de synthèse des observations écrites ou verbales du public.

Ce document figure en annexe n° 5.

Le mémoire en réponse de la CCBS, non daté, a été reçu par courrier électronique le 22 mars 2013, et n'a pas fait l'objet d'une transmission par courrier postal ; il figure en annexe n° 6.

3.12 remise du rapport

A l'occasion de la réunion du 27 février 2013 la commission d'enquête a informé la CCBS que, compte tenu du volume des observations à étudier et du délai nécessaire à la CCBS pour analyser le

procès verbal de synthèse, il ne serait pas possible de respecter, pour le dépôt du rapport, le délai d'un mois à compter de la date de clôture. Monsieur Murez en a pris acte et déclaré qu'il n'y voyait pas d'objection.

Le président de la commission d'enquête a confirmé cette disposition par un courrier à la CCBS en date du 12 mars 2013.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a été en mesure de finaliser la rédaction du rapport, avec prise en compte du mémoire en réponse de la CCBS, à partir du 22 mars 2013.

4 OBSERVATIONS DU PUBLIC

4.1 registres d'enquête

Les registres d'enquête comportent en tout 144 observations, réparties comme suit :

Carrières-sur-Seine

1 registre

1 observation numérotée Ca01

Chatou

3 registres

37 observations numérotées Ch01 à Ch37

Croissy-sur-Seine

1 registre

1 observations numérotées Cr01

Houilles

1 registre

4 observations numérotées Ho01 à Ho04

Montesson

1 registre

6 observations numérotées Mo01 à Mo06

Sartrouville

1 registre

3 observations numérotées Sa01 à Sa03

Le Vésinet

3 registres

90 observations numérotées Ve01 à Ve90

Siège de la CCBS à Chatou

E12000150/78

- 1 registre
- 2 observations numérotées Cc01 à Cc02

Ces observations sont numérotées à partir du n° 1 sur l'ensemble des registres de chaque commune ; elles sont analysées dans le tableau figurant en annexe n° 7.

Pour le repérage d'une observation son numéro dans le registre est précédé des deux lettres initiales de la commune concernée (exemple : la 2^{ème} observation inscrite à Houilles porte le n° Ho02)

4.2 courriers et autres communications

La commission d'enquête a reçu, sous forme de lettres, de mémoires ou de communication écrites remises au cours des permanences un ensemble de 16 documents numérotés de 1 à 16.

Ils sont énumérés et analysés dans le tableau figurant en annexe 7 au présent rapport.

4.3 permanences de la commission d'enquête

4.3.1 - Permanence à Carrières-sur-Seine le lundi 14 janvier 2013 de 14 heures à 17 heures.
Commissaire enquêteur : Georges-Michel Brunier

aucun visiteur

4.3.2 - Permanence à Montesson le jeudi 17 janvier 2013 de 14 heures à 17 heures.
Commissaire enquêteur : Jacques Bernard Bouissières

Monsieur Jean-Yves Galet, maire adjoint services publics et environnement est venu consulter le dossier pour comparer avec les observations de la commune de Montesson qu'il avait rédigées en septembre 2012 comme réponse des PPA.

Il a indiqué les principaux points de désaccord de la commune avec le projet de PLD :

- sur la hiérarchisation des certaines voies - en particulier la rue du 8 mai 1945 doit être mise en axe structurant,
- sur le « niveau d'intervention » de certains cheminements piétons, à mettre en niveau 2 au lieu d'un niveau 3 ou 4,
- certaines pistes cyclables présentées comme en projet sont déjà réalisées, des points structurants sont à prendre en compte,
- un certain nombre d'études ou de campagnes de communication prévues par le PLD sont inutiles, etc.

4.3.3 - Permanence à Chatou le samedi 19 janvier 2013 de 8 heures 45 à 11 heures 45.
Commissaire enquêteur : Jacques Bernard Bouissières

Visite de Me Anne Bernard, conseiller municipal indépendant, qui prépare la réponse de l'ADREC, association dont elle est secrétaire.

Le premier reproche fait au projet est d'être un texte passe-partout, basé sur des informations anciennes et sans réelle analyse des réalités locales des 7 communes. Des financements flous, beaucoup d'études à la place d'actions utiles, des mesures trop coûteuses pour augmenter très légèrement la vitesse commerciale des bus...

4.3.4 - Permanence à Sartrouville le jeudi 24 janvier 2013 de 14 heures à 17 heures.

Commissaire enquêteur : Georges-Michel Brunier

Monsieur Philippe Leroy, responsable pour Sartrouville de l'association Réseau vélo 78, qui a participé à l'élaboration du PLD aux cotés du CADEB. Monsieur Leroy venu rencontrer le commissaire enquêteur, a déclaré être favorable au projet et rappelé verbalement les observations que l'association estime les plus importantes (voir ci-dessus chapitre 3.7.2).

4.3.5 - Permanence à Croissy-sur-Seine le jeudi 24 janvier 2013 de 14 heures à 17 heures.

Commissaire enquêteur : Michel Gasquet

Un seul visiteur lors de cette permanence : Monsieur Charles Ghipponi, adjoint au Maire. (voir ci-dessus chapitre 3.6.3.2).

4.3.6 - Permanence au Vésinet le samedi 26 janvier 2013 de 8 heures 45 à 11 heures 45.

Commissaire enquêteur : Michel Gasquet

De nombreux visiteurs ont été à l'origine d'une permanence animée ; tous n'ont pu s'entretenir avec le commissaire enquêteur ; des observations ont été portées dans le registre(voir annexe n° 7).

4.3.7 - Permanence à Chatou le jeudi 31 janvier 2013 de 14 heures à 17 heures.

Commissaire enquêteur : Michel Gasquet

Cinq visiteurs sont venus porter des observations.

Monsieur Quenevaux conteste le bien fondé de la politique municipale en matière de stationnement (macarons, zone bleue, libre stationnement).

Madame A.M. Dalohan et Monsieur Cazals de Fabel (membre de l'ADREC) ont parlé au nom de l'ADREC et on laissé un mémoire. Ils dénoncent un dossier jugé flou, un projet de bus confus, un plan contenant trop peu d'information, des financements pas assez précis. Ils regrettent un mauvais entretien des voies.

Monsieur Cartier fait état de la pollution visuelle des rues (rues Lantoine, Laubeuf et Henri Penon). Il se soucie du manque de largeur des rues et donc de la difficulté à faire cohabiter voitures + vélos + piétons et invoque les difficultés liées au parking de la place Bertheaux pour les vélos. Il demande par ailleurs que le RER A s'arrête systématiquement à Chatou (pourquoi 1 sur 2 ?). Enfin il qualifie l'organisation des bus de « bazar » avec une lisibilité « nulle ».

Madame Anne Bernard (Secrétaire de l'ADREC) soulève les problèmes au stationnement des voitures (rue Clémenceau, place Bertheaux) et demande à ce que les couloirs de bus projetés soient précisés. Tout ceci a été complété par des commentaires laissés les 13 et 14 février dans le registre de Chatou dans lesquels sont analysés en détail les différents thèmes du PLD (transports en commun, stationnement, modes doux, poids lourds, pollution et bruit, sécurité, pôles, piétons, pistes cyclables).

4.3.8 - Permanence à Houilles le samedi 2 février 2013 de 8 heures 45 à 11 heures 45.

Commissaire enquêteur : Georges-Michel Brunier

Monsieur Gérard Moulin, intervenant pour le collectif d'associations pour la défense de l'environnement dans la boucle de Montesson (CADEB), venu rencontrer le commissaire

enquêteur ; le CADEB, qui a participé à l'élaboration du dossier, fera une communication écrite dans le cadre de l'enquête publique (voir ci-dessus chapitre 3.7.1 et 3.7.2)).

Monsieur et Madame Calves, qui ont rapidement pris connaissance du dossier et déclaré qu'ils reviendraient pour le revoir plus en détail et porter une contribution dans le registre.

4.3.9 - Permanence à Carrières-sur-Seine le samedi 2 février 2013 de 8 heures 45 à 11 heures 45.

Commissaire enquêteur : Jacques Bernard Boussières

Aucun particulier ni aucune association ne sont venus inscrire des observations.

Le commissaire enquêteur a eu la visite de Monsieur Michel Millot, Maire adjoint chargé en particulier de la voirie et de l'urbanisme et de Monsieur Jean-Pierre Valentin, conseiller municipal délégué aux transports. Leur avis est reporté au chapitre 3.6.1.2.

4.3.10 - Permanence à Croissy-sur-Seine le mercredi 6 février 2013 de 14 heures à 17 heures.

Commissaire enquêteur : Georges-Michel Brunier

aucun visiteur

4.3.11 - Permanence à Montesson le samedi 9 février 2013 de 9 heures à 11 heures 45.

Commissaire enquêteur : Michel Gasquet

Six visiteurs se sont présentés à la permanence.

Le premier d'entre eux fut Monsieur Jean-François Bel, Maire de Montesson (hors rendez-vous programmé). Il a insisté sur le bien fondé, selon lui, du tracé de la ligne 19, s'est déclaré favorable à une alternance des sens de circulation sur le pont de Chatou mais à condition de traiter au préalable le décongestionnement de l'avenue Foch. Monsieur Bel a transmis ensuite une copie des courriers échangés avec la mairie du Vésinet.

Monsieur Galet, adjoint au Maire, a joint au registre un mémoire portant sur les « remarques pour l'enquête publique », lequel constitue en fait le pensum de la municipalité de Montesson sur les 19 actions prévues dans le dossier d'enquête.

Madame Bernard (ADREC) a complété ce qu'elle avait dit au Vésinet en joignant au registre une suggestion portant sur les microbus (elle a transmis par ailleurs un document sur le sujet), les encombrements du pont de Chatou et marquant son opposition à tout échangeur avec l'A14.

Madame Auvray et Monsieur Jonemann ont remis en séance un dire sur la ligne 19 ;

Madame A Pinella-Lopez et Madame F. Roge (conseillères municipales d'opposition) joignent une note au registre dont la teneur est la critique du dossier jugé trop flou, les durées de mise en œuvre estimées trop longues, les budgets souhaités moins lourds. Elles ont remis en séance un tract du PS concernant le PLD.

4.3.12 - Permanence à Sartrouville le mardi 12 février 2013 de 14 heures à 17 heures.

Commissaire enquêteur : Jacques Bernard Boussières

Visite de membres du collectif CADEB (MM. François Aubrun, Jean-Claude Parisot, Jean-Paul Mayant...) venus consulter tous les documents soumis à enquête publique et échanger avec le CE. Ils montrent un projet de PLD datant de 2007, plus précis sur certains points que le document soumis à enquête. Globalement, les objectifs sont positifs, mais les actions sont

pauvres, elles se résument trop souvent à des études complémentaires (qu'est-ce qui a été fait depuis 5 ans?).

Ils regrettent qu'on n'ait pas pris en compte l'arrivée du T2 à Bezons, ni la future tangentielle nord.

Autre point abordé, la suggestion de passerelles piétons et cyclistes en encorbellement sur les ponts traversant la Seine, en particulier le pont de la A14 et les ponts ferroviaires. Jean-Paul Mayant est venu déposer dans le registre le manifeste des élus socialistes de la Boucle.

4.3.13 - Permanence au Houilles le jeudi 14 février 2013 de 14 heures à 17 heures.

Commissaire enquêteur : Michel Gasquet

Six visiteurs sont venus dont quatre se sont présentés ensemble.

Monsieur Flahaut, qui habite la rue E. Renan, s'inquiète de la requalification de sa rue, des 1.200.000 euros de travaux engagés et des 27 places de stationnement créés alors que 45 villas bordent la rue.

Madame Stevignon (AEQVP) remet en séance un document daté du 11 février 2013 qu'elle avait annoncé lors de la permanence du Vésinet (n° Ho02 - concerne l'axe de bus n° 19 au Vésinet).

Monsieur Février, Monsieur Lopez, Monsieur et Madame Béraud habitent tous la rue E. Renan et font état de plusieurs problèmes à son propos. Outre la requalification de la voie, ils dénoncent avec une certaine véhémence le passage fréquent dans cette rue étroite de poids lourds malgré l'interdiction aux plus de 3,5 T qui leur est faite et s'inquiètent également du nombre de places de stationnement sur chaussée prévues dans le projet municipal.

Ils demandent que soit examinée l'éventualité de sa mise en sens unique.

4.3.14 - Permanence au Vésinet le samedi 16 février 2013 de 8 heures 45 à 11 heures 45.

Commissaire enquêteur : Georges-Michel Brunier

Les personnes suivantes ont été reçues par le commissaire enquêteur :

Monsieur Toussaint, de Carrières-sur-Seine ; il a inscrit une observation dans le registre.

Madame Chantal Jaillard, qui a inscrit une observation dans le registre et déposé la copie d'un plan ancien : « plan d'intendance de la paroisse du port au Pecq ».

Monsieur Pierre Solviche, venu rencontrer le commissaire enquêteur ; Monsieur Solviche a contribué à la rédaction des contributions des associations CADEM et Réseau Vélo 78 (voir ci-dessus chapitre 3.7.3).

Madame Tétard, déléguée de la fédération des Parents d'Elèves de l'Ecole Publique (PEEP), venue rencontrer le commissaire enquêteur pour lui remettre les résultats d'une enquête effectuée auprès de parents d'élèves concernant l'accès aux établissements scolaires du Vésinet par le réseau d'autobus.

Monsieur Moulin, représentant le CADEB ; Monsieur Moulin a apporté, en complément de leur participation à la rédaction du projet en qualité des personnes publiques associées, les

contributions du CADEB et du Réseau Vélo 78 (voir ci-dessus chapitres 3.7.1 et 3.7.2).

Monsieur Demarescaux, président de l'AVNR (Association le Vésinet Nord et Riverains), qui a remis la contribution de cette association (voir ci-dessus chapitre 3.7.4).

Monsieur Gérard Attias et Monsieur Firmin, venus déposer un mémoire pour le Syndicat d'Initiative et de défense du Site du Vésinet (SIDSV) (voir ci-dessus chapitre 3.7.5).

Monsieur Rambaud, venu déposer une note pour l'association AEB (voir ci-dessus chapitre 3.7.6).

Madame Anne Bernard, conseillère municipale de Chatou ; elle a déposé différentes pièces en compléments de ses observations portées dans le registre de Chatou (voir ci dessus chapitre 3.8.10).

Monsieur Jonemann, conseiller municipal du Vésinet, qui a inscrit une observation dans le registre.

Pendant la permanence, une dizaine de personnes sont venues porter des observations sur le registre, sans demander à s'entretenir avec le commissaire enquêteur (forte affluence en fin de permanence).

5 EXAMEN DES OBSERVATIONS A CARACTERE GENERAL

5.1 généralités

Les observations ont été reportées sur le tableau d'analyse qui figure en annexe n° 7. Elles ont été communiquées à la CCBS dans le procès-verbal de synthèse remis et commenté lors de la réunion du 27 février 2013.

Ont été considérées comme observations à caractère général :

- les observations formulées par un nombre important d'intervenants ;
- les observations concernant l'ensemble du territoire de la CCBS ou des sujets d'intérêt général.

L'analyse a permis de regrouper les observations du public à caractère général sous 13 thèmes, traités dans les chapitres ci-après.

Cinq observations concernant des sujets d'intérêt local ont été analysées comme cas particuliers dans le titre 6 du présent rapport.

Pour chaque thème ou cas particulier examiné, on traitera successivement les observations formulées par le public, avec le cas échéant l'avis des personnes publiques associées, élus ou associations, puis, s'il y a lieu, la réponse de la CCBS, ensuite les commentaires de la commission d'enquête.

5.2 publicité de l'enquête

5.2.1 - Ce thème concerne la publicité qui a été faite au sujet de l'enquête publique sur le PLD, en prenant en compte, par delà l'aspect factuel de la réponse aux obligations légales, le sentiment du public d'avoir été plus ou moins bien informé de l'enquête publique et de ses modalités. On considère également des observations relatives à des incidents de fonctionnement de l'enquête.

La publicité et le déroulement de l'enquête publique ont fait l'objet de 11 observations à Chatou et d'une observation au Vésinet et à Houilles :

- 4 personnes se plaignent d'un manque de publicité de l'enquête, d'une information du public insuffisante à leurs yeux ;
- un regret que l'enquête n'ait pas été annoncée dans le Chatou Magazine de décembre ou celui de Janvier ;
- la demande que les avis des PPA figurent sur le site Internet de la CCBS, comme dans les dossiers papier ;
- le constat de retard dans la mise à disposition du registre le 1^{er} jour, ou du 3^e registre le 14 février à Chatou ;
- la remarque que registre et dossier d'enquête soient inaccessibles le samedi matin à Chatou.

5.2.2 - la CCBS avait fait élaborer un document vidéo, programmé sur écran dans chacune des mairies de la boucle. Ce document, exposant la démarche du PLD et ses principales composantes, était intéressant devait être un bon élément de promotion du dossier.

5.2.3 - avis de la CCBS

Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, la CCBS affirme avoir respecté les obligations de publicité et d'affichage des articles R.123-9 et R.123-11, en particulier une affiche réglementaire a été apposée à chaque mairie. Elle dit que l'arrêté prescrivant l'enquête a fait l'objet d'un affichage sur l'ensemble des panneaux administratifs de chaque ville.

La mention de l'enquête publique figurait dans le fil des actualités et le dossier était consultable en ligne sur le site internet de la CCBS.

Certaines villes ont fait mention de l'événement sur leur site internet ou dans leur magazine.

Le dossier et le registre d'enquête ont été tenus à la disposition du public aux heures habituelles d'ouverture des mairies, conformément à l'article R.123-10 et il a été organisé 16 permanences dont 6 le samedi pour toucher un public le plus large possible.

Commentaires de la commission d'enquête :

Même si l'obligation légale résultant du point II de l'article R. 123-11 a été respectée (une affiche par mairie), il n'est pas vrai que l'arrêté prescrivant l'enquête a fait l'objet d'un affichage sur l'ensemble des panneaux administratifs de chaque ville, par exemple ce n'était pas le cas à Chatou. Et on ne peut que regretter par exemple que l'information sur l'ouverture de l'enquête publique n'ait pas fait l'objet d'une information systématique dans le magazine municipal de chacune des communes. A part les associations, déjà consultées avant l'enquête, comme le CADEB, ou qui se tenaient au courant de l'avancement du projet, beaucoup de particuliers, mis au courant par le bouche à oreille, ont estimé que l'information officielle avait été faible.

Concernant le dossier consultable en ligne sur le site de la CCBS, il ne comprenait en fait que le projet de PLD, sans les différents avis des PPA figurant dans le dossier d'enquête. Le nombre de permanences assurées par un commissaire enquêteur a été de 14 (2 par ville) et non 16, assurées

pendant les heures habituelles d'ouverture des mairies, à l'exception de celle du samedi matin 19 janvier en mairie de Chatou, exceptionnellement ouverte à cette intention.

Il est à noter que l'accès au dossier d'enquête pendant les heures habituelles d'ouverture des mairies est le minimum exigé par l'article R. 123-10, qui ajoute : « ils peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés ». En outre, quelques dysfonctionnements dans la mise à disposition du dossier d'enquête et d'un registre ont été relevés, en particulier à Chatou.

Le document vidéo projeté sur écran était, pour des raisons techniques, présenté à l'intérieur des mairies, en des emplacements pas toujours très fréquentés par le public ; d'autre part les textes projetés se déroulaient trop rapidement, et leur lecture était difficile ; il n'a donc pas eu l'intérêt et l'efficacité souhaités.

Au total, la Commission estime que la publicité de l'enquête publique et son déroulement ont respecté les dispositions légales, mais a minima.

La commission regrette :

- qu'une information plus active utilisant les différents média de la Boucle n'ait pas été organisée au préalable et continuée pendant l'enquête,*
- qu'un effort n'ait pas été fait dans les mairies pour que le public puisse avoir accès au dossier et au registre à certains jours et heures qui l'arrangent en dehors des heures habituelles d'ouverture de la mairie, par exemple le samedi matin à Chatou.*

5.3 présentation du dossier

5.3.1 – La présentation matérielle du dossier a fait l'objet de critiques de la part du public :

- reliures présentant les pages en opposition rendant le document peu maniable*
- utilisation trop systématique de la couleur dans les textes, à l'origine d'une lecture peu confortable ;*
- cartes trop petites, pratiquement illisibles;*
- de même, les photos, de petit format, ont peu d'intérêt .*

5.3.1 – A signaler notamment les observations très critiques de Madame A. Bernard (ADREC) (Ch05) : document d'accès très ardu, pas de sommaire ou table des matières, succession de fiches,...il aurait fallu que la CCBS fasse une introduction de son projet en une ou deux pages.

Il a également été observé que, dans certains dossiers d'enquête, l'insertion de l'avis de la commune de Chatou en qualité de personne publique associée, avait été oubliée.

Commentaires de la commission d'enquête :

Il s'agit au plus de maladresses qui ont été relevées, parmi d'autres observations, par des intervenants présentant une attitude critique vis à vis du projet (en particulier l'ADREC) ; la commission souligne qu'elle aurait préféré que le document de base préparé par le bureau d'études soit imprimé en format A3, ce qui aurait rendu les cartes plus lisibles, et relié normalement à l'italienne.

S'agissant de la ville de Chatou, la commission rappelle qu'elle a émis un avis favorable sans aucune observation.

5.4 le projet – contenu du dossier

5.4.1 – les critiques formulées sur le contenu du dossier sont de deux natures.

5.4.1.1 – une observation récurrente concerne le coté inachevé du dossier ; la quasi totalité des actions projetées font appel à des études préalables ; autrement dit, rien de concret n'est réalisable à court terme.

- Pour le CADEB, « la réflexion et le document semblent peu avancés, et ce après 4 ans de démarche pour ce texte...», « des contradictions semblent apparaître entre le diagnostic et les actions, « le diagnostic paraît à plusieurs lecteurs comme assez optimiste ».

Il souligne également : « Les enjeux, les défis sont l'occasion de présenter de très bonnes intentions. Par contre, les actions proposées semblent en décalage avec ces intentions. L'échéancier proposé conforte ce sentiment de décalage et la lecture du budget envisagé peut confirmer ce sentiment que les évolutions pour les déplacements des habitants de la CCBS seront longues pour des problèmes immédiats.»

- Pour les élus PS, « le document est un catalogue de bonnes intentions ».
- Quant à l'ADREC, elle qualifie le projet de PLD d'« ubuesque », « inquiétant », « confus », « irréaliste »...
- Le STIF définit le dossier comme un « document d'orientations dont la programmation manque globalement d'opérationnalité ».

De telles observations critiquant le fond ou la forme du dossier ont été formulées par de nombreux intervenants particuliers (voir tableau d'analyse) ; elles peuvent être résumées de la manière suivante :

- projet peu avancé après quatre ans d'études ;
- analyse de l'existant trop optimiste ;
- inadéquation entre l'analyse de l'existant et les actions envisagées ;
- budget non réaliste...

5.4.1.2 – certains sujets concernant les déplacements dans la boucle n'ont pas été abordés, ou seulement mentionnés sans développement, par exemple :

- l'accès à A14 ;
- l'incidence de l'arrivée de T2 à Bezons ;
- l'incidence de la réalisation du RER E et de la Tangentielle nord ;
- l'absence de prise en compte du projet de ZAC Princesse au Vésinet (400 logements)

Ces manques ont été soulignés par le CADEB, mais aussi par certains élus. Par exemple, la ville de Carrières-sur-Seine propose la création d'une ligne nouvelle permettant l'accès au terminus de T2 depuis les différents quartiers de la ville (voir lettre du 15 février de Monsieur Arnaud de Bourousse). Cette proposition mérite d'être intégrée au PLD.

5.4.2 – dans son mémoire en réponse la CCBS a exprimé sa position sur les points suivants;

5.4.2.1 – sur la prise en considération de l'arrivée de T2 au Pont de Bezons, la CCBS détaille qu'elle a été à l'origine d'une importante restructuration des réseaux de bus R'bus et RATP. Cela se

traduit par des travaux aux gares de Houilles-Carières et Sartrouville pour accueillir de nouvelles lignes de bus, le renforcement de lignes existantes, la mise en place d'une nouvelle ligne entre la gare de Houilles-Carières et la gare d'Argenteuil, et conclut : « **Bien que cet aspect ne figure pas dans le dossier, l'arrivée du T2 a donc été prise en considération.** »

5.4.2.2 – plan de financement : la CCBS rappelle que les actions projetées ne relèvent pas de sa seule compétence. en particulier elle précise :

- que les villes demeurent compétentes en matière de voirie, de circulations douces et de stationnement ; les actions sont soumises à des études préalables qui doivent permettre de les hiérarchiser pour déterminer leur financement dans la cadre d'un plan pluriannuel d'investissement.
- que le PLD est la déclinaison du PDUIF, et de nombreuses actions peuvent faire l'objet de subventions par le STIF et la Région Ile-de-France
- que le conseil général a mis en place un dispositif de subventionnement de diverses actions portant notamment sur les voies de circulation douces.

Conclusion sur ce point : « **le maître d'ouvrage propose que le tableau des coûts prévisionnels soit précisé dans le cadre de la reprise du document** ».

5.4.2.2 – construction de 400 logements au Vésinet

Ce sujet est en cours d'étude dans le cadre de la restructuration du réseau Bus-en-Seine. « **Ce point sera précisé en correction dans le document final** ».

Commentaires de la commission d'enquête :

I - Même si on élimine les observations à caractère nettement polémique, et celles qui concernent des problèmes très localisés, il apparaît que le projet de PLD a déçu des personnes qui attendaient l'amélioration rapide de leur situation actuelle en matière de déplacements.

La commission d'enquête a bien conscience que ce projet de PLD est un « plan », c'est à dire un document d'objectifs, et non de programmation, encore moins de réalisation. Son niveau d'appréciation est celui des « intentions » ; il reste à élaborer le « réellement possible » avant de passer au « faire » ; il est donc acceptable que les actions projetées soient précédées d'une phase d'étude.

Mais cette phase d'étude doit être suffisamment avancée pour que le projet de PLD présenté au public - c'est à dire aux utilisateurs de modes de déplacement - soit élaboré de manière à leur offrir des propositions concrètes dans un délai raisonnable.

Autrement dit, il apparaît, pour les intervenants à l'enquête, que la diffusion du dossier proposé par la CCBS était prématurée ; des compléments d'information et de réflexion étaient nécessaires.

La CCBS le reconnaît lorsqu'elle s'engage à apporter ces compléments préalablement à la présentation du PLD au conseil communautaire pour approbation.

II - La commission prend donc acte que le projet sera complété par la CCBS à l'issue de l'enquête publique.

Mais elle rappelle que le PLD doit être conforme au SDRIF et au PDU de l'Ile-de-France ; ceux-ci devraient être approuvés fin 2013 ou début 2014. A compter de cette date le PLD devra, si nécessaire, être mis en conformité avec le PLUIF dans un délai de trois ans : à ce stade les études préliminaires aux diverses actions seront avancées sinon abouties : le PLD devrait logiquement faire l'objet d'une révision à partir de 2015.

III - Il restera à intégrer au PLD plusieurs thèmes qui relèvent de sa compétence, notamment :

- *accès à l'autoroute A14 ; la commission reconnaît que sur ce sujet, qui fait l'objet de très vives controverses auprès du public et des élus, des études préalables approfondies et indépendantes sont nécessaires ;*
- *incidence sur les déplacements de l'arrivée de T2, et des réalisations prochaines de la tangentielle nord et du RER E ;*
- *franchissement de la Seine vers la Défense et Paris.*

5.5 réseau de bus

5.5.1 – La restructuration du réseau et l'augmentation de la vitesse commerciale des bus, (qui rend nécessaire d'importants aménagements de voirie) sont deux actions majeures du projet de PLD.

Ces objectifs font l'objet d'observations de diverses natures, parfois contradictoires :

- critique des modalités d'exploitation : cela concerne essentiellement la ligne n° 19 dans son tracé au Vésinet. Voir ci après chapitre 5.6.
- critiques et suggestions concernant les lignes existantes ;
- expression d'une demande de création de nouvelles destinations : accès au terminus de T2, ligne de bus Montesson-la Défense par A 14,...
- observations sur la capacité et l'encombrement des bus en service : articulés ou non, et propositions concernant des mini (voire micro) bus...

5.5.2 – Le CADEB approuve les projets d'action de la CCBS pour la restructuration du réseau de bus et se déclare favorable à toute action de nature à privilégier l'usage des transports en commun. Il propose l'étude de la création dans la boucle d'une liaison nord-sud en site propre (qui pourrait être un tramway).

Monsieur le maire de Carrières-sur-Seine souligne la saturation des lignes 3 et 19 pour la desserte de la gare de Houilles - Carrières-sur-Seine et milite pour la création d'une ou plusieurs lignes (dont, par exemple une ligne en boucle) desservant le terminus de T2 à Bezons. Pour Monsieur Pierre Fond, maire de Sartrouville, la réorganisation du réseau de bus est un objectif fondamental.

5.5.3 – En revanche, de nombreux intervenants, y compris des élus, de Chatou et du Vésinet (mais ces derniers plus particulièrement focalisés sur la ligne n° 19) expriment une vive opposition à l'exécution de travaux destinés au développement des lignes de bus, et notamment à la création de couloir réservés en émettant des réserves sur l'intérêt de gagner quelques minutes sur les temps de parcours.

Un discours revient également de manière récurrente : les « gros » bus qui circulent à vide en dehors des heures de pointe sont à l'origine de dégradation des chaussées, de bruit, d'insécurité, d'encombrements et de pollution atmosphérique ; ils seraient avantageusement remplacés (pour le moins aux heures creuses) par des véhicules plus petits :minibus, de préférence électriques.

5.5.4 – Il est ici précisé que le PDUIF prévoit, à l'horizon 2016, de majorer l'offre de bus de 20 % par rapport à la situation de 2005.

Le STIF a établi pour le réseau de bus de l'Ile-de-France une hiérarchisation comportant cinq catégories :

- lignes express (ne concerne pas la boucle) ;
- lignes mobilien : d'intérêt régional, assurant une fonction de maillage (donc supposant une correspondance avec au moins deux gares ou stations)
- lignes fortes, complément des lignes mobilien, desservant les territoires denses (avec correspondance avec au moins une gare ou station) ;
- lignes locales ;
- desserte de proximité.

Le STIF prévoit la mise aux normes du PDUIF des lignes express, mobilien et fortes ; la création ou la modification de lignes nécessite des avenants aux contrats avec les transporteurs décidés par le conseil du STIF. Il n'interviendra pas sur les lignes locales et de proximité.

5.5.5 – Dans son mémoire en réponse la CCBS apporte , en dehors d'un développement concernant plus particulièrement les précisions suivantes :

- les études de restructuration en cours ont pour objet de répondre aux besoins des usagers et notamment de soulager les lignes 3 et 19 ;
- elle a adressé au STIF une nouvelle demande concernant la desserte du lycée des Pierres Vives ;
- sous réserve de validation par le STIF, elle est favorable à la création d'une ligne en direction du terminus du T2 ;
- elle propose d'étudier le réaménagement du rond-point de la République et la création d'un couloir de bus sur une partie de la route de Sartrouville ;
- la mise en place de bus à gabarit adapté aux heures creuses pourrait être étudiée ; sur ce sujet, la CCBS rappelle que ce type de véhicules ne correspond pas au cahier des charges du STIF : le surcoût d'une telle solution serait à la charge de la CCBS.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête retient que, s'il appartient à la CCBS d'étudier et proposer des modifications du réseau de bus dans l'intérêt des usagers comme des riverains des lignes, la décision de les mettre en œuvre sera prise en concertation avec les commune et le STIF.

Elle note également que, sur une même ligne, s'expriment à la fois les demandeurs d'un renforcement du service et les partisans de son allègement.

En prend acte que, en dehors des problèmes spécifiques à la ligne 19 dans son parcours au Vésinet, le projet de PLD prévoit la restructuration de l'ensemble du réseau, y compris la création, si nécessaire, de lignes nouvelles.

En ce qui concerne la demande, formulée plus particulièrement à Chatou, de mise en place de véhicules à petit gabarit ou minibus, elle ne dispose pas des éléments lui permettant de formuler un avis, sauf à émettre un doute sur leur capacité à satisfaire, en dehors d'une desserte très localisée, les usagers d'une agglomération de 180 000 habitants. Des lignes locales ou de proximité, utilisant des minibus ou microbus, et d'une rentabilité incertaine, ne pourraient être financées que par les communes ou la CCBS ; mais en ont elles les moyens ?

5.6 ligne de bus n° 19

5.6.1 - Pas plus dans les premières pages « Les transports en commun » (pages 10 à 22) que dans ses chapitres « Hiérarchisation du réseau viaire » (page 44 et suivantes) et « Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé » (page 54 et suivantes), le dossier ne traite dans le détail de telle ou telle ligne en particulier. En conséquence, le tracé de la ligne de bus n°19 et son impact sur son environnement ne sont

pas abordés.

5.6.2 - La desserte de la ligne de bus n°19 est actuellement assurée par des véhicules de grande taille, tant en largeur qu'en longueur, qui empruntent les rues étroites du Vésinet (rue des Merlettes, avenue Kléber, rue du Lévrier et rue de la Meute) créant un fort sentiment d'insécurité pour tout autre utilisateur des lieux, dégradant la chaussée, engendrant des pollutions de types divers ressenties par les riverains.

Pas moins de 74 observations ont portées sur le sujet, assorties de nombreux documents argumentés et illustrés. Le maire actuel du Vésinet ainsi que ses deux prédécesseurs ont fortement insisté sur ce problème, évoquant des solutions telles que la déviation de la ligne sur d'autres voies ou encore l'utilisation de microbus.

Il faut noter le courrier important transmis par les associations qui se sont beaucoup mobilisées sur le sujet. L'AVNR (Association Le Vésinet Nord et Riverains) sous les signatures de Messieurs Régis Desmarescaux, Jean Mounier et Vahé Kéchinian, l'AEQVP (Aménagement et Environnement du Quartier proche de la gare du Vésinet Le Pecq), représentée par Madame Stévignon ou encore Association Sauver Le Vésinet dont Messieurs François Jonneman et Valy Auvray se sont faits les interprètes, ont déposé des écrits conséquents et abondamment accompagnés de photos prises in situ.

Par ailleurs, le mémoire déposé conjointement par le CADEB, Réseau Vélo 78 et 1DSR 78, sous les signatures respectives de Madame Paulette Menguy, Messieurs Lionel Carrara et Pierre Solviche ne porte pas sur la ligne 19 en particulier mais traite de problèmes plus généraux lesquels touchent par la force des choses, à la problématique de cette même ligne 19.

5.6.3 - avis de la CCBS.

La CCBS rappelle, en introduction de son mémoire en réponse, que le PLD est un document de planification qui définit un programme d'action dans un cadre communautaire, que le transport de voyageurs est une mission de service public et que, dès lors, l'intérêt général est prioritaire et le bilan financier déterminant.

La CCBS récapitule le cahier des charges de la ligne 19 (points de desserte) et indique que son tracé naturel est par conséquent une liaison « gare à gare » (Houilles-Carières/Le Vésinet-Le Pecq) ; c'est, dit elle, une ligne structurante. Elle rappelle également le rôle déterminant du STIF qui est la seule collectivité organisatrice des transports en Ile-de-France.

Après avoir modifié le parcours de la ligne 19 il y a quelque temps, « la CCBS considère que les questions de sécurité publique sont prises en compte et sont solutionnées ».

La CCBS propose cependant, à propos de la ligne 19 :

- l'étude du réaménagement du rond-point de la République.
- l'étude de la création d'un couloir de bus sur une partie de la route de Sartrouville.
- l'étude de la mise en place de bus à gabarit réduit.

Dans l'attente du résultat de ces études, elle s'engage à traiter l'état dégradé des voies concernées.

Commentaires de la commission d'enquête :

Les parcours des bus de la ligne n°19 se font dans des conditions qui se révèlent pour le voisinage, inconfortables, voire dangereuses, difficilement acceptables en l'état, en dépit de la modification de son parcours depuis sa création.

Même si l'on peut noter une certaine crispation sur le sujet de la part des visiteurs et une exagération sensible de quelques uns d'entre eux, même si l'on peut regretter que ce problème géographiquement localisé soit devenu prioritaire pour plusieurs au détriment d'un intérêt général (communautaire) rappelé par la CCBS, les impacts du tracé de la ligne 19 sur le quotidien des riverains ne peuvent être gommés sans une réaction adaptée des responsables, CCBS, communes et STIF, ainsi qu'une mise en

place de solutions adéquates.

Il convient sans doute de reconsidérer le problème dans son ensemble en prenant en compte la largeur des voies existantes, le gabarit le plus adapté des bus devant y passer (grands véhicules ou minibus, voire microbus), leur fréquence et leur vitesse ou bien encore revoir radicalement leurs tracés et leurs points de desserte en commençant par préciser quels sont ceux que l'on veut relier et pourquoi (gare à gare ou boucles de desserte restreintes) et aussi quels sont les arrêts incontournables et éventuellement déplaçables desservis.

Les études envisagées par la CCBS doivent être lancées sans attendre, avec l'objectif d'apporter des débuts de solution aux problèmes identifiés.

5.7 pratique du vélo

5.7.1 - Après avoir identifié la pratique du vélo comme un « mode doux » déjà très répandue dans la boucle (pages 27 à 29), le projet propose de « donner un nouveau souffle à la pratique du vélo » ce qui impose la mise en place d'un réseau cyclable structurant adapté à la CCBS, la redéfinition du réseau de pistes cyclables, l'édition d'un guide technique d'aménagements cyclables ainsi que l'aménagement des capacités de stationnement des vélos (pages 73 à 80). Sur le terrain, on constate en effet l'existence de pistes cyclables mais sans réelle continuité, parfois établies à contresens du trafic automobile dans des conditions dangereuses ou même l'inexistence de telles pistes.

Par ailleurs, le stationnement et le parcage des vélos est une question insuffisamment traitée tant à la proximité des gares que dans les lieux où ce mode de locomotion est utilisé (établissements scolaires, équipements sportifs, centre-ville).

5.7.2 - Plusieurs observations portées sur le registre d'enquête, notamment par l'association CODEPARC qui formule des demandes visant à pallier les insuffisances actuelles identifiées ci-dessus, mais l'apport le plus important en la matière vient des documents détaillés et argumentés déposés conjointement sur les lieux d'enquête par Madame Paulette Menguy (CADEB), Monsieur Lionel Carrara (Réseau vélo 78) et Monsieur Pierre Solviche (IDSR 78). Il y est fait une critique positive du projet de PLD mais les intervenants insistent toutefois sur certains points : accidentologie, réduction des vitesses autorisées et zones 30, adéquation de l'utilisation des voies avec leurs dimensions, aménagement des pistes cyclables, stationnement des vélos, insuffisance des prévisions budgétaires.

Il est à noter que les « modes doux », la marche et la pratique du vélo, sont devenus des moyens de déplacement privilégiés dans le projet de PDU de l'Île de France, qui les appelle maintenant « modes actifs » ; dans ce projet, le vélo fait l'objet du défi n° 4, décliné en trois actions :

Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable.

Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos.

Action 4.3 : Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics.

5.7.3 - Avis de la CCBS

Dans son mémoire en réponse, la CCBS fait tout d'abord le bilan de ce qui a été réalisé et indique les actions prévues pour l'aménagement des pôles multimodaux (Chatou-Croissy, Le Vésinet centre, Le Vésinet-Le Pecq). Il s'agit de la mise en place d'attaches-vélos et de renouvellement de mobilier urbain. Toutefois, la CCBS rappelle que ces travaux, hors ceux contenus dans les contrats de pôle, relèvent de la responsabilité des municipalités.

Le même schéma de réponse est avancé pour ce qui concerne les pistes cyclables tout en convenant que le réseau cyclable structuré ne peut être défini qu'avec une concertation intercommunale.

Commentaires de la commission d'enquête :

Il est avéré que les pistes cyclables dans la boucle souffrent, dans leur tracé, de plusieurs défauts qui sont à corriger : tracé discontinu, croisements non aménagés, cohabitation dangereuse avec les automobiles (contresens, utilisation mixte de l'axe de circulation, étroitesse des voies entraînant le rétrécissement de l'espace laissé aux vélos). Une distinction importante est à faire entre les capacités relativement faibles en centres ville et certaines parties plus largement ouvertes par de généreux espaces verts. Le tracé des pistes doit en tenir compte.

En matière de stationnement des vélos, une seule gare semble correctement équipée, - celle de Sartrouville -, les autres souffrant de manque de lieux de parcage sécurisés (on voit sur place des vélos accrochés à n'importe quoi et n'importe où). Il reste à examiner si de simples « attaches » suffisent à protéger correctement les deux roues. Dans ce même souci, il convient de recenser les capacités de parcage des autres lieux publics susceptibles d'être concernés de la même manière que les pôles (établissement scolaires, stades,...) et dont la CCBS ne parle pas.

La commission prend acte de ce que les aménagements nécessaires à l'utilisation du vélo en ce qui concernent le stationnement au voisinage des gares sont de la compétence des contrats de pôle, et des communes.

5.8 aménagement et entretien de la voirie – hiérarchisation des voies - accidentologie

5.8.1 - Le projet de PLD reconnaît l'absence de hiérarchisation du réseau viaire laquelle, couplée à des lacunes de jalonnement, « est facteur d'inadéquation entre la vocation des voies et l'usage qui peut en être fait,... » (page 9) ou, parlant des axes structurant de 1er ordre « ...il conviendra ...de requalifier les voiries...afin de limiter les nuisances aux riverains et de mettre ces voiries en cohérence avec leur nouvelle fonction d'échange et de desserte » (page 44). En revanche, il ne traite pas de l'entretien des voiries, qui ne relève pas d'un PLD.

Il souligne également que « malgré les progrès en termes de sécurité routière, l'espace urbain reste toujours très dangereux ... » et préconise de s'appuyer sur les informations recueillies par un « observatoire de la sécurité routière » pour agir sur les aménagements (pages 96 et 97).et de « mieux informer et sensibiliser aux dangers de la route » (pages 98 et 99).

5.8.2 - Beaucoup de visiteurs ont souligné le manque d'entretien des voiries de leur environnement en le répétant dans leurs contributions et en y joignant de nombreuses photos, plus particulièrement à Chatou (14 observations) et au Vésinet (54 observations). Ils ont souvent lié le mauvais état des chaussées à l'utilisation contestée qu'en font les véhicules lourds, bus de gros gabarit par exemple, ou encore poids lourds ne respectant pas les limitations de tonnage.

Les associations n'ont pas manqué de se mobiliser également sur le sujet. Ainsi l'« Association des usagers et riverains contre la route dangereuse dans Carrières-sur-Seine » représentée par Monsieur Gérard Bertin, l'« ADREC » représentée par Madame Anne Bernard, la « FUBicy » où Monsieur Pierre Solviche (par 3 interventions) a mis en exergue l'accidentologie dans la boucle, l'« Association chemin de ronde » qui, sous signature de Monsieur Jacques Godet, conteste la classification de la rue du 11 novembre 1918, l'« AEQVP » présidée par Madame Marie-Françoise Stévignon.

5.8.3 - avis de la CCBS.

La hiérarchisation des voies n'est pas véritablement abordée par la CCBS en tant que telle. Le seul moment où le sujet est évoqué, c'est à propos de la ligne 19 où la CCBS « propose d'effectuer des travaux de voirie en vue de la réfection des trottoirs et de la chaussée sur la rue des Merlettes et de l'avenue Kléber et des allées Lévrier et Meute si cela est nécessaire ».

Commentaires de la commission d'enquête :

Deux mesures sont donc à prendre.: la première est de requalifier les voies dont le rôle a été modifié au cours du temps ou à cause de nouvelles dispositions prises dans le réseau, la seconde est de faire en sorte que les nuisances aux riverains soient réduites ou disparaissent en traitant leurs abords.

Quant à l'entretien des voiries, il doit être suivi par la CCBS, qu'il s'agisse des grands axes comme des voies secondaires qui relèvent de la responsabilité des communes.

5.9 cheminement et protection des piétons – accessibilité aux PMR

5.9.1 - le thème et les observations reçues sur le sujet

Ce thème concerne tout ce qui est prévu dans le PLD (ou devrait l'être) pour faciliter dans la Boucle le déplacement des piétons, en particulier des PMR, et les protéger des véhicules de toute nature. Ce thème est considéré comme important par le PLD, qui déclare dans l'enjeu 2 : « L'amélioration du cadre de vie se fait à l'aide d'une approche nouvelle de l'aménagement urbain au profit des piétons ».

Il est principalement traité au titre du défi 3, dans l'action 4 « Favoriser la cohabitation des différents modes de déplacement » (pages 65 à 67) et plus spécifiquement l'action 5 « Améliorer la qualité des cheminements piétons sur la Boucle » (pages 68 à 71) et au titre du défi 5, dans l'action 13 « Tenir compte des déplacements alternatifs à l'automobile dans les aménagements futurs », l'action 14 « Accessibilité pour tous » et l'action 15 « Rendre les transports accessibles », qui visent en particulier les PMR. Les aménagements pour la traversée des piétons sont également pris en compte dans la hiérarchisation du réseau viaire.

Les déplacements piétons concernés par le « Franchissement de Seine pour les modes doux » (défi 4, action 8) sont abordés dans le thème « 5.14 franchissement de la Seine ».

Les observations du public portent sur plusieurs points :

- l'affirmation d'une difficulté fondamentale résultant du partage de responsabilités entre la CCBS pour les chaussées et les municipalités pour les trottoirs, ce qui nuit à la cohérence des aménagements de ces derniers ; dans le PLD, rien ne concerne les trottoirs, alors qu'il y a un grand besoin ;
- la demande de traiter prioritairement les déplacements piétons, et de rendre systématique le traitement des trottoirs en accès PMR ;
- la plainte que certains trottoirs sont trop étroits, défoncés, en terre, encombrés par des poteaux ou d'autres obstacles, avec des plaques surélevées dangereuses pour les PMR, plus généralement du mauvais état d'un certain nombre de trottoirs ;
- problème de la circulation des cyclistes sur les trottoirs ;
- la plupart des observations de vésigondins contre le passage de la ligne 19 rue des Merlettes insistent sur le danger provoqué pour les cyclistes et les piétons ;
- concernant l'action 5, l'ADREC conteste qu'au niveau 2, les bancs, l'éclairage... soient jugés non nécessaires et préconise pour le niveau 3 des abaissements de trottoir encadrés par 2

potelets et au niveau 4 plutôt des potelets que des barrières. Elle demande de ne pas multiplier les plateaux surélevés ;

- M. Solviche a fait une étude complète d'accidentologie mettant en évidence en particulier la vulnérabilité des piétons. Il demande des zones 30, y compris sur les voies départementales et propose la suppression d'un ou deux emplacements de stationnement avant les intersections pour améliorer l'intervisibilité. Il insiste sur la mise en accessibilité (pour les PMR) des points d'arrêts bus et juge les actions prévues par le PLD insuffisantes pour respecter l'échéance de 2015 de la loi de février 2005 ;

5.9.2 - avis des PPA (STIF ou conseil général), des associations, des élus,...

Le STIF :

- absence de bilan des points noirs de la circulation et d'accidentologie, compléter le traitement des points durs actuels ;
- programmation des mises en accessibilité PMR des points d'arrêts bus à compléter, par rapport notamment à l'échéance de 2015 de la loi ;
- programmation à compléter des labellisations de gares routières et de parcs relais restant à effectuer sur les pôles d'échanges ;
- compléter l'identification des aménagements de voiries qui seraient nécessaires pour développer l'offre bus, ou la restructurer plus amplement à terme.

Le Conseil général :

- s'interroge sur le classement des RD 39 et 321 (dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules/jour) en voiries de 3ème ordre ;
- l'exemple du jalonnement « cœur de ville » n'est pas conforme à la réglementation ; consultation nécessaire du Conseil général pour tout changement de jalonnement ;
- dans l'aménagement des cheminements piétons (page 69), respecter la loi 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité de la voirie pour ne pas entraver la circulation des PMR ;
- l'implantation de plateaux traversants sur les RD 186, 121 et 311 (page 70) – peut être en contradiction avec le passage de bus, et doit faire l'objet d'une demande de permission de voirie ;
- le Conseil général est cité à tort en tant que financeur pour certains aménagements.

Le CADEB :

- certains documents cartographiques ne sont pas à jour ou comportent des erreurs manifestes ;
- proposition de créer une Commission extra-communautaire des déplacements actifs, piétons et cyclistes ;
- demande de réaliser des diagnostics de sécurité dans les zones à risques, notamment en assurant l'intervisibilité entre les usagers dans les intersections et en amont des passages piétons ;
- P. 69, demande de classer en catégorie 4 l'avenue Jean Jaurès (RD 121) à proximité de la gare et l'avenue de la République (RD 121) à Sartrouville, la fréquentation par des lycéens entre la gare et le lycée Jules Verne semble sous estimée, erreur pour la voie nouvelle départementale à Sartrouville, interdite aux piétons et cyclistes, classée en catégorie 4 ;
- le plan des niveaux 1 à 4 des déplacements piétons ne paraît pas cohérent ;
- (rédaction M. Solviche) des mises au point sur la hiérarchisation des voies et l'accidentologie.

Les municipalités de Carrières, Chatou, Croissy, Houilles et Sartrouville :

- approbation initiale du projet sans observation ;
- les avis recueillis en cours d'enquête figurent respectivement au titre 3 du rapport.

Municipalité de Montesson :

- approbation initiale du projet par la municipalité, assortie d'un ensemble d'observations ;
- les avis recueillis en cours d'enquête figurent au chapitre 3.7.5.2. La note de M. Jean-Yves Galet , maire-adjoint à l'environnement et aux services publics, déposée dans le registre de Montesson le 9 février 2013 et résumée au 3.7.5.3 reprend de façon plus claire les observations initiales.

Municipalité du Vésinet :

- a émis avant enquête un avis défavorable assorti de considérations difficilement exploitables, portant principalement sur le niveau de service des bus, dont le rapporteur reconnaît qu'il est supérieur aux besoins de la population et à la voirie communale ;
- les avis recueillis en cours d'enquête figurent au § 3.7.7.2.

5.9.3 - avis de la CCBS :

La CCBS a répondu sur le point particulier de l'accessibilité des PMR aux transports publics et déclare avoir entamé un programme global de mise aux normes des points d'arrêts bus pour surélever les quais et en aménager les abords immédiats. La mise aux normes de l'ensemble des points d'arrêts présents sur le territoire de la CCBS est prévue pour fin 2014, hors impossibilités techniques.

Par ailleurs, dans sa réponse au sujet de la ligne 19, la CCBS répond sur la question de la sécurité publique, qui concerne en particulier les piétons, qu'un itinéraire à l'aller par la rue Kleber puis les Allées du Lévrier et de la Meute et au retour par la rue des Merlettes évite tout croisement des bus dans des rues étroites et considère que les questions de sécurité publique sont ainsi prises en compte et résolues.

Dans sa conclusion, la CCBS propose d'effectuer des travaux de réfection des trottoirs et de la chaussée sur la rue des Merlettes, l'avenue Kleber et les allées Lévrier et Meute si cela est nécessaire.

Commentaires de la commission d'enquête :

Il est vrai que le PLD ne prévoit pas beaucoup de mesures pour l'amélioration des trottoirs (surtout des critères pour les futurs aménagements dans l'action 14 et les mesures pour l'accessibilité de l'action 15, plus diverses idées pour limiter les stationnements sauvages sur les trottoirs, mais aussi l'idée de réalisation de trottoirs mixtes piétons-cyclistes au titre de l'action 6).

Le fait que les trottoirs restent de la responsabilité exclusive des communes n'est sans doute pas étranger à cette difficulté, alors que le public est d'abord sensibilisé à la facilité de circulation sur les trottoirs, empruntés quotidiennement, avant la question de pistes piétonnes spécifiques.

Concernant « l'accessibilité pour tous », si le programme d'accessibilité des PMR aux transports publics semble bien lancé, l'accessibilité de tous les trottoirs aux PMR semble loin d'être réalisée et soumise au bon vouloir des communes. Un effort d'amélioration des trottoirs semble nécessaire.

Les observations de vésigondins sur le danger couru rue des Merlettes par les cyclistes et les piétons sont essentiellement relatives au passage des bus de la ligne 19, même si l'état des trottoirs est localement à améliorer, côté le Vésinet (il faut remarquer que dans cette rue, mitoyenne entre le Vésinet et Montesson, le trottoir côté Montesson est un peu plus large et en meilleur état que du côté du Vésinet).

5.10 stationnement des automobiles et deux roues motorisés

5.10.1 - exposé du thème et des observations reçues sur le sujet

Le stationnement des automobiles est abordé dans différentes actions du PLD :

- Enjeu 3 : Utiliser le stationnement comme outil privilégiant les modes alternatifs à la voiture
- Action 9 : Un Plan Local de Stationnement (9a Des réglementations du stationnement adaptées et cohérentes, 9b Favoriser la réservation de places à certaines catégories et dissuader le stationnement illicite, 9c Mettre en place un contrôle efficace du stationnement)
- Action 10 : Préconiser des normes de stationnement pour les PLU
(normes recommandées soit créer une place de stationnement automobile pour 100 m² de surface du logement si les places de parking ne sont pas nominatives, soit créer une place de stationnement pour tous les logements inférieurs à 5 pièces et 2 places de stationnement automobile pour tous les logements de 5 pièces et plus.- 2 zones différentes d'application en fonction de l'éloignement à une gare) ;
- Action 13 : Tenir compte des déplacements alternatifs à l'automobile dans les aménagements futurs (préconisation de secteurs résidentiels pacifiés avec des places de stationnements regroupées) ;
- Action 14 : Accessibilité pour tous (stationnements PMR) ;
- Action 16 : Réglementer le transport et les livraisons de marchandises en ville ;
- Action 17 : Mise en place d'un observatoire des déplacements (mesures des stationnements).

A noter que, si l'Action 3 cite la facilité de stationnement au titre des fonctionnalités attendues d'un PEM, la création de place de stationnement sur la voirie n'est pas abordée, sauf pour les poids lourds (action 16).

Le stationnement des 2 roues motorisés n'est pas spécialement traité.

Observations du public :

- Beaucoup d'observations, émanant principalement de Catoviens, protestent contre les normes de construction de parkings dans les nouvelles constructions. Certains proposent des valeurs beaucoup plus fortes, par exemple 1 emplacement voiture au moins pour tout logement, 2 à partir de 50 m² ou 80 m², idem pour les bureaux et 1 parking par commerce ;
- Concernant les emplacements de stationnement pour livraison, certains trouvent que les ratios proposées sont trop drastiques, alors que d'autres parlent d'un emplacement livraison pour 5 commerces de détail ;
- Certains demandent aussi des emplacements pour 2 roues motorisés, depuis 2 places pour 10 logements jusqu'à 2 places par 50 m² de SHON ;
- Des plaintes concernant la zone de stationnement payant de Chatou (problème du report du stationnement des voitures en périphérie de cette zone, opposition à son agrandissement, préconisation d'un macaron « résident » pour les riverains de cette zone, critique de l'action des policiers municipaux...) ;
- Demande de stationnement alterné dans certaines rues ;
- Demande un plan général des parkings avec le nombre de places et la durée autorisée,
- Demandes de parkings spécifiques pour les 2 roues motorisés ;
- Une action d'harmonisation des réglementations de stationnement (page 85 du PLD), n'est pas jugée utile, et n'est pas besoin d'une campagne de communication sur les abus en matière de stationnement ;
- Une demande au Vésinet pour un parking de grande capacité avec des navettes vers les gares RER, une autre pour accroître le nombre de places de stationnement en souterrain près des gares ;
- Demandes d'un contrôle plus strict du stationnement pour éviter les voitures ventouses, en

particulier en zone verte au Vésinet.

5.10.2 - avis des PPA (STIF ou conseil général), des associations, des élus,...

Le STIF :

- pas d'observation concernant le stationnement des voitures ou des 2 roues motorisés,

Le Conseil général :

- demande, pour l'action 10, de préconiser les normes de stationnement pour les PLU.

Le CADEB :

- pas très d'accord avec l'évolution proposée des règles de stationnement instaurant un régime préférentiel pour les résidents et un régime dissuasif pour les actifs. Favoriser le stationnement résidentiel des riverains, qui disposent d'un garage, encourage la mauvaise pratique de laisser sa voiture dans la rue au lieu de la garer chez soi.
- Pour l'action 10, demande de préconiser des normes de stationnement pour les PLU.

Les municipalités de Carrières, Chatou, Croissy, Houilles et Sartrouville

- approbation initiale du projet sans observation ;
- les avis recueillis en cours d'enquête figurent respectivement au titre 3 du rapport.

Municipalité de Montesson :

- approbation initiale du projet par la municipalité, assortie d'un ensemble d'observations ;
- les avis recueillis en cours d'enquête figurent au chapitre 3.7.5.2. La note de M. Jean-Yves Galet , maire-adjoint à l'environnement et aux services publics, déposée dans le registre de Montesson le 9 février 2013 et résumée au 3.7.5.3 reprend de façon plus claire les observations initiales.

Municipalité du Vésinet :

- a émis avant enquête un avis défavorable non lié au stationnement.
- les avis recueillis en cours d'enquête figurent au chapitre 3.7.7.2.

5.10.3 - Il convient de souligner que le projet de PDUIF, dans son action 5.3, entend encadrer le développement du stationnement privé :

- pour le stationnement résidentiel, la norme plancher à inscrire dans les PLU ne pourra exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune ;
- pour les bureaux, la norme plafond sera fixée en fonction de la situation de la commune dans l'agglomération.

A noter qu'il n'est pas fixé de norme en matière de stationnement des deux roues motorisés.

5.10.4 - ce thème n'est pas abordé dans le mémoire de réponse de la CCBS.

Commentaires de la commission d'enquête :

Compte tenu du nombre d'observations à ce sujet, il apparaît nécessaire d'entreprendre, pour les nouveaux logements dans la boucle, une nouvelle étude (en conformité avec les préconisations du SDRIF et du PLUIF) du nombre souhaitable d'emplacement de stationnement de voiture, mais aussi de 2 roues motorisés, en s'intéressant aussi aux immeubles de bureaux et aux commerces.

Par ailleurs, nous constatons que la mise en place d'une politique commune de stationnement dans la Boucle ne fait pas l'unanimité.

Une observation intéressante : le plan général des parkings publics avec le nombre de places et la durée autorisée.

Les autres observations du public sont plutôt relatives à des problèmes locaux (nouvelles zones de stationnement payant, contrôle du stationnement, stationnement alterné...)

5.11 circulation et stationnement des poids lourds

5.11.1 - Un certain nombre de rues des communes de la CCBS sont interdites à la circulation des poids lourds de plus de 3,5 tonnes, interdiction dûment signalée par des panneaux à l'entrée des voies concernées (cas de la rue Ernest Renan à Houilles ou des rues empruntées par le bus de ligne n°19 au Vésinet).

Par ailleurs, le dossier d'enquête traite très légèrement du problème du stationnement des PL (page 24 « ...les aires de livraisons sont très bien respectées dans la boucle, le stationnement illicite existe, mais reste marginal... »).

5.11.2 - On note que 33 observations ont porté sur l'interdiction faite aux PL de plus de 3,5 T d'emprunter certaines voies, notamment au Vésinet (liées au parcours des bus de la ligne n°19) et à Houilles (rue Ernest Renan).

Rien de significatif par contre n'a été noté à propos du stationnement des poids lourds, lequel, apparemment, ne semble pas poser de problème particulier.

5.11.3 - ce point n'a pas été abordé par la CCBS dans son mémoire en réponse.

Commentaires de la commission d'enquête :

Le respect de la législation sur les poids lourds de plus de 3,5 t est mal assuré, voire même pas du tout. Il relève cependant de la vigilance des polices municipales qui devraient se monter plus contraignantes.

De la même façon, le stationnement illicite des poids lourds doit être mieux contrôlé même s'il est possible de le solutionner partiellement par l'installation de mobilier urbain complémentaire ou l'aménagement d'aire de stationnement réservées quand la chose est réalisable.

Enfin, comme il est proposé dans le PLD, il sera utile de définir un « schéma d'itinéraires des poids lourds à l'échelle de la Boucle », malgré un trafic poids lourds inférieur à la moyenne de l'Ile-de-France.

5.12 réseau ferré, gares et pôles multimodaux

5.12.1 - Le réseau ferré est un acteur majeur dans le système de déplacement de la Boucle, mais les actions le concernant sont a priori au niveau de la région et non de la CCBS, bien que la CCBS et les communes de la Boucle soient des interlocuteurs importants de la RATP et de la SNCF. De fait, le PLD ne comporte pas d'action sur le réseau ferré traversant la Boucle lui-même.

En revanche, il développe l'action 3 - Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité, comprenant les gares ferroviaires et routières et l'aménagement de leurs abords.

5.12.2 - Observations du public

- demande de prise en compte dans le PLD de la ligne T2 actuelle au pont de Bezons comme pôle d'interconnexion,
- demande de prolongement de la ligne T2 jusqu'à Sartrouville,
- proposition (au nom du CADEB) d'une liaison nord-sud de la Boucle en tramway,
- demande d'arrêt de tous les trains en gare de Chatou Croissy et Vesinet centre,
- doute sur la possibilité affichée (page 10) de rame supplémentaire du réseau ferré ;
- problème d'accessibilité PMR signalé au RER Chatou côté Croissy,
- suggestion de programmer les opérations de labellisation des équipements d'intermodalité dans le cadre du PLD,
- demande de faire participer les usagers à la réflexion sur les pôles d'échange et de mieux prendre en compte les PMR.

5.12.3 - avis des PPA (STIF ou conseil général), des associations, des élus,...

Le STIF

- Par rapport à l'objectif fixé dans le nouveau PDU : l'ensemble des gares d'Ile-de-France mis aux standards de qualité requis d'ici 2020, il reste quelques aménagements des gares de la Boucle qui ne sont actuellement pas programmés par le PLD,
- Compléter une programmation des labellisations de gares routières et de Parcs Relais restant à effectuer sur les pôles d'échanges.

Le Conseil général n'a pas formulé d'observation sur ce sujet.

Le CADEB :

- demande d'aménager des Pôles d'échanges multimodaux de qualité. (a moduler en fonction de l'offre de TEC)

Les municipalités de Carrières, Chatou, Croissy, Houilles et Sartrouville :

- approbation initiale du projet sans observation
- les avis recueillis en cours d'enquête figurent respectivement au titre 3 du rapport.

Municipalité de Montesson :

- approbation initiale du projet par la municipalité, assortie d'un ensemble d'observations,
- les avis recueillis en cours d'enquête figurent au chapitre 3.7.5.2. La note de M. Jean-Yves Galet , maire-adjoint à l'environnement et aux services publics, déposée dans le registre de Montesson le 9 février 2013 et résumée au 3.7.5.3 reprend de façon plus claire les observations initiales.

Municipalité du Vésinet :

- a émis avant enquête un avis défavorable non lié au présent thème.
- les avis recueillis en cours d'enquête n'abordent pas non plus ce thème.

5.12.4 avis de la CCBS

Au sujet de la prise en compte de l'arrivée de la ligne T2 au pont de Bezons, la CCBS a répondu que, bien que cet aspect ne figure pas dans le dossier PDL, l'arrivée du T2 a été prise en considération dans les faits (nouvelle ligne 6 reliant la gare de Houilles-Carrières au pont de Bezons, ligne 272 de la RATP passant par la gare du T2 et prolongée jusqu'en gare de Sartrouville...)

Commentaires de la commission d'enquête :

Même si l'arrivée de la ligne T2 au pont de Bezons a été prise en considération dans les faits, il est anormal que le PLD actuel n'en parle pas et ne fasse pas de projet d'avenir à ce sujet. La prolongation du T2 jusqu'à Sartrouville serait à étudier avec les autorités compétentes, une liaison nord-sud de la Boucle en tramway étant quant à elle sans doute nettement plus problématique.

Le dialogue entre la CCBS et les transporteurs ferrés (RATP, SNCF) pour les inciter à améliorer la qualité et la rapidité du transport et l'accueil en gare, pour lesquels beaucoup de manques sont actuellement ressentis, est à poursuivre ; il pourrait faire l'objet d'une action du défi 2 rendre les transports collectifs plus attractifs.

Il serait effectivement utile de programmer les opérations de labellisation des équipements d'intermodalité dans le cadre du PLD.

La participation d'usagers (sans doute représentés par des associations) à la réflexion sur les pôles d'échange pourrait être bénéfique.

5.13 accès à l'autoroute A 14

5.13.1 - Le tracé actuel de l'autoroute A14, joignant Saint-Germain-en-Laye à La Défense, lui fait traverser la Boucle en son milieu,, sans aucune liaison d'entrée ou de sortie avec la boucle elle-même. La question est donc posée de savoir si les communes de la Boucle peuvent trouver un avantage ou non à aménager une liaison directe avec l'A14 telle qu'envisagée dans le PLD (page 8), sous forme d'un échangeur ou d'un demi-échangeur, ou la création d'une gare routière près du péage de l'A 14 à Montessonnet d'une ligne de bus reliant cette gare à la Défense.

Il faut savoir que dès l'année qui a suivi l'ouverture de l'A 14 (1996), la CTCOP, qui regroupe Keolis et Véolia-Transporta été créée pour l'exploitation de la « Ligne de bus express A14 ». Cette ligne relie Mantes-la-Jolie (4 gares) à la Défense via l'A 14 en assurant un départ de bus toutes les 10 minutes le matin, puis toutes les heures en milieu de journée et enfin toutes les demi-heures en soirée, pour un temps de parcours total de 50 à 65 minutes, et ce, dans les deux sens.

5.13.2 - Peu nombreux sont les intervenants qui se sont manifestés sur le sujet, mais ceux qui l'ont fait l'ont fait avec insistance. L'association Chatou demain, l'ADREC par la voix de Madame Bernard et quelques visiteurs se déclarent opposés à un quelconque accès à l'A14, craignant qu'il n'amène davantage de véhicule à l'intérieur de la boucle qu'il n'en enlèverait.

5.13.3 - Sur ce point les élus sont divisés : à Carrières-sur-Seine, Chatou et Montesson, avis plutôt favorable à une ouverture limitée (par exemple à une ligne de bus « express », scepticisme à Sartrouville, demande d'une étude spécifique à Houilles.

5.13.4 - A part une citation marginale (page 8), le sujet de l'accès à A 14 n'a pas été abordé dans le projet de PLD. Dans son mémoire en réponse la CCBS indique : « La CCBS doit lancer prochainement une étude globale de circulation...« la question de la création potentielle d'un échangeur A 14 sera intégrée dans cette étude... ».

Commentaires de la commission d'enquête :

Il est impossible de trancher une telle question s'il n'a pas été procédé préalablement à une modélisation du réseau et à une estimation des flux entrants et sortants de l'A14 dans l'hypothèse de la création d'un accès.

De même, l'intérêt d'une ligne de bus empruntant l'A 14 de Montesson à la Défense, avec ou sans parking de dissuasion au voisinage de l'accès, n'est pas démontré. L'étude éventuelle devra tenir compte du « bouchon » créé à l'arrivée de l'A14 à la Défense et également estimer l'impact d'un arrêt supplémentaire de la « ligne de bus express A14 » au niveau de la boucle.

La commission estime cette étude indispensable : il faut répondre à la question : une agglomération de 180 000 habitants traversée par une autoroute doit elle ou non avoir accès à celle ci, pour quelles raisons et dans quelles conditions ?

5.14 franchissement de la Seine

5.14.1 - Ce thème correspond à 2 sujets :

- le franchissement de la Seine par les modes doux, objet de l'action 8 du PLD,
- de nouveaux franchissements de la Seine (routiers, ferroviaires...).

5.14.2 - avis des PPA (STIF ou conseil général), des associations, des élus,...

Le CADEB :

- Le CADEB est favorable à l'utilisation d'encorbellements sur des ponts existants au-dessus de la Seine pour créer des cheminements pour piétons et cyclistes, notamment le long du viaduc de l'A14.

La municipalité de Carrières -sur-Seine :

- serait favorable à un élargissement du pont de Chatou, mettant les trottoirs en encorbellement, pour arriver à 2 fois 3 voies automobiles.

La municipalité de Montesson :

- propose de mettre en fonction sur le pont de Chatou 3 voies de circulation au lieu de 2 vers Paris le matin et vers Chatou en fin d'après-midi (contre 1 en sens inverse).

La municipalité de Chatou

- est sceptique sur l'intérêt de la proposition faite par le Maire de Montesson , car ce serait juste déplacer un peu le goulet,
- envisage de favoriser la traversée de la Seine aux piétons et cyclistes pour atteindre à partir de Chatou la gare « Rueil-sur-Seine » du « Grand Paris Express » quand elle sera active. Le moyen le plus adéquat reste à déterminer (passerelle, télécabines...).

La municipalité de Houilles :

- estime que le cheminement cyclable établi dans la Boucle devrait être prolongé vers Nanterre et vers l'ouest, en franchissant la Seine par des ouvrages en encorbellement sur les viaducs du chemin de fer.

Les municipalités de Croissy-sur-Seine, Sartrouville, Le Vésinet :

- pas d'observation notable concernant ce thème.

5.14.3 - avis de la CCBS

Au point VII de sa réponse, la CCBS a écrit qu'elle devait lancer prochainement une étude globale de circulation [routière], dans laquelle seront entre autres intégrées les questions du franchissement de la Seine et particulièrement la situation du pont de Chatou.

Commentaires de la commission d'enquête :

I - Aménager un franchissement pour les piétons et cyclistes en encorbellement d'un pont existant est a priori une bonne idée, déjà pratiquée sur le pont RER de Chatou pour aller sur l'île de Chatou. Pour les autres ponts, il convient d'examiner l'utilité de chaque ouvrage et sa faisabilité, en accord avec la commune située sur l'autre berge. Par exemple Monsieur Alexandre Joly, maire de Houilles, souhaite que la piste cyclable entre Sartrouville et Houille soit prolongée jusqu'à Nanterre-Université le long du pont de chemin de fer.

Les autres idées d'un nouveau pont sur la Seine en direction de Paris, impliquant deux départements, ne peuvent être traitées qu'au niveau de la région.

Concernant les mesures pour améliorer la circulation automobile sur le pont de Chatou, il nous apparaît judicieux que soit d'abord vérifié où se trouve réellement le goulot d'étranglement de la circulation (sur le pont, en amont ou en aval?), de façon à ne pas se lancer dans des aménagements inefficaces. S'agissant d'interventions sur des routes départementales, ils ne peuvent être réalisés qu'en concertation avec les deux départements concernés.

II - Pour répondre à la contrainte qui cumule libération du sol et possibilité de grand franchissement, souplesse d'implantation, évitement des éléments de circulation existants (voitures, bus, vélos, piétons) et régularité de la desserte, certaines villes n'ont pas hésité à mettre en place dans leur périmètre un système de télécabines. Son installation est peu coûteuse (5 à 7 M euros/km), autorise un bon débit (cabines allant jusqu'à 70 passagers ayant permis le transport de plus de 850 000 personnes à Portland, par exemple, dès la première année). Ses références : Grenoble, Caracas, New-York, Portland, Medellin, Barcelone, Lisbonne, Montréal, Taipei, Cologne, Singapour, Istanbul et il est actuellement à l'étude pour Annecy et Nantes. Il mériterait sans doute de l'être aussi pour la CCBS, même si, à priori, son impact visuel n'est pas neutre (mais son intérêt touristique, si son parcours est bien choisi, peut être un argument positif).

Un tel dispositif pourrait par exemple être utilisé dans l'avenir pour relier la boucle à la station de Rueil de la future ligne verte du Grand Paris Express.

6 CAS PARTICULIERS

6.1 remarque préliminaire

Les observations analysées ci-après concernent des situations locales, mais relèvent du PLD dans la mesure où elles traitent de questions liées à la voirie ou aux transports.

6.2 Le Pecq, le Vésinet et Croissy -sur-Seine : axe rue du 11 novembre – chemin de ronde

6.2.1 – l'axe routier constitué par la promenade Guy de Maupassant, le chemin de Ronde et la rue du 11 novembre 1918 relie Croissy-sur-Seine au débouché nord du pont du Maréchal de Lattre de Tassigny (pont de Bougival) au quartier République du Vésinet et au pont Georges Pompidou (pont du Pecq) ; à la sortie de Croissy-sur-Seine il sépare les communes du Pecq et du Vésinet.

Dans le projet de PLD cet axe a été classé dans la voirie de 3ème ordre, correspondant à la définition : « transit local plus rabattement sur les axes de de premier et second ordre ».

6.2.2 – Madame Laurence Bernard, maire du Pecq, a remis à la commission d'enquête la copie d'une lettre du 15 février 2013 à Monsieur le président de la CCBS, pour attirer son attention sur ce classement qu'elle trouve inapproprié (voir ci-dessus chapitre 3.7.8) ; elle estime que cette voie doit être considérée comme une simple voie de desserte.

La même observation a été formulée par Monsieur Yves Rambaud, trésorier de l'association « Aménagement et Environnement de la Boucle, Le Vésinet, Croissy, Le Pecq » (AEB) dans une lettre du 16 février 2013 à la commission d'enquête (voir ci-dessus chapitre 3.7.6), à laquelle était jointe une lettre du 5 juillet 2010 de Monsieur le Président de la CCBS, indiquant que cet axe, ainsi que la rue de l'Ecluse, ne peuvent être considérées que comme voirie de desserte.

Une autre intervention dans ce sens a fait l'objet d'une lettre du 12 février 2013 de l'association du Chemin de Ronde (voir chapitre 3.8.13 ci avant)

Commentaires de la commission d'enquête :

Les membres de la commission d'enquête qui ont eu l'occasion d'emprunter cet axe ont constaté de réelles difficultés de circulation ; il paraît effectivement difficile de le considérer comme une voie structurante, même de 3ème catégorie.

La commission prend acte du contenu de la lettre référence 10-970 du 5 juillet 2010 adressée par Monsieur Murez, président de la CCBS, à Monsieur Jean-Paul Bourguet, président de l'AEB : « Je ne peux que vous confirmer ce que j'avais déjà eu l'occasion de dire oralement lors des réunions auxquelles j'ai assisté c'est à dire que pour la CCBS ces deux axes ne sauraient faire partie de la voirie structurante et qu'elles ne peuvent être considérées que comme voiries de desserte locale.»

6.3 Desserte du collège du Cèdre au Vésinet

6.3.1 – Des parents d'élèves fréquentant le collège du Cèdre et habitant le quartier République au Vésinet souhaitent que ce collège soit desservi, tout au moins aux heures scolaires, par une ligne de bus directe.

Dans une note remise au commissaire enquêteur lors de la permanence du 16 février Madame Tétard a fait plusieurs propositions de desserte par une modification des trajets des lignes existantes 20, 22 ou 7, ou encore par la création d'une ligne spécifique concernant plusieurs établissements scolaires.

Elle a joint à cette note les résultats d'une enquête effectuée auprès de parents d'élèves, qui appuient sa demande et soulignent que les solutions alternatives (marche à pied, vélo ou RER) sont peu

satisfaisantes car peu sécurisées.

Commentaires de la commission d'enquête :

La demande formulée par Madame Tétard et soutenue par les parents d'élèves concernés mérite d'être examinée ; la commission, qui ne dispose pas des éléments techniques permettant de formuler des propositions concrètes, exprime la recommandation que la CCBS se rapproche de Madame Tétard, et/ou des associations de parents d'élèves concernées, pour examiner la question et étudier, avec la ville du Vésinet, les dispositions qui permettraient d'améliorer la desserte du collège du Cèdre (et éventuellement d'autres établissements scolaires, au Vésinet ou ailleurs).

Dans le même ordre d'idées, la commission a pris note de demandes concernant l'amélioration de la desserte par bus du lycée des Pierres Vives à Carrières-sur-Seine.

6.4 RD 321 à Carrières-sur-Seine

6.4.1 – Une observation a été déposée dans le registre de Carrières-sur-Seine par Monsieur Gérard Bertin, président de l'Association des riverains et usagers de la RD 321.

Il fait remarquer que la RD 321, qui traverse le centre ancien de Carrières, accueille des « flots de véhicules » à destination du pont de Chatou ou de la gare de Houilles-Carrières-sur-Seine ; du fait de sa largeur insuffisante, les bus ont du mal à se croiser sans s'arrêter.

6.4.2 – au cours de la réunion du 2 février 2013 Monsieur Arnaud de Bourousse, maire de Carrières-sur-Seine, a déclaré être conscient du problème : dans sa partie située en centre ville, la vitesse est limitée à 30 km/h, mais elle est étroite, très fréquentées notamment par les élèves de groupes scolaires ; il souhaite son déclassement en voie communale et recherche une possibilité de déviation.

6.4.3 – dans le dossier d'enquête la CCBS indique « la voie transversale RD 321 est l'axe principal assurant la liaison nord-sud de l'est de la boucle de la Seine entre Croissy-sur-Seine et Carrières-sur-Seine, même si les charges de trafic supportées sont relativement faibles ». Elle a classé cet axe en voie structurante d'ordre 2, qui correspond à un transit communautaire.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission a conscience des difficultés de circulation sur la RD 321 dans le centre ancien de Carrières-sur-Seine ; elle constate que ces difficultés sont appréciées différemment par la CCBS, qui estime « les charges de trafic supportées sont relativement faibles », et les élus qui ont conscience des difficultés rencontrées par les riverains.

Une concertation paraît indispensable entre le département, gestionnaire de la voie, la CCBS et la ville pour trouver, à défaut d'une déviation, un partage pacifié entre les différents utilisateurs.

6.5 Projet de couloir de bus à Chatou

6.5.1 - En page 59 du projet de PLD, au titre de l'action 2 : Améliorer la vitesse commerciale des

bus, il est prévu à Chatou un aménagement de carrefour dès 2014 : « pour faciliter la liaison entre l'avenue du Maréchal Foch et la gare en créant 3 voies d'accès (environ 150 m chacune) réservées aux bus sur les principales branches du carrefour ». Le coût de cet aménagement est estimé à 315 000 €.

6.5.2 - Ce projet a provoqué une réaction de l'ADREC, qui pointe l'absence d'information des Catoviens avant et pendant l'enquête, demande « Où exactement ? Sur quel espace ? Au détriment des trottoirs ? » et juge le coût prohibitif pour un bénéfice de quelques secondes. Cette position a été soutenue par 3 autres observations du public.

Commentaires de la commission d'enquête :

La phrase de la page 59 ne permet effectivement pas de se faire une idée précise du projet d'aménagement. La commission, qui ne dispose pas des éléments techniques permettant de formuler un avis concret, exprime la recommandation que le projet soit présenté et discuté en conseil municipal à Chatou et au sein de la CCBS. Il en va de même au Vésinet pour le projet d'aménagement du carrefour entre la route de Sartrouville, la route de Montesson, l'avenue Jean Jaurès et le Boulevard Carnot.

6.6 Rue Ernest Renan à Houilles

6.7

6.6.1 - Comme noté au chapitre 5.11, le projet propose un « schéma d'itinéraires poids lourds à l'échelle de la boucle ». Or la rue Ernest Renan, à Houilles, malgré l'interdiction qui leur est faite par des panneaux en entrée de rue (« interdit aux poids lourds de plus de 3,5 t »), et malgré son étroitesse, est régulièrement parcourue par des poids lourds qui, à l'évidence, cherchent à éviter le carrefour du Grand Cerf souvent encombré et à raccourcir leur trajet.

Par ailleurs, cette rue fait l'objet d'un projet de réaménagement sur le point d'être réalisé par la ville, qui comprend la matérialisation de places de parking créant ainsi une circulation en quinconce.

6.6.2 - Plusieurs visiteurs sont venus aborder le sujet. Ainsi, Monsieur Flahaut, Monsieur Février, Monsieur Lopez comme Monsieur et Madame Béraud ont marqué leur lassitude de voir des camions emprunter cette voie et leur inquiétude devant le projet municipal qui matérialise 27 places de parking sur chaussée dans une rue qui comprend un nombre presque double de riverains.

Commentaires de la commission d'enquête :

Cette question ne relève pas directement de la compétence de la CCBS.

Il appartient à la police municipale de prendre des dispositions pour s'opposer à la mauvaise habitude qu'ont pris les camionneurs en raccourcissant leur trajet. Il reste que la tentation d'emprunter ce raccourci existera fortement tant que la congestion du carrefour du Grand Cerf demeurera.

Versailles, le

Georges-Michel Brunier

Michel Gasquet

Jacques Bernard Bouissières

**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE
LA BOUCLE DE LA SEINE (YVELINES)**

PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT

Enquête publique du 14 janvier au 16 février 2013

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

**7 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION
D'ENQUETE**

La commission a constaté que l'enquête a connu un intérêt très inégal dans les différentes communes : si le public s'est assez largement manifesté à Chatou et au Vésinet, il n'en a pas été de même dans les autres villes de la communauté de communes.

Cela peut s'expliquer par un déficit en matière de communication : 5 parutions dans la presse, 10 affiches pour l'ensemble de la boucle, quelques insertions dans les journaux municipaux...C'est le bouche à oreille qui a été le plus efficace.

Mais cela peut aussi s'expliquer par un déficit d'influence de la CCBS : en dehors des élus, ou d'un organisme collectif comme le CADEB, mieux informés, les habitants de la boucle n'ont pas manifesté d'esprit communautaire : à Chatou et au Vésinet les nombreuses observations formulées par le public ou par des associations d'intérêt local portent essentiellement sur des critiques ou des attentes sur des sujets cantonnés à l'intérieur des limites communales, voire des quartiers.



Rappels préalables :

I - La commission d'enquête entend au préalable rappeler quelques éléments pour situer le PLD, objet de l'enquête :

A la date de rédaction du présent rapport, le seul document qui s'impose en matière de déplacements est le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France (PDUIF) approuvé le 15 décembre 2000.

Toutefois, ce document est en cours de révision ; le projet de nouveau PDUIF est rédigé, il sera soumis à l'enquête publique au second trimestre 2013 et devrait être approuvé à la fin de 2013 ou au début de 2014.

Ce projet de PDUIF concerne l'ensemble de la région, et donc n'atteint pas le niveau de précision pouvant intéresser une collectivité locale.

Les article L1214-30 et suivants du code des transports offrent donc la possibilité de compléter « en certaines de ses parties » le PDUIF pour « en détailler et préciser le contenu ».

De par la situation géographique en forme de presqu'île, la boucle de la Seine présente de réelles difficultés en matière de déplacements, surtout pour en sortir ; ces difficultés sont communes à l'ensemble des sept villes, indépendamment des limites communales. L'élaboration d'un PLD s'imposait donc, à l'initiative, conformément au code des transports, de la la CCBS.

Compte tenu de l'avancement du projet de PDUIF révisé, il était normal que ce PLD soit élaboré en tenant compte de celui-ci, qu'il a vocation à compléter et préciser au plan local.

II - La commission d'enquête est consciente que le PLD est un « plan », c'est à dire un document proposant des objectifs ; ce n'est pas un programme, et il est normal que, les objectifs ayant été fixés, des études soient nécessaires pour passer à une phase plus concrète de programmation, puis de réalisation.

Mais elle considère que le document soumis à l'enquête est insuffisamment abouti sur un certain nombre de points et devrait être complété avant son approbation par le conseil communautaire, tout en rappelant qu'il faudra très certainement le réviser pour le mettre en conformité avec le futur PDUIF, dans les trois ans de l'approbation de celui-ci.

Elle prend par ailleurs en considération les difficultés actuelles et probablement futures pour la CCBS résultant du nombre considérable d'acteurs concernés par la mise en œuvre d'un plan de déplacement : acteurs locaux : département, communes, associations, et acteurs extérieurs : région, STIF, transporteurs,...



La commission a ainsi apprécié les aspects positifs du dossier soumis à l'enquête :

- l'intérêt collectif d'un plan local de déplacements sur l'entité géographique caractérisée constituée par la boucle de la Seine est indiscutable ;
- le projet de PLD aborde les principaux thèmes concernés par les problèmes de déplacements dans la boucle : accès aux pôles d'échanges et les transports vers Paris et la Défense, modes doux, réseau de bus, stationnement, circulation des poids lourds ;
- un calendrier et un budget ont été établis pour chacune des 21 actions envisagées
- le projet de PLD a été établi en référence au futur PDUIF, donc pourra si nécessaire être mis en conformité avec celui-ci sans difficulté particulière ;
- les critiques, parfois vives, qui ont été formulées par les participants à l'enquête, ont le plus souvent porté sur des questions d'intérêt local, et non, à de rares ou polémiques exceptions près, sur les principes généraux contenus dans le projet ;
- compte tenu des réelles difficultés de déplacement actuelles, il est de l'intérêt de l'ensemble des habitants de la boucle de la Seine que le PLD, remanié, soit mis en œuvre dans les meilleurs délais ;
- dans son mémoire en réponse, la CCBS a pris l'engagement de compléter ou corriger le document pour tenir compte de certaines observations.

Mais elle entend également tenir compte des éléments négatifs suivants :

- le dossier soumis à l'enquête n'a pas pris en considération des événements importants concernant les déplacements survenus récemment dans le périmètre de la CCBS, tels que l'arrivée de T2 à Bezons, ou prévus à court terme comme la tangentielle nord et la mise en place du RER E ;
- l'étude nécessaire d'un éventuel accès à l'A14 n'a pas été entreprise ;
- la prise en compte des grands projets de construction dans la boucle ne figure pas dans le dossier (projet connu : ZAC Princesse au Vésinet).
- le dossier aurait pu être plus précis sur certaines dispositions concernant des aménagements importants à l'échelle de la boucle, qui ne sont abordés que comme sujets d'études, par exemple :
 - la localisation des pistes cyclables nécessaires pour la continuité des déplacements en vélo, des carrefours à aménager,...
 - des propositions pour la localisation des zones 30 dans les centres ville à aménager par les communes ;
 - des propositions pour améliorer le franchissement de la Seine, notamment pour les modes actifs.

o O o

Compte tenu de ce qui précède, et compte tenu de l'intérêt pour ses habitants de voir s'améliorer dans un délai acceptable les conditions de déplacements dans la boucle de la Seine, la commission d'enquête émet un **avis favorable** sur le projet de Plan Local de Déplacements de la communauté de communes de la Boucle de la Seine, tel qu'il est défini dans le dossier soumis à l'enquête publique du 14 janvier au 16 février 2013.

Cet avis favorable est assorti des **réserves** suivantes :

Réserve n° 1 : sous le contrôle du STIF, et en concertation avec la ville du Vésinet et les associations concernées, procéder sans délai à un examen approfondi des conditions d'exploitation de la ligne de bus n° 19 :

- itinéraire, et plus particulièrement sur la commune du Vésinet ;
- horaires ;
- définition des véhicules.

Réserve n° 2 : faire un état (description et plans) des pistes cyclables intercommunales nécessaires pour compléter le réseau existant afin assurer la continuité des trajets, y compris dans les carrefours ou ronds-points, et ceci quel que soit le gestionnaire de la voirie.

Réserve n° 3 : préalablement à sa présentation au conseil communautaire pour approbation, intégrer au dossier de PLD les incidences dans la boucle de l'arrivée du T2 à Bezons, et de la mise en place prochaine de la tangentielle nord et du RER E

Réserve n° 4 : intégrer également les compléments demandés par le STIF dans ses conclusions (rappelées au chapitre 3.5.4 du rapport), et prendre en compte les remarques formulées par les services techniques du Conseil général.

La commission d'enquête formule par ailleurs les **recommandations** suivantes :

Recommandation n° 1 : examiner, en concertation avec la ville du Vésinet et les associations de parents d'élèves, les dispositions concernant la desserte du collège du Cèdre à partir du quartier de la République. Cette recommandation concerne également la desserte du lycée des Pierres Vives et plus généralement celle de l'ensemble des lycées et collèges de la boucle.

Recommandation n° 2 : le PLD devrait tenir compte de la présence de l'autoroute A 14 sur le territoire de la boucle ; à défaut d'une prise de position sur leur opportunité, qui nécessitera des études spécifiques, il devrait expliciter les différentes options qui se présentent pour tirer ou non parti de cette présence et prévoir les études adéquates.

Recommandation n° 3 : pour la révision du document la CCBS devrait prendre en considération les observations formulées par le CADEB, le réseau Vélo 78 et IDSR78 dans leur contribution du 16 février 2013 (avis déjà formulé lors de l'élaboration du projet complété par une annexe).

Versailles, le

Georges-Michel Brunier Michel Gasquet Jacques Bernard Bouissières

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BOUCLE DE LA SEINE (YVELINES)

PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT

Enquête publique du 14 janvier au 16 février 2013

ANNEXES

8 LISTE DES ANNEXES

1. décision n° E12000150/78 du 23 octobre 2012 Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Versailles
2. arrêté n° 2012 – 06 du 12 décembre 2012 de Monsieur le Président de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine (CCBS)

3. copie des encarts publiés dans la presse
4. certificats d'affichage pour les sept communes et la CCBS
5. procès verbal de synthèse des observations
6. mémoire en réponse de la CCBS
7. tableau d'analyse des observations portées dans les registres, dans les courriers ou autres communications écrites
8. index des sigles utilisés dans le dossier ou dans le rapport
9. sommaire des défis et propositions d'actions du projet de PDUIF (2013)