



Bus



AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles



Pièce A Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

Dossier d'enquête d'utilité publique



Sommaire - Pièce A

1. OBJET DE L'ENQUETE	3
1.1. Maitrise d'ouvrage.....	4
1.2. Les financeurs	4
1.3. Projet soumis à l'enquête	4
1.4. Objet de l'enquête	8
2. INSERTION DU DOSSIER DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE	10
2.1. Projet avant l'enquete publique	11
2.2. L'enquête publique	18
2.3. A l'issue de l'enquête.....	20
2.4. Les autres procédures en lien avec le projet	22
3. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE	25
3.1. Textes généraux : les Codes	26
3.2. Textes relatifs à l'enquête publique	26
3.3. Autres textes spécifiques s'appliquant au projet.....	26



1. Objet de l'enquête

1.1. Maitrise d'ouvrage.....	4
1.2. Les financeurs.....	4
1.3. Projet soumis à l'enquête	4
1.3.1. Description générale du projet.....	4
1.3.2. Principales caractéristiques du projet.....	5
1.3.3. Calendrier de l'opération	7
1.4. Objet de l'enquête.....	8

1.1. MAITRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par Île-de-France Mobilités.



Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité en région Île-de-France. A ce titre, Ile-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Ile-de-France Mobilités, dont le Conseil d'administration est composé d'élus de la Région Ile-de-France et des huit départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Ile-de-France.

Le présent projet fait partie des projets d'infrastructures de transport portés par Île-de-France Mobilités.

1.2. LES FINANCEURS

Le financement des études est assuré à parts égales par la Région Île-de-France et le Département du Val d'Oise.



La Région Île-de-France est le principal financeur du développement des transports en Île-de-France. L'amélioration des transports du quotidien concrétise la révolution des transports engagée en 2016 pour tous les franciliens.



Le Département du Val d'Oise agit pour faciliter les déplacements en transports en commun et participe notamment au financement des études de bus en site propre sur son territoire.

Le projet Bus Entre Seine étant une opération d'infrastructure majeure pour le territoire francilien, le financement des étapes ultérieures est assuré dans le cadre du Contrat de plan Etat Région (CPER).

1.3. PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

1.3.1. Description générale du projet

Le projet Bus Entre Seine prévoit la mise en œuvre d'aménagements en faveur des bus sur le territoire d'Argenteuil – Bezons – Sartrouville – Cormeilles-en-Parisis.

Les collectivités directement concernées par les aménagements sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Collectivités concernées par le projet

Commune	EPT ou communauté d'agglomération	Département
Argenteuil	EPT 5 Boucle Nord de Seine	Val d'Oise
Bezons	CA Saint-Germain Boucles de Seine	Val d'Oise
Sartrouville		Yvelines
Cormeilles-en-Parisis	CA Val Parisis	Val d'Oise

Ce territoire est marqué par des secteurs denses en habitations et emplois et par un fort renouvellement urbain qui renforcera l'attractivité du territoire. La présence de nombreux équipements, dont le rayonnement dépasse souvent l'échelle communale, traduit également son dynamisme : secteurs commerçants, services publics, établissements d'enseignement, équipements sportifs, culturels et de santé.

Le territoire du projet est desservi par plusieurs lignes structurantes de transports en commun ferré (RER A, Transilien J et L, tramway T2). Un réseau de bus dense permet de relier les différents quartiers du territoire aux gares. Toutefois, ces lignes souffrent de conditions de circulation difficiles, notamment en heures de pointe, pénalisant ainsi leur efficacité et leur régularité.

Le projet Bus Entre Seine vise à améliorer les performances du réseau de bus et les conditions de déplacements des voyageurs, par des aménagements adaptés au territoire. Il comprend deux volets distincts et complémentaires :

- **Des voies dédiées aux bus** : entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Cormeilles-en-Parisis). Elles permettront d'améliorer significativement l'efficacité des lignes de bus, en les affranchissant des aléas de la circulation. Ces voies dédiées s'accompagnent de la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable tout au long du tracé, et d'une requalification des espaces publics ;
- **Des mesures d'accompagnement**, permettant d'optimiser les temps de parcours, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Elles comprennent la priorité aux feux et l'aménagement des principales stations. Les impacts des mesures d'accompagnement sont limités, elles ne nécessitent pas d'acquisitions foncières ni de réaménagements de la voirie de façade à façade.

Le projet Bus Entre Seine renforcera ainsi la régularité des lignes et réduira les temps de trajets. Il permettra ainsi d'améliorer les conditions de rabattement vers le réseau structurant (Train, RER, Tramway).

La ligne 272 (Gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – Gare de Cormeilles-en-Parisis) sont concernées sur la totalité de leur itinéraire, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service.

D'autres lignes de bus pourront bénéficier des aménagements (lignes 2, 4, 6, 8, 9, 34, 140, 262, 340, H). L'itinéraire de certaines lignes sera restructuré de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements.

L'aménagement de voies dédiées aux bus s'accompagnera d'une requalification des espaces publics, avec notamment des aménagements favorisant les **modes doux** (aménagements cyclables continus, trottoirs qualitatifs) et des **aménagements paysagers**, pour un meilleur cadre de vie.

1.3.2. Principales caractéristiques du projet

Les principales caractéristiques techniques du projet Bus Entre Seine sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Principales caractéristiques du projet Bus entre Seine

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

1.3.3. Calendrier de l'opération

La figure suivante présente le calendrier prévisionnel des procédures et des travaux. La mise en service des aménagements est envisagée à l'horizon 2027, sous réserve des autorisations administratives et de la mise en place des financements.

📅	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Phase Etudes	Schéma de Principe et Dossier d'enquête publique				Instruction du dossier et organisation de l'enquête publique				Enquête publique				◆ Déclaration d'Utilité Publique (DUP)				Etudes d'avant-projet				Etudes de projet											
Acquisitions foncières																																
Phase Travaux									Dévoisement des réseaux concessionnaires								Travaux d'infrastructure															
																													Mise en service des aménagements ◆			

Figure 2 : Planning directeur simplifié

1.4. OBJET DE L'ENQUETE

La réalisation du projet de Bus Entre Seine nécessite, à ce stade, l'organisation d'une enquête publique au titre de la déclaration d'utilité publique (en application de l'article L. 1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

L'article L. 110-1 du Code de de l'expropriation pour cause d'utilité publique précise que « *l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre. Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier de ce code* ».

Cet article distingue donc deux hypothèses :

- Soit l'opération faisant l'objet de la déclaration d'utilité publique (DUP) constitue une opération relevant de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, auquel cas, l'enquête publique préalable sera régie par les dispositions du Code de l'environnement ;
- Soit l'opération n'entre pas dans le champ d'application de l'enquête publique environnementale, dans ce cas, l'enquête publique sera organisée selon les modalités prévues par le seul Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le champ d'application de l'enquête publique environnementale est défini par l'article L. 123-2 du Code de l'environnement :

« I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 à l'exception :

- des projets de création d'une zone d'aménagement concerté ;

- des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat ;

- des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 ;

- des projets d'îles artificielles, d'installations, d'ouvrages et d'installations connexes sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive »

L'article R. 122-2 du même Code dresse la liste des projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale de façon systématique ou après examen au cas par cas, en application de l'article L. 122-1 du même Code.

Au cas particulier, l'opération envisagée est soumise à évaluation environnementale au cas par cas, en application de la rubrique 6 de l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement, au des « *construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente* ».

A la suite de sa saisine par Ile-de-France Mobilités, le Préfet de la Région Ile-de-France, en tant qu'autorité environnementale, a, par une décision n°DRIEE-SDDTE-2020-025 en date du 3 février 2020 prescrit la réalisation d'une évaluation environnementale.

Dans ces conditions, le présent projet est soumis à une enquête publique qui sera régie par les dispositions du Code de l'environnement.

Le dossier d'enquête publique comporte donc l'ensemble des pièces exigées au titre de l'article R. 112-4 du Code de l'expropriation et de l'article R. 123-8 du Code de l'environnement).

Par ailleurs, dès lors que la déclaration d'utilité publique pourra emporter mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Sartrouville, Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis l'enquête publique porte, conformément à l'article L. 153-54 du Code de l'urbanisme, « *à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence* ».

Les dossiers de mise en compatibilités des PLU des communes d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville, sont respectivement présentés en pièces I.1, I.2, I.3 et I.4.

En résumé, l'enquête publique est donc requise au titre des articles L. 1 et L. 110-1 du Code de l'environnement. Elle portera sur :

- L'utilité publique du projet ;
- La mise en compatibilités des plans locaux d'urbanisme d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.

Le dossier d'enquête publique comporte les pièces suivantes, conformément à la législation en vigueur :

Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

- Objet et conditions de l'enquête
- Insertion du dossier dans la procédure administrative
- Textes régissant l'enquête

Pièce B : Notice explicative

- Historique du projet
- Présentation du projet soumis à l'enquête publique
- Intérêt et utilité publique du projet

Pièce C : Plan de situation

Pièce D : Plan général des travaux

Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

- Description du projet et de ses principales caractéristiques
- Principes généraux d'exécution des travaux

Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses

- Estimation du coût du projet
- Plan de financement

Pièce G : Etude d'impact

- Pièce G.1. : Préambule
- Pièce G.2. : Résumé Non Technique
- Pièce G.3. : Description du projet et solutions de substitutions envisagées
- Pièce G.4. : Analyse de l'état initial de l'environnement et aperçu de son évolution en absence de mise en oeuvre du projet
- Pièce G.5. Evaluation des impacts du projet et des mesures associées
- Pièce G.6. : Compatibilité du projet avec les principaux documents de planification du territoire
- Pièce G.7 : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000
- Pièce G.8 : Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés
- Pièce G.9. : Evaluation environnementale des mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme
- Pièce G.10. : Analyse complémentaire liées aux infrastructures de transport
- Pièce G.11. Méthodologie et auteurs

Pièce H : Evaluation socio-économique

Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Pièce I.1. : Dossier de mise en compatibilité : Ville d'Argenteuil
- Pièce I.2. : Dossier de mise en compatibilité : Ville de Bezons
- Pièce I.3. : Dossier de mise en compatibilité : Ville de Corneilles-en-Parisis
- Pièce I.4. : Dossier de mise en compatibilité : Ville de Sartrouville

Pièce J : Annexes, avis émis sur le projet et réponse du maître d'ouvrage

- Délibérations d'Ile-de-France Mobilités
- Les concertations sur le projet
- Les avis liés à l'évaluation environnementale et mémoire en réponse associée
- Les autres avis



2. Insertion du dossier dans la procédure administrative

2.1. Projet avant l'enquête publique	11		
2.1.1. Historique du projet et études préalables.....	11		
2.1.1.1. Chronologie.....	11		
2.1.1.2. Articulation du projet avec les politiques globales d'urbanisme et de transport	11		
2.1.1.3. L'étude sectorielle de 2012-2013	12		
2.1.2. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales.....	12		
2.1.3. La concertation préalable.....	13		
2.1.3.1. Projet présenté lors de la concertation	13		
2.1.3.2. Périmètre de la concertation	14		
2.1.3.3. Déroulement de la concertation.....	14		
2.1.3.4. Bilan de la concertation	15		
2.1.4. Les étapes préalables à l'enquête publique	16		
2.1.4.1. Etudes Préliminaires et Schéma de Principe	16		
2.1.4.2. Evaluation environnementale.....	16		
2.1.4.3. Examen conjoint des personnes publiques associées dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	17		
2.1.4.4. Avis obligatoires requis dans le dossier d'enquête publique	17		
2.1.4.4.1. Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact.....	17		
2.1.4.4.2. Avis des collectivités territoriales intéressées par le projet	17		
2.2. L'enquête publique.....	18		
..... Erreur ! Signet non défini.			
2.2.1. Avant l'enquête	18		
2.2.1.1. Autorité compétente	18		
2.2.1.2. Ouverture de l'enquête publique	18		
2.2.1.3. L'information du public.....	18		
2.2.2. Durant l'enquête	18		
2.2.2.1. Déroulement de l'enquête.....	18		
2.2.2.2. Prérogatives DE la commission d'enquête OU du commissaire enquêteur	19		
2.2.2.3. Modification du projet en cours d'enquête publique : suspension de l'enquête publique	19		
2.2.3. Clôture de l'enquête et prise en compte des observations du public	19		
2.2.3.1. L'élaboration du rapport d'enquête et de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête	19		
2.2.3.2. La communication du rapport et des conclusions de l'enquête.....	19		
2.3. A l'issue de l'enquête	20		
2.3.1. La déclaration de projet.....	20		
2.3.2. La déclaration d'utilité publique.....	20		
2.3.3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	21		
2.3.4. La poursuite des études	21		
2.4. Les autres procédures en lien avec le projet	22		
2.4.1. L'arrêté de cessibilité	22		
2.4.2. Procédure d'autorisation environnementale	22		
2.4.3. Dossiers liés au patrimoine	23		
2.4.4. Archéologie préventive	24		
2.4.5. Permis de démolir et permis de construire.....	24		
2.4.6. Autorisation d'occupation temporaire du domaine public.....	24		
2.4.7. Construction et mise en service	24		

2.1. PROJET AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1.1. Historique du projet et études préalables

2.1.1.1. CHRONOLOGIE



Figure 3 : Chronologie des décisions administratives et des études liées au Bus Entre Seine

2.1.1.2. ARTICULATION DU PROJET AVEC LES POLITIQUES GLOBALES D'URBANISME ET DE TRANSPORT

Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF) a fait émerger plusieurs secteurs susceptibles d'accueillir des lignes T Zen, dont une liaison Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Enghien-Epinay-sur-Seine.

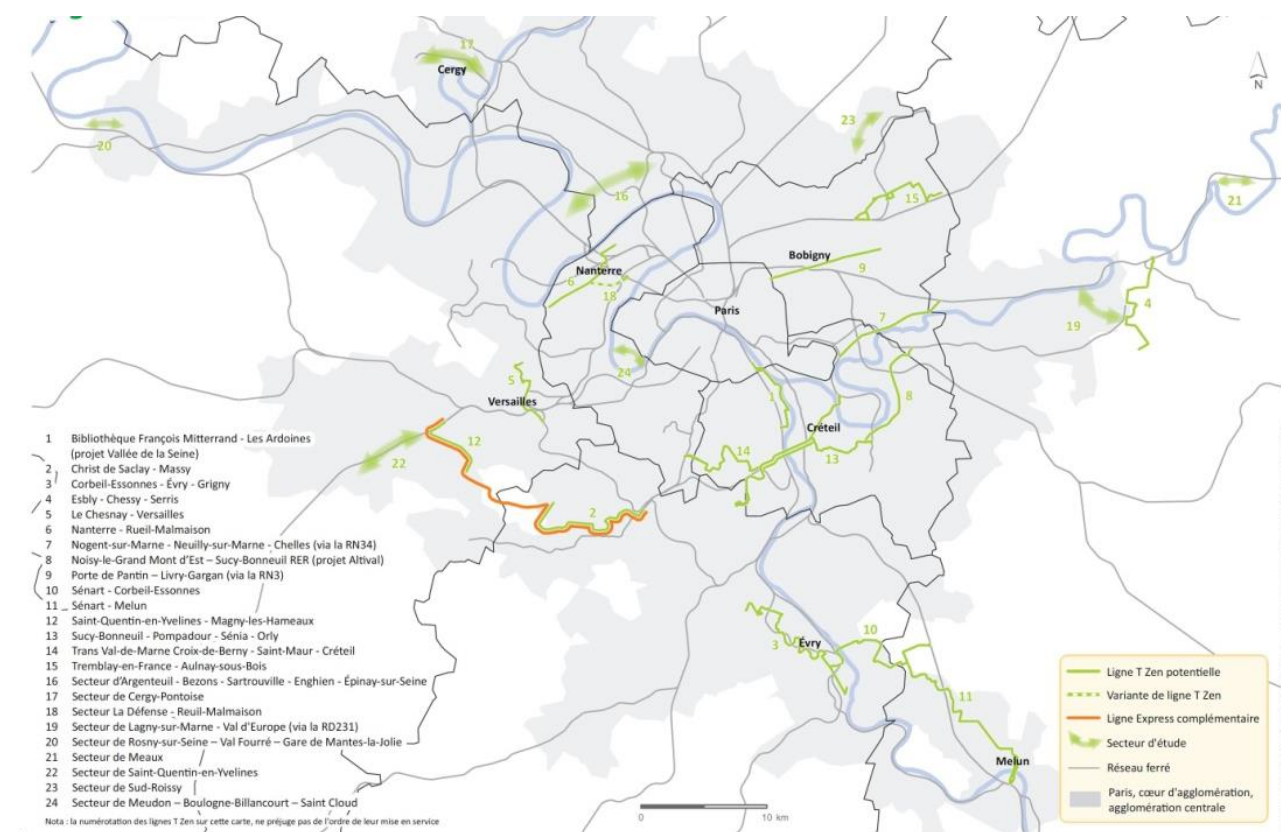


Figure 4 : Liaisons T Zen potentielles identifiées au PDUIF (2012)

Par ailleurs, des projets concernant deux axes routiers structurants du secteur d'étude étaient inscrits au Contrat Particulier entre la Région et le Département (CPRD) du Val d'Oise pour la période 2009-2015 :

- la requalification de la RD311 en boulevard urbain ;
- un TCSP (transport en commun en site propre) sur la RD392.

Le Schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013 et approuvé par le décret en Conseil d'Etat n°2013-1241 du 27 décembre 2013, fait également part d'un projet de TCSP à horizon de réalisation 2030 dans le secteur d'Argenteuil (RD311 et RD392).

2.1.1.3. L'ETUDE SECTORIELLE DE 2012-2013

En 2012-2013, Île-de-France Mobilités a piloté une **étude de la desserte en TCSP du secteur Argenteuil - Bezons - Sartrouville - Epinay-sur-Seine**, permettant notamment de confirmer l'opportunité et la faisabilité d'aménagements de sites propres en faveur des transports collectifs.

Deux axes ont été identifiés comme prioritaires, compte tenu des forts trafics routiers et de la congestion qui les caractérisent :

- la RD392 entre le pont de Bezons et le secteur Val Notre-Dame (intersection avec l'avenue Jean Jaurès à Argenteuil), potentiellement prolongée à plus long terme jusqu'à Cormeilles-en-Parisis ;
- la liaison Pont de Bezons - Gare d'Argenteuil par la rue Barbusse ou un autre itinéraire à l'intérieur du tissu urbain.

Des aménagements plus ponctuels (suppression ou régulation du stationnement sur voirie, réaménagement de carrefours, etc.) figurent également parmi les aménagements identifiés pour améliorer les conditions de circulation des bus sur certains tronçons.

Le Conseil d'Ile-de-France Mobilités a approuvé lors de sa séance du 7 octobre 2015 une convention de financement relative aux études DOCP, à la concertation préalable, aux études préalables au schéma de principe et à l'enquête publique pour un projet d'aménagements en faveur des bus entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, Sartrouville Val-Notre-Dame et Cormeilles-en-Parisis.

2.1.2. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le document de référence d'Ile-de-France Mobilités pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet.

Le DOCP constitue également le dossier support de la concertation.

Le projet Bus Entre Seine au stade du DOCP est présenté ci-après.

Description générale du projet

Afin d'améliorer la desserte en transports collectifs du territoire et notamment des liaisons entre le Pont de Bezons (Tram 2) et les gares ferroviaires d'Argenteuil, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis, le projet prévoyait :

- La mise en place de voies bus dédiées entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons (Tram 2), le quartier des Indes à Sartrouville et le boulevard des Bois Rochefort à Cormeilles-en-Parisis ;
- Des mesures d'accompagnement permettant d'améliorer la performance et la lisibilité des bus dans la circulation générale vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville.

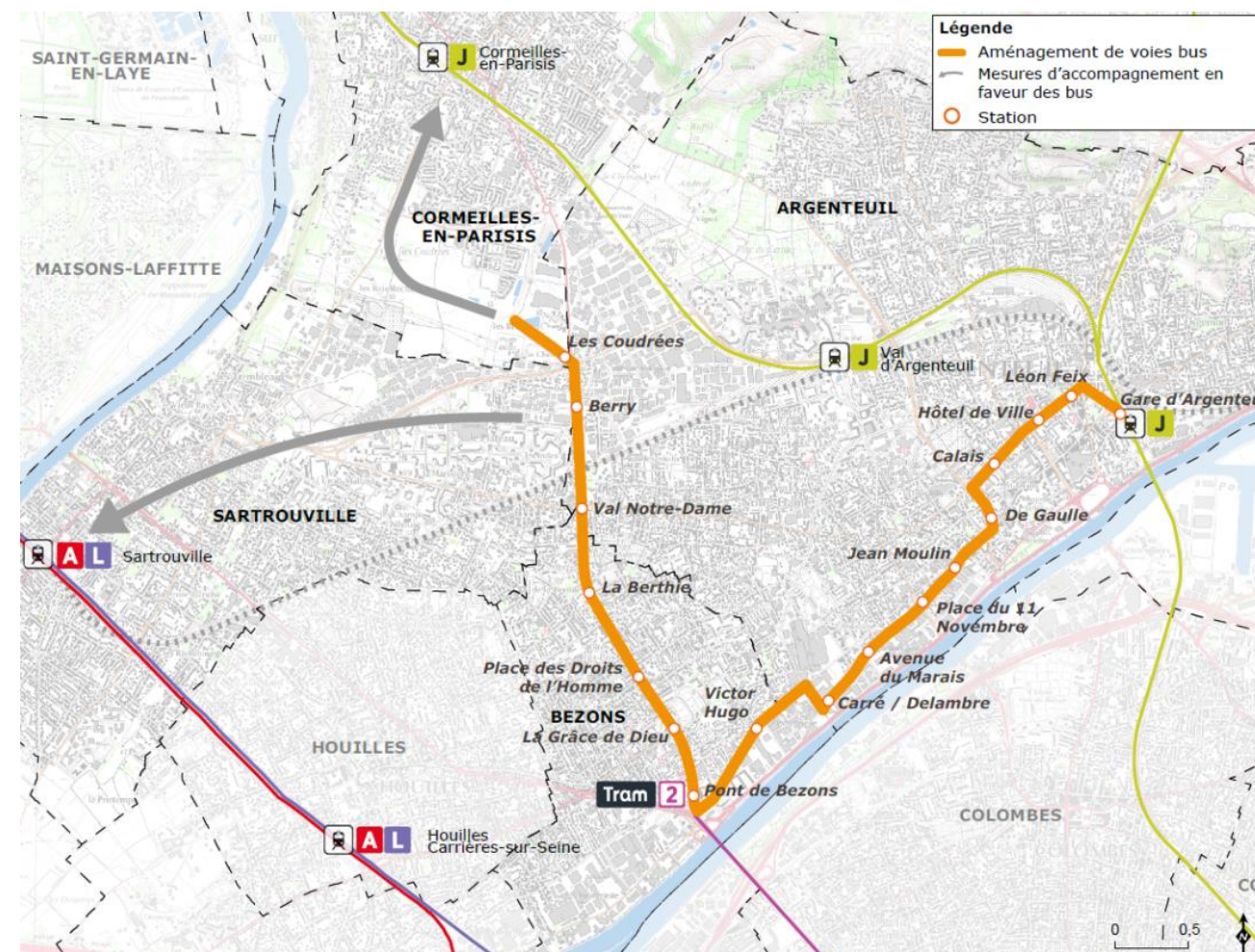


Figure 5 : Projet retenu au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités)

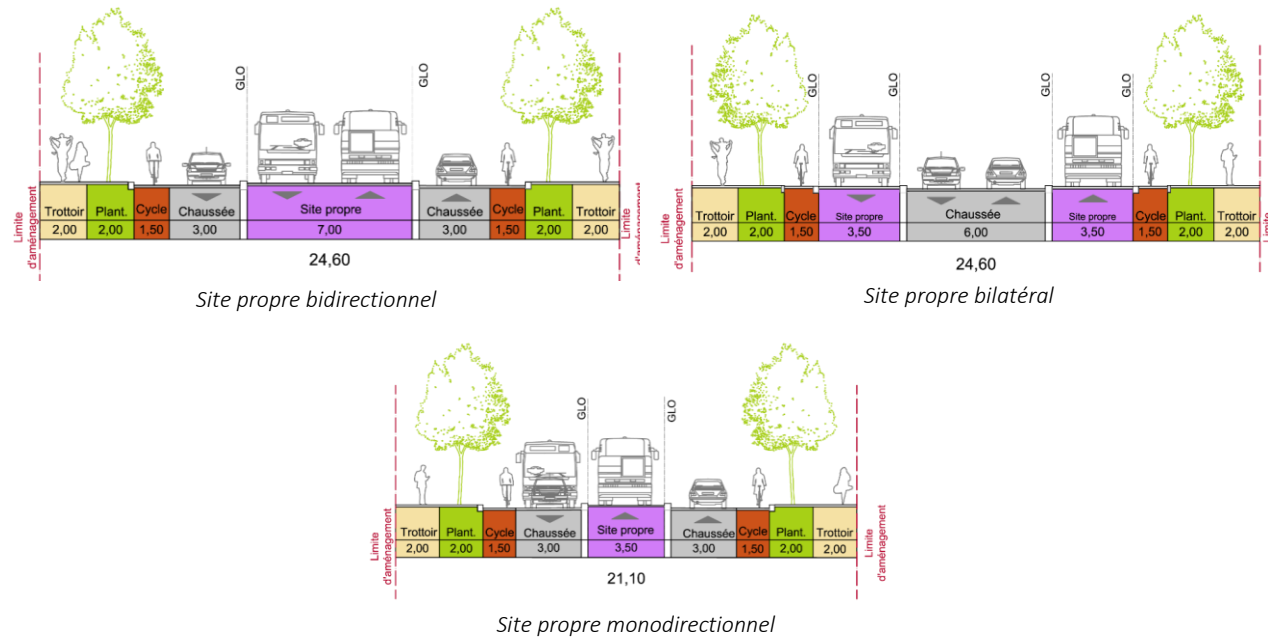
Le projet prévoyait :

- 8,5 km de voies bus créées ainsi que 17 stations ;
- la priorité aux feux pour les bus sur près de 16 km ;
- 48 000 voyageurs / jour bénéficiant des aménagements ;
- des gains de temps compris entre 5 et 12 minutes.

Le projet était estimé à 115,3 M€ HT dont 106,3 M€ pour l'aménagement des voies dédiées aux bus et 9 M€ pour les mesures d'accompagnement facilitant la circulation des bus (conditions économiques de mars 2017).

Voies dédiées

Des voies bus dédiées étaient prévues sur environ 8,5 km entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons et le secteur des Bois-Rochefort (Cormeilles) via l'avenue Gabriel Péri et la rue Lucien Sampaix (RD392). Il s'agissait principalement de voies bus à double sens dont la configuration était adaptée localement aux secteurs traversés. Ponctuellement, les bus pouvaient bénéficier de voies bus dans un seul sens, voire emprunter la circulation générale. En parallèle des voies bus, des itinéraires cyclables étaient prévus de même qu'une amélioration du confort des cheminements piétons.



Exemples d'aménagements retenus au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités)

Mesures d'accompagnement

A Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis, des mesures d'accompagnement étaient proposées pour faciliter la circulation des bus :

- mise en place de la priorité aux carrefours à feux ;
- aménagement des principales stations ;
- intervention au niveau de certains carrefours, à préciser dans les études ultérieures, pour faciliter la circulation des bus.

Le conseil d'Ile-de-France Mobilités a approuvé le 13 décembre 2017 le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).

2.1.3. La concertation préalable

2.1.3.1. PROJET PRESENTE LORS DE LA CONCERTATION

Le projet présenté lors de la concertation consistait en l'aménagement de voies réservées aux bus. Ces aménagements s'accompagnaient d'une requalification des espaces publics, avec notamment la création d'itinéraires cyclables et des aménagements paysagers pour une meilleure qualité de vie : végétation, trottoirs élargis, etc.

Grâce à ces aménagements dédiés aux bus et à des mesures d'accompagnement visant à faciliter le déplacement des bus dans la circulation générale, un objectif d'amélioration de la régularité des lignes locales et de réduction des temps de trajet était poursuivi.

Les lignes 3 (Pont de Bezons – La Frette-sur-Seine) et 272 (gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) étaient particulièrement concernées.

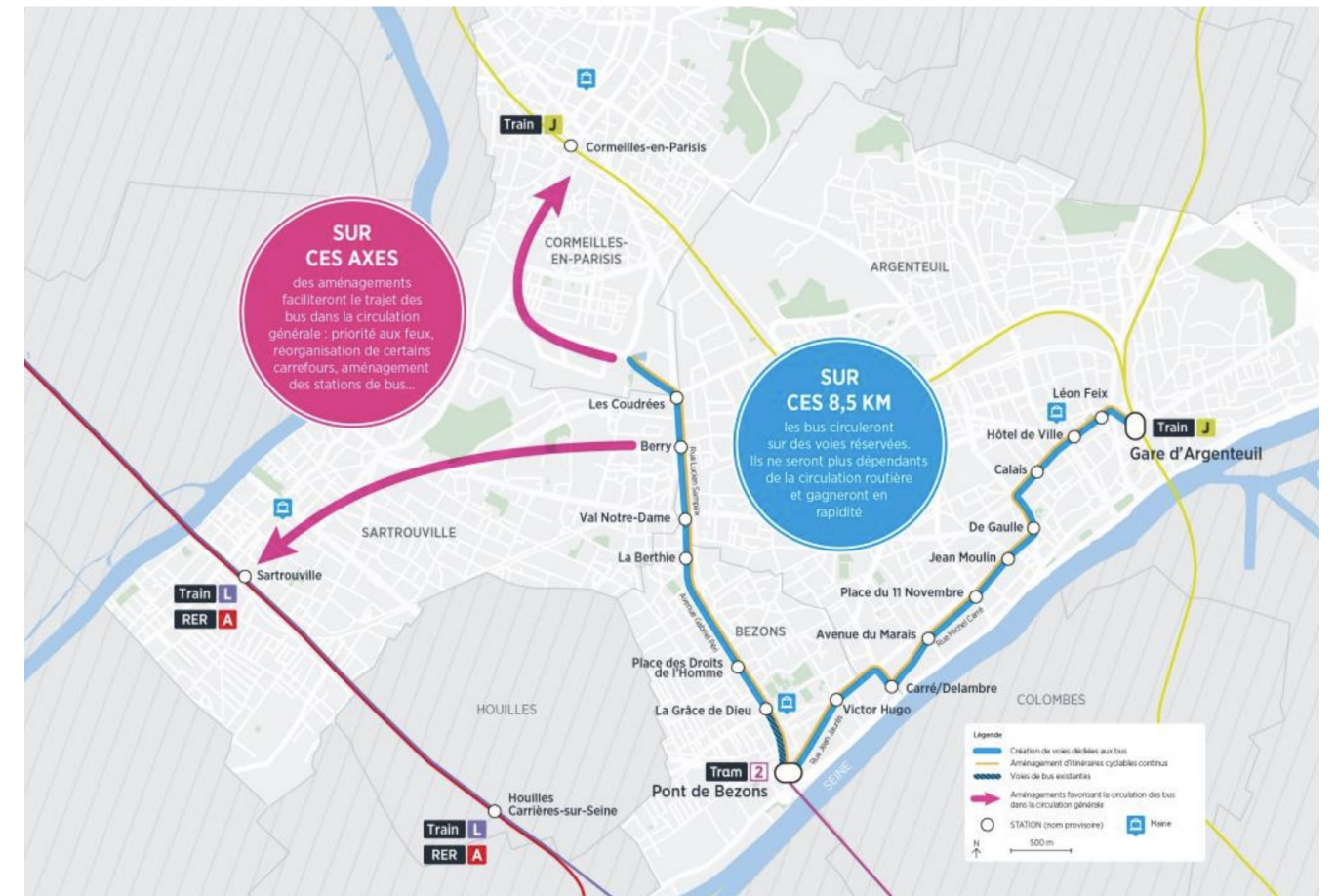


Figure 6 : Le tracé du projet Bus Entre Seine (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)

2.1.3.2. PERIMETRE DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sur le projet Bus Entre Seine s'est déroulée du 19 mars au 20 avril 2018, sur le territoire des communes concernées par le projet : Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis.

La concertation préalable constitue un temps d'information et d'échange entre l'équipe du projet et les riverains, usagers du réseau de transports en commun, collectivités locales, acteurs associatifs et économiques du secteur. Elle permet notamment à chacun de s'informer sur les caractéristiques et les objectifs poursuivis par le projet, de poser ses questions et d'émettre ses propositions, avant que le projet ne soit arrêté.

Les objectifs de la concertation étaient de :

- Présenter au public le projet et ses principales caractéristiques ;
- Dialoguer avec le public sur les enjeux du territoire et le projet proposé ;
- Recueillir les impressions et avis sur le projet ;
- Eclairer les décisions futures sur le projet, notamment les études à venir, avant enquête publique.

2.1.3.3. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le dispositif d'information mis en place en amont de la concertation comprenait :

- un site internet dédié au projet : www.bus-entre-seine.fr ;
- un dépliant d'information complet et présentant la démarche de concertation ;
- des affiches déployées lors des rencontres ou sur les panneaux d'informations des mairies ;
- une vidéo présentant le tracé et les futurs aménagements ;
- des partages Facebook donnant une visibilité au site internet dédié ;
- un communiqué de presse.



Le dépliant d'information, distribué dans les boîtes-aux-lettres le long du tracé et tracté en certains lieux publics (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)



Panneau pédagogique, ici disposé à la gare de Cormeilles-en-Parisis lors de la rencontre terrain (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)

Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à sa disposition de :

- Un coupon T, volet détachable du dépliant, à renseigner et à renvoyer gratuitement par voie postale ;
- Un formulaire de contribution libre sur le site internet, ainsi qu'une carte participative permettant de laisser un avis géolocalisé.

Par ailleurs, trois rencontres de terrain ont été organisées :

- A la gare de Cormeilles-en-Parisis ;
- Au pont de Bezons, terminus du T2 ;
- Au Marché des Indes de Sartrouville.

Deux réunions publiques ont également été organisées :

- A Argenteuil, espace Nelson Mandela ;
- A Bezons, à l'hôtel de Ville.

Le projet en bref

Gains de temps en bus, aux heures de pointe du matin (estimations):

Gare d'Argenteuil > Pont de Bezons	Environ 10 min gagnées
Gare de Cormeilles-en-Parisis > Pont de Bezons	Environ 12 min gagnées
Quartier des Indes > Pont de Bezons	Environ 5 min gagnées

Les prochaines étapes

CONCERTATION (2018) → ENQUÊTE PUBLIQUE (2018) → DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (2018) → TRAVAUX (2019)

Le coût et le financement du projet

L'INFRASTRUCTURE	LE MATÉRIEL ROULANT	L'EXPLOITATION
115 millions d'euros	100 millions d'euros	100 millions d'euros

Les acteurs du projet

- Ile-de-France**: La Région Ile-de-France est le premier financeur du développement des transports en Ile-de-France. L'amélioration des transports du quotidien concrétise la révolution des transports engagée en 2016 pour tous les Franciliens.
- Le Département du Val d'Oise**: Le Département du Val d'Oise agit pour faciliter les déplacements en transports en commun et participe au financement des études de bus en site propre.
- Ile-de-France Mobilités**: Maître d'ouvrage des études, imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens.

La Région Ile-de-France et le Département du Val d'Oise financent les études. Les collectivités et acteurs locaux sont par ailleurs associés aux études, tout au long du projet.

Votre avis compte : du 19 mars au 20 avril 2018, participez à la concertation

Pour vous informer : www.bus-entre-seine.fr

Pour donner votre avis : Le coupon T joint à ce dépliant. Le formulaire de dépôt d'avis sur le site internet du projet. La carte participative, accessible depuis www.bus-entre-seine.fr

Pour participer :

3 rencontres usagers et riverains :

- Le mardi 20 mars, de 16h30 à 19h, en gare de Cormeilles-en-Parisis ;
- Le mardi 3 avril, de 17h à 19h, au terminus du T2 à Pont de Bezons ;
- Le mercredi 11 avril, au marché des Indes de Sartrouville.

2 réunions publiques :

- A Argenteuil, le mercredi 28 mars de 19h à 21h, en salle Nelson Mandela, 82, boulevard du Général Leclerc ;
- A Bezons, le jeudi 5 avril de 19h à 21h, en salle des mariages de l'Hôtel de Ville.

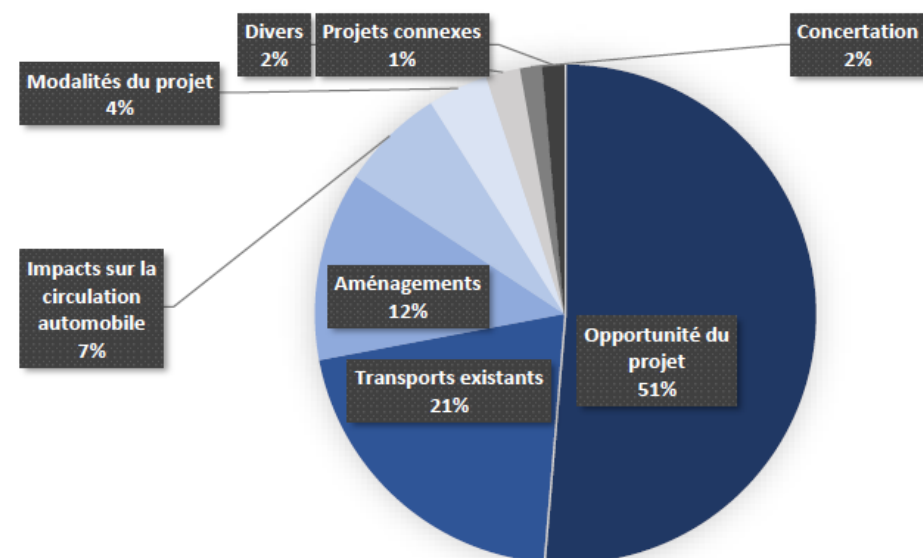
Dépliant d'information (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)

Au total, 589 contributions ont été recueillies :

- 400 par les cartes T postales ;
- 60 via les rencontres terrain ; 46 à partir du site internet ;
- 43 par carte participative ; 38 lors d'une réunion publique ;
- 2 par courriers.

2.1.3.4. BILAN DE LA CONCERTATION

Une majorité des contributions a porté sur l'opportunité du projet, ainsi que sur le réseau de transport actuel. Quelques avis ont été exprimés sur les aménagements envisagés, ainsi que sur les impacts de sa réalisation sur la circulation automobile. Enfin, dans une moindre mesure, des remarques ont été faites à propos des modalités du projet, du déroulement de la concertation ou divers sujets en rapport avec le territoire.



Thématique des contributions de la concertation (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)

L'avis général sur le projet était le suivant :

- La majorité des participants adhère à l'opportunité du projet (82% des 400 participants ayant répondu au coupon T pensent que le projet est utile).
- La fluidité du trafic améliorée par les aménagements et les gains de temps en résultant étaient mis en avant par les participants.
- L'interconnexion entre les différentes lignes et les différents modes ainsi que la desserte des nouveaux quartiers étaient aussi mises en avant.
- Une partie des participants trouvait que le projet manque d'ambition notamment pour desservir Argenteuil (4^{ème} ville la plus peuplée d'Île-de-France) et regrette l'abandon du projet de prolongation du tramway T2.

Des différentes contributions, les principaux enseignements étaient les suivants :

- > **Un projet attendu pour améliorer le fonctionnement du réseau de bus**
 - Une adhésion générale en faveur du projet pour améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de bus, même si un prolongement du tramway T2 aurait été considéré par certains comme plus ambitieux ;
 - Des avis soulignant la desserte de quartiers stratégiques et de secteurs en mutation.
- > **Des points d'attention sur les aménagements de voies dédiées aux bus**
 - Des questionnements sur les impacts des voies bus sur la circulation routière, le stationnement, et les acquisitions foncières nécessaires le long du tracé ;

- Des interrogations concernant le positionnement des stations entre la Grâce de Dieu et Val Notre-Dame ;
 - De fortes attentes sur les aménagements cyclables le long du tracé et leurs conditions de cohabitation avec les autres modes (piétons, voitures).
- > **Des demandes de précisions sur les mesures d'accompagnement des bus dans la circulation générale vers les gares de Sartrouville et de Corneilles-en-Parisis**
 - Des questionnements sur leur efficacité, notamment comparée à celle des voies dédiées ;
 - Des interrogations sur le tracé des lignes structurantes vers les gares de Corneilles-en-Parisis et de Sartrouville RER
 - Une attente d'information sur le programme des mesures d'accompagnement en vue d'optimiser les temps de parcours sur l'ensemble des lignes.
 - > **Un projet à concevoir en tenant compte des enjeux de déplacement sur l'ensemble du territoire**
 - Des attentes sur la restructuration du réseau de bus autour du projet Bus Entre Seine pour mieux desservir l'ensemble du territoire, notamment le Val d'Argenteuil ;
 - Des attentes sur la fréquence et les horaires de certaines lignes, notamment la ligne 3 ;
 - Une attention sur le fonctionnement du tramway T2 et l'intermodalité au Pont de Bezons ;
 - Des interrogations sur l'articulation du projet Bus Entre Seine avec le Tram 11 Express.
 - > **Des attentes sur les modalités de poursuite du projet**
 - Une vigilance sur la limitation des impacts en phase travaux ;
 - La volonté d'une mise en service rapide du projet au regard des enjeux de déplacements.

Le conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé le 9 octobre 2018 le bilan de la concertation.

Suite à la concertation, le dialogue et l'information se sont poursuivis durant les études préliminaires et de schéma de principe avec :

- les collectivités lors des différentes rencontres sectorielles, comité technique et réunions bilatérales ;
- les associations du territoire (réunion du 14 novembre 2019 -cf. compte-rendu pièce J).

2.1.4. Les étapes préalables à l'enquête publique

2.1.4.1. ETUDES PRELIMINAIRES ET SCHEMA DE PRINCIPE

Les études préalables au schéma de principe (dites aussi études préliminaires) consistent à réaliser toutes les études nécessaires, en complément de celles déjà exécutées, pour explorer, définir, concevoir et estimer les choix techniques du système de transport et d'insertion urbaine en fonction de l'environnement rapproché. Elles permettent la stabilisation du programme d'aménagement de l'opération.

D'un niveau de détail plus avancé par rapport aux études de DOCP, les études préliminaires traitent de l'ensemble des sujets nécessaires à la définition du projet :

- Diagnostic territorial ;
- Etude du système de transport : infrastructure des voies bus, dimensionnement et équipement des stations, priorité aux feux, intermodalité, étude d'exploitation, étude de fréquentation et bilan socio-économique (BSE), etc. ;
- Insertion urbaine : dimensionnement et insertion des infrastructures (plans et profils en travers), modes doux, aménagements paysagers, assainissement ;
- Impacts du projet : foncier, circulation, environnement, etc. ;
- Estimation des coûts ;
- Planning de l'opération.

Ces études ont été réalisées entre fin 2018 et mi-2020.

Les études préliminaires participent à la réalisation du dossier de schéma de principe et du dossier d'enquête publique incluant l'étude d'impact.

L'objectif du schéma de principe est d'arrêter le programme de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

Le schéma de principe doit :

> Respecter le code de l'environnement et la compatibilité avec le cadre réglementaire régional

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par Île-de-France Mobilités. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6 du code de l'environnement).

> S'articuler avec les articles L2410 et suivants du Code de la commande publique

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article L. 2421-1 du Code de la commande publique :

« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle,

technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »

Le contenu du schéma de principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites aux articles R. 2431-4 et suivants du Code de la commande publique.

2.1.4.2. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale est un processus constitué :

- De l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après « étude d'impact » ;
- De la réalisation des consultations prévues par la réglementation, notamment auprès de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet ;
- Ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage (article L. 122-1 du code de l'environnement).

L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

- La population et la santé humaine ;
- La biodiversité ;
- Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;
- Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;
- L'interaction entre ces différents facteurs.

Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

Le projet de Bus entre Seine relève de la rubrique n°6.a) « Projets soumis à examen au cas par cas » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, relative à la construction de routes classées dans le domaine public. Au regard des possibles impacts notables sur l'environnement, l'autorité environnementale a indiqué au maître d'ouvrage la nécessité de réaliser une évaluation environnementale devant se conformer aux dispositions des articles L. 122-1, R. 122-1 et R. 122-5 à R. 122-8 du code de l'environnement (décision n°DRIEE-SDDTE-2020-025 du 03 février 2020).

Par ailleurs, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-19 et R. 414-21 et suivants du code de l'environnement, le projet fait également l'objet d'une évaluation de ses incidences au titre de Natura 2000 intégrée à la pièce G du présent dossier.

La pièce G du présent dossier comprend donc une étude des impacts de l'ensemble du présent projet ainsi qu'une évaluation des incidences Natura 2000. La pièce G contient également un résumé non technique qui synthétise l'essentiel des conclusions de l'étude d'impact.

2.1.4.3. EXAMEN CONJOINT DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec le projet font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, des établissements publics de coopération intercommunale compétents, des communes concernées et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme.

Cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative du Préfet du Val d'Oise, en charge de l'instruction de la demande de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

2.1.4.4. AVIS OBLIGATOIRES REQUIS DANS LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

2.1.4.4.1. Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact

L'avis de l'autorité environnementale porte sur l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes qui y sont soumis. Pour les projets, l'avis porte sur l'étude d'impact, et pour les plans et programmes (mise en compatibilité des documents d'urbanisme), l'avis porte sur le rapport des incidences environnementales.

L'autorité environnementale compétente émet un avis sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, le plan ou le programme. Cet avis vise à éclairer le public, le commissaire enquêteur et l'autorité chargée d'approuver le projet, plan ou programme sur les enjeux environnementaux du projet.

Par ailleurs, cet avis incite également le maître d'ouvrage à modifier ou améliorer son projet, le cas échéant.

En vertu de l'article R.122-6 I-3 du code de l'environnement, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) du Conseil général de l'environnement et du développement durable est identifiée comme l'autorité environnementale compétente pour le projet Bus Entre Seine.

Le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme comprenant les éléments de l'article R.104-18 du code de l'urbanisme est soumis pour avis à l'autorité environnementale compétente. En vertu des articles R.104-21 et R.104-22 du code de l'urbanisme, l'autorité compétente pour émettre un avis sur le dossier de mise en compatibilité des PLU est la mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Dans le cadre d'une procédure commune d'évaluation environnementale portant à la fois sur l'étude d'impact d'un projet et sur le rapport d'incidence environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, l'autorité environnementale compétente est définie par l'article R.122-27 du code de l'environnement. Pour l'application de la procédure commune, l'autorité environnementale unique est celle compétente pour le projet : la MRAE. L'autorité environnementale unique est consultée sur l'étude d'impact

du projet tenant lieu du rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du document d'urbanisme. Elle émet son avis dans les deux mois suivant la réception du dossier (article R.122-7 II du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale en date du 03/06/21 est joint dans la pièce J du présent dossier.

Conformément à l'article L.122-1 V du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage.

L'avis de l'AE porte également sur les évaluations environnementales des projets de mise en compatibilité des PLU d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis (procédure d'évaluation environnementale commune définie par l'article L.122-14 du code de l'environnement). L'avis de l'AE, ainsi que la réponse du maître d'ouvrage sont annexés au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

2.1.4.4.2. Avis des collectivités territoriales intéressées par le projet

D'autres avis ont été sollicités conformément à la réglementation applicable.

L'avis des collectivités locales (Argenteuil, Bezons, Sartrouville, Cormeilles-en-Parisis, Départements du Val d'Oise et des Yvelines) et de leurs groupements communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, communauté d'agglomération Val Parisis, EPT 5 Boucles Nord de Seine) sur le projet soumis à évaluation environnementale, conformément au V de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement : « *Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet*

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai fixé par décret en Conseil d'État sont ainsi mis à la disposition du public sur le site internet de l'autorité compétente lorsque cette dernière dispose d'un tel site ou, à défaut, sur le site de la préfecture du département ».

2.2. L'ENQUETE PUBLIQUE

2.2.1. Avant l'enquête

2.2.1.1. AUTORITE COMPETENTE

L'autorité compétente pour organiser l'enquête publique est, en principe, le Préfet du Département dans lequel l'opération est réalisée.

L'article R. 123-3 du Code de l'environnement prévoit que

« III.- Lorsque le projet porte sur le territoire de plusieurs communes, départements ou régions, l'enquête peut être ouverte et organisée par une décision conjointe des autorités compétentes pour ouvrir et organiser l'enquête. Dans ce cas, cette décision désigne l'autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats ».

ou le préfet désigné comme « coordonnateur », lorsque le projet concerne plusieurs départements, conformément à l'article L.123-3 et R.123-3 du Code de l'environnement

Ainsi pour le projet Bus entre Seine, l'enquête publique pourra être ouverte par une décision conjointe du Préfet des Yvelines et du Préfet du Val d'Oise.

Le maître d'ouvrage adresse le dossier d'enquête publique au préfet chargé de coordonner l'organisation de l'enquête.

Le Préfet saisit alors le président du Tribunal administratif de CERGY PONTOISE, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête. Celui-ci (ou celle-ci) est désigné dans un délai de 15 jours par le président du tribunal administratif.

2.2.1.2. OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Comme le prévoit l'article R.123-9 du code de l'environnement, l'autorité compétente pour ouvrir l'enquête publique précise par un arrêté 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête :

- l'objet de l'enquête ;
- la ou les décisions pouvant être adoptée(s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête ;
- la date d'ouverture de l'enquête, sa durée et ses modalités ;
- l'adresse du ou des sites internet sur lequel le dossier d'enquête peut être consulté ;
- le (ou les) lieu (x) ainsi que les horaires où le dossier de l'enquête peut être consulté sur support papier et le registre d'enquête accessible au public ;
- le ou les points et les horaires d'accès où le dossier de l'enquête publique peut être consulté sur un poste informatique ;

- la ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant le délai de l'enquête. S'il existe un registre dématérialisé, cet avis précise l'adresse du site internet à laquelle il est accessible.

L'avis indique en outre l'existence d'un rapport sur les incidences environnementales, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et l'adresse du site internet ainsi que du ou des lieux où ces documents peuvent être consultés s'ils diffèrent de l'adresse et des lieux où le dossier peut être consulté. Il fait état, lorsqu'ils ont été émis, de l'existence de l'avis de l'autorité environnementale mentionné au V de l'article L.122-1 et à l'article L.122-7 du Code de l'Environnement ou à l'article L.104-6 du Code de l'Urbanisme, et des avis des collectivités territoriales et de leurs groupements mentionnés au V de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, ainsi que du lieu ou des lieux où ils peuvent être consultés et de l'adresse des sites internet où ils peuvent être consultés si elle diffère de celle mentionnée ci-dessus.

Le préfet met en œuvre également la procédure d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme prévue par l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme.

2.2.1.3. L'INFORMATION DU PUBLIC

Conformément à l'article R.123-11 du code de l'environnement, un avis d'enquête portant les indications de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête est publié dans la presse régionale ou locale, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci.

L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête désigne le ou les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé.

Pour les projets, sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situent le projet ainsi que celles dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet.

Cet avis est publié quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

2.2.2. Durant l'enquête

2.2.2.1. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'environnement, la durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser.

Le Commissaire enquêteur ou la Commission d'enquête entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter. Il ou elle peut également visiter les lieux, faire compléter le dossier, organiser une réunion publique

avec l'accord du Préfet et décider de proroger la durée de l'enquête (15 jours maximum avec avis motivé). L'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête doit conduire l'enquête de manière que le public prenne connaissance complète du projet et puisse présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions (article L.123-1 du Code de l'Environnement).

Conformément à l'article R.123-13 du Code de l'Environnement, pendant la durée de l'enquête, ces appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées dans le registre d'enquête mis à disposition du public dans chaque lieu où est déposé le dossier. Les observations peuvent également être adressées par courrier au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête. Les observations du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête aux lieux, jours et heures de permanence qui auront été annoncés dans l'avis de l'ouverture de l'enquête.

Conformément à l'article R.123-13 du Code de l'Environnement, un site internet, comportant un registre dématérialisé sécurisé via lequel le public peut transmettre ses observations et propositions, peut être ouvert pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté d'ouverture d'enquête indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions.

2.2.2.2. PREROGATIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE OU DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;
- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;
- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

A la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister la commission d'enquête. Le coût de cette expertise complémentaire est à la charge du responsable du projet.

2.2.2.3. MODIFICATION DU PROJET EN COURS D'ENQUETE PUBLIQUE : SUSPENSION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Pendant l'enquête publique, si le maître d'ouvrage du projet estime nécessaire d'apporter au projet des modifications substantielles, le Préfet peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois. Pendant ce délai, le nouveau projet, accompagné de l'étude d'impact intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité environnementale. A l'issue de ce délai

et après que le public a été informé des modifications apportées, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

L'enquête publique poursuivie à la suite d'une suspension autorisée est menée, si possible, par la même commission d'enquête. Elle fait l'objet d'un nouvel arrêté d'organisation, d'une nouvelle publicité, et d'une nouvelle information des communes

2.2.3. Clôture de l'enquête et prise en compte des observations du public

2.2.3.1. L'ELABORATION DU RAPPORT D'ENQUETE ET DE L'AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR OU DE LA COMMISSION D'ENQUETE

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête (article L.123-15 du Code de l'Environnement).

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

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet (article R.123-19 du Code de l'Environnement).

2.2.3.2. LA COMMUNICATION DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS DE L'ENQUETE

Au terme de l'enquête publique, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête transmet son rapport au maître d'ouvrage dans un délai de 30 jours (article L.123-15 du Code de l'Environnement).

L'avis a pour but d'éclairer l'autorité compétente pour prendre la décision. En cas d'avis défavorable, le juge administratif des référés peut, en cas de recours, suspendre la décision prise après des conclusions défavorables, si elle comporte un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de celle-ci (article L.123-16 du Code de l'environnement).

Le rapport du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête restera à la disposition du public dans les mairies des communes où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'aux préfectures concernées pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (article R.123-21 du Code de l'Environnement).

Lorsqu'il a publié l'avis d'ouverture de l'enquête sur un site Internet, le préfet publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur ce même site et le tient à la disposition du public pendant un an.

Au vu des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L.123-2 (en l'espèce Ile-de-France Mobilités) peut, si elle estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement (article L.123-114 du Code de l'Environnement).

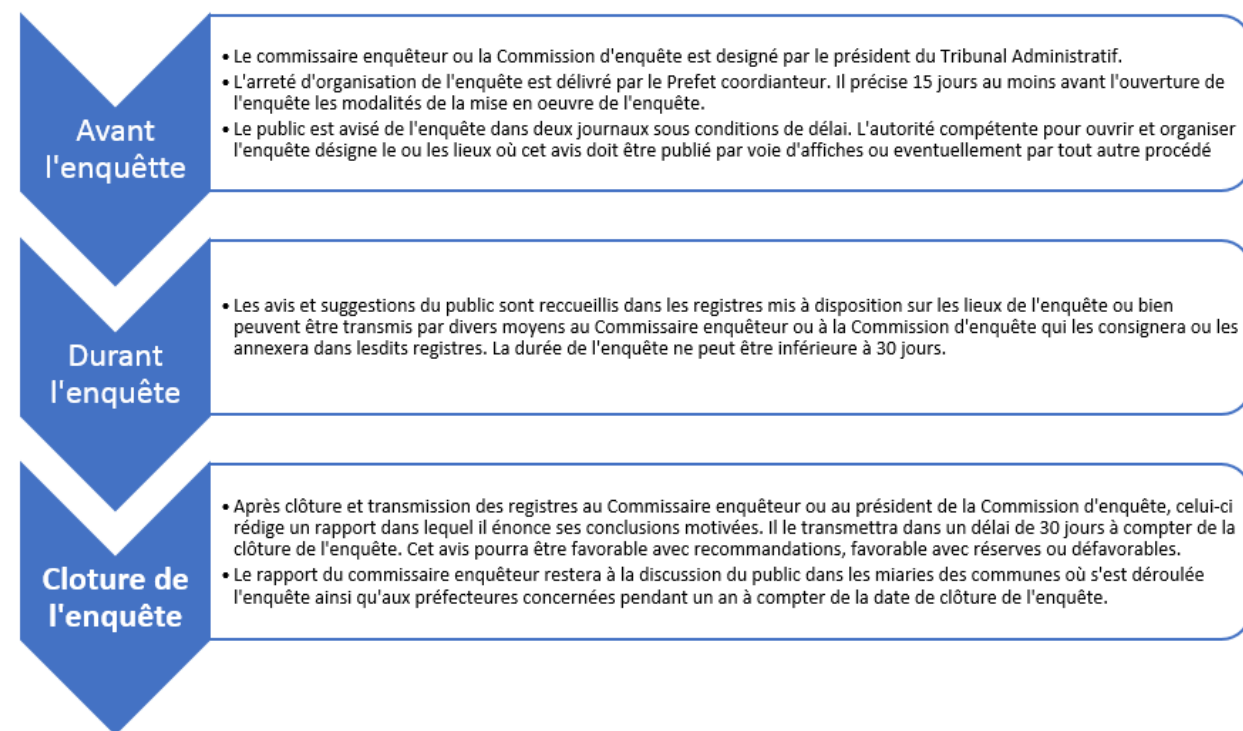


Figure 7 : Déroulement de l'enquête publique

2.3. A L'ISSUE DE L'ENQUETE

2.3.1. La déclaration de projet

La déclaration de projet permet aux responsables de projets publics susceptibles d'affecter l'environnement d'en affirmer l'intérêt général. Elle est régie par les articles L122-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ainsi que les articles L126-1 et R126-1 du Code de l'Environnement.

Une déclaration de projet est nécessaire lorsqu'il s'agit :

- d'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages ;
- d'une opération qui doit donner lieu à une enquête publique au titre du Code de l'Environnement.

La déclaration de projet doit mentionner :

- l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête ;
- les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

Elle prend également en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui,

sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

La déclaration de projet est une étape fondamentale, qui permet ensuite d'obtenir la déclaration d'utilité publique et les autorisations de travaux.

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'Expropriation, l'autorité compétente de l'Etat demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement.

2.3.2. La déclaration d'utilité publique

Au terme de l'instruction et au vu des conclusions motivées de la commission d'enquête ou du commissaire enquêteur, l'utilité publique du projet Bus Entre Seine pourra être déclarée. Conformément à l'article R. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la déclaration d'utilité publique du projet sera prononcée par arrêté interpréfectoral des préfets du Val d'Oise et des Yvelines.

Conformément à l'article L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, cette déclaration d'utilité publique comporte, le cas échéant, les mesures prévues au deuxième alinéa du IV de l'article L. 122-1 du code de l'environnement .qui prévoit que « la décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine ».

L'acte déclarant l'utilité publique précisera le délai de validité de celle-ci, c'est-à-dire le délai pendant lequel les expropriations devront être réalisées, si nécessaires, ainsi que le bénéficiaire de l'expropriation. Les effets de la Déclaration d'Utilité Publique pourront éventuellement être prorogés une fois pour une durée au plus égale à celle fixée initialement.

La déclaration d'utilité publique du projet relève d'un arrêté préfectoral, dans les conditions prévues par les articles R.121-1 et suivants du code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique. Elle interviendra au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête publique et après transmission par le maître d'ouvrage (Ile-de-France Mobilités) de leurs déclarations de projet. Elle sera ensuite publiée au recueil des actes administratifs de la Préfecture.

Conformément à l'article L.122-1-1 du code de l'Environnement, la décision prendra en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (MRAE), l'avis des collectivités territoriales consultées et le résultat de la consultation du public.

La déclaration d'utilité publique mentionnera également :

«1° Les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits ;

2° Les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;

3° Les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues au 1° ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui font l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon un calendrier que l'autorité compétente pour autoriser détermine [...] » (article R.122-14 du Code de l'Environnement).

Cette déclaration d'utilité publique permet d'obtenir un arrêté de cessibilité et ainsi saisir le Juge de l'Expropriation qui prendra l'ordonnance d'expropriation pour les éventuels transferts de propriété nécessaires à la réalisation du projet.

L'acte de déclaration d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Cergy-Pontoise, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, éventuellement assorti d'une requête en référé-suspension.

Le référé-suspension, régi par l'article L.521-1 du Code de Justice Administrative, permet à toute personne d'obtenir du juge des référés la suspension d'un acte administratif (ou de certains de ses effets) lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision.

2.3.3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanismes est requise, sauf exception, tel que fixé dans la partie législative du code de l'urbanisme (article L.104-3 du code de l'urbanisme) : « *Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L.104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.* »

Par ailleurs, conformément à l'article L122-14 du code de l'environnement, lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.

Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique.

L'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme rendues nécessaire par le projet sont ainsi présentées dans l'étude d'impact, Pièce G.9 du présent Dossier d'Enquête Publique.

Ainsi que le prévoit l'article L. 122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, « *La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les prescriptions d'un schéma de cohérence territoriale, d'un plan local d'urbanisme, [...], s'effectue dans les conditions prévues au code de l'urbanisme* ».

Conformément aux articles L.153-57 et L.153-58 du code de l'urbanisme :

« *A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :*

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, [...]. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ; »

« *La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :*

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise [...] »

Le projet est concerné par les plans locaux d'urbanisme d'Argenteuil, Bezons, Corneilles-en-Parisis et Sartrouville. A l'issue de l'enquête publique, les communes concernées par la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme sont consultées par le Préfet coordonnateur dans les deux mois et rendent un avis consultatif.

La proposition de mise en compatibilité, éventuellement modifiée pour tenir compte des avis émis, sera approuvée par la déclaration d'utilité publique du projet est prononcée par arrêté conjoint du préfet du Val d'Oise et du Préfet des Yvelines

2.3.4. La poursuite des études

Les études détaillées, nécessaires à la définition précise de l'opération, seront menées par la Maîtrise d'ouvrage en concertation étroite avec l'ensemble des partenaires concernés.

Les études d'avant-projet (AVP) sont l'expression technique et financière du parti d'aménagement retenu à l'issue des études préliminaires. Elles définissent l'ensemble des principes techniques de mise en œuvre des différents travaux et aménagements en fonction des contraintes physiques du site.

Le projet pourra légèrement différer de celui faisant l'objet du présent dossier pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête sans que les modifications envisagées ne puissent remettre en cause les principes et l'économie générale de l'opération.

A l'issue des études d'avant-projet, les études de « projet » (PRO) commencent. Elles sont fondées sur le programme de l'opération, les prescriptions de la maîtrise d'ouvrage découlant des procédures réglementaires et définissant ainsi la conception générale de l'ouvrage et les études d'avant-projet qui auront été approuvées par le maître d'ouvrage.

Cette étape précise tous les éléments essentiels au projet par l'établissement de plans, qui sont autant d'éléments intangibles du projet en ayant soin de fixer les conditions minimales d'acceptation et les éventuelles variantes, ce qui permettra par la suite l'établissement des quantités nécessaires à la consultation des entreprises.

Elles serviront notamment de support à la préparation des dossiers de consultation des entreprises, en vue de la réalisation des travaux déclarés d'utilité publique.

2.4. LES AUTRES PROCEDURES EN LIEN AVEC LE PROJET

Les Etudes d'Avant-projet et de Projet, et les procédures administratives associées permettront de finaliser la conception du projet, auquel des adaptations pourront être apportées, notamment pour tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique. Ces études détaillées serviront de support à plusieurs procédures administratives (enquête parcellaire, dossier d'autorisation environnementale, etc.).

2.4.1. L'arrêté de cessibilité

La procédure d'acquisition foncière par expropriation est définie par le Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique :

- Enquête parcellaire et arrêtés de cessibilité : articles L. 131-1, L. 132-1 à L. 132-4 et R. 131-1 à R. 131-14 et R.132-1 à R.132-4 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique
- Fixation et paiement des indemnités : articles L. 321-1 à L. 321-6 ; L. 322-1 à L. 322-13 et L. 323-1 à L. 323-4 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

La procédure d'acquisition foncière par expropriation est rendue possible par la déclaration d'utilité publique.

Une fois la DUP obtenue, l'article L1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exige, pour qu'une expropriation puisse survenir, « *qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées.* »

A cet effet, un dossier d'enquête parcellaire doit être constitué. L'enquête parcellaire a pour objet de déterminer précisément :

- Les parcelles à acquérir ;
- Les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Cette enquête est ouverte par arrêté préfectoral, en application de l'article R.131-3 du Code de l'Expropriation. Elle est organisée conjointement par les préfets des départements concernés. Les Préfets saisissent le Président du tribunal administratif de CERGY PONTOISE afin de désigner un Commissaire enquêteur.

L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise les conditions d'organisation de l'enquête. Il fait l'objet d'une publicité préalable par voie de presse et d'affichage. Il est notifié à chacun des propriétaires connus l'avis de dépôt du dossier d'enquête à la mairie. Les propriétaires peuvent consigner leurs éventuelles observations sur le registre ouvert à cet effet. Ils peuvent également les remettre ou les adresser au Commissaire enquêteur qui les joint au registre.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres sont clos et signés par le maire de la commune concernée et transmis dans les 24 heures, avec le dossier d'enquête, au Commissaire enquêteur. Celui-ci adresse le procès-verbal de l'enquête après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer et donne alors son avis sur l'emprise de l'ouvrage projeté. L'avis du Commissaire enquêteur est transmis au Préfet.

Postérieurement à la clôture de l'enquête, les préfets, par arrêté conjoint le cas échéant, déclarent cessibles les parcelles dont l'acquisition est nécessaire. L'arrêté de cessibilité permettra le transfert de propriété des parcelles qui y sont mentionnées soit par voie de cession forcée (ordonnance d'expropriation rendue par le Juge de l'expropriation qui permet de transférer la propriété au profit de l'expropriant), soit par voie amiable (cession amiable postérieure à la DUP ou ordonnance de donner acte pour les cessions amiables antérieures à la DUP).

L'indemnisation des propriétaires et des éventuels locataires interviendra soit par voie amiable, soit par voie judiciaire (compétence du Juge de l'expropriation)

D'une manière générale, le Maître d'ouvrage recherche un accord amiable pour les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet sur la base de l'estimation de France Domaine (Direction Générale des Finances Publiques).

2.4.2. Procédure d'autorisation environnementale

La procédure d'autorisation environnementale, son domaine et ses modalités d'application sont définis par les articles L.181-1 et suivants et R.181-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Un même projet peut relever simultanément de plusieurs autorisations environnementales conduites en parallèle ou successivement. Afin de favoriser une analyse globale des projets, de limiter les délais pour les porteurs de projet et pour les services instructeurs et les risques de contentieux, les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (article L.214-3 du Code de l'Environnement) et à celle requise au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE - article L.512-1 du Code de l'Environnement) font désormais l'objet d'une procédure unique au titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement : la procédure d'autorisation environnementale. Cette dernière regroupe également les procédures listées ci-dessous :

- Autorisation de modification de l'état des lieux ou de l'aspect au titre des sites classés ou en instance de classement, sauf pour les projets soumis à une autorisation d'urbanisme, pour lesquels cette autorisation ne peut intervenir qu'après accord express (du Ministre, ou du Préfet, ou du directeur d'un parc national selon les cas) ;
- Autorisation de défrichement ;
- Dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées et leurs habitats, après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative au titre de la loi sur l'eau, et donc à autorisation environnementale, les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter atteinte gravement à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique.

La nomenclature annexée à l'article R 214-1 du Code de l'Environnement permet de définir si un projet est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau. Par sa nature et ses caractéristiques, le projet Bus entre Seine implique une gestion des eaux pluviales au droit des secteurs où le projet nécessite une insertion en site banalisé ou en site propre avec des emprises élargies par rapport à l'existant.

Au titre de la loi sur l'eau, les rubriques suivantes pourraient être visées :

Tableau 3 : Rubriques Loi sur l'eau pouvant concerner le projet

Numéro de rubrique	Intitulé
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet étant : 1° supérieure ou égale à 20 ha 2° supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha
3.2.2.0.	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m2 (A) ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m2 et inférieure à 10 000 m2 (D). Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.
3.2.3.0	Plans d'eau, permanents ou non : 1° dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha 2° dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha

La définition plus précise du projet et les études d'assainissement détaillées permettront de définir le régime auquel pourrait être soumis le projet.

Le contenu du dossier dépend également des autres autorisations auxquelles le projet pourrait être soumis :

Dérogation Espèces Protégées

Suite aux mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels significatifs subsistent (impacts résiduels faibles) au titre de l'article L411-2 du Code de l'Environnement. Ils concernent les oiseaux des cortèges des milieux ouverts/semi ouverts et des milieux arborés. Ces impacts résiduels sont liés à la destruction permanentes d'habitats d'espèces et nécessitent donc un dossier de demande de dérogation espèces protégées (dossier CNPN).

Les mesures compensatoires qui seront mises en place pour les cortèges des oiseaux des milieux ouverts/semi-ouverts et arborés seront favorables aux autres groupes d'espèces (insectes, mammifères dont chiroptères, reptiles) pour lesquels aucun impact résiduel significatif n'a été retenu. Les mesures de compensation au titre du L411-2 seront traitées dans le cadre du dossier CNPN.

Installations classées pour la protection de l'environnement

Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement, et donc à autorisation environnementale, les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique

ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.

Une nomenclature annexée à l'article R 511-9 du Code de l'Environnement définit le régime (autorisation, enregistrement et déclaration) des installations classées.

Dans le cadre du projet, des installations classées pourraient s'avérer nécessaire pour la phase de réalisation des travaux (aucune installation classée n'est nécessaire au stade de la phase d'exploitation). Le cas échéant, les régimes de ces installations seront limités aux enregistrement et déclaration. Les demandes liées à ces installations seront gérées par les entreprises en charges des travaux dans le cadre de leur marché.

2.4.3. Dossiers liés au patrimoine

Le projet s'inscrit dans le périmètre de protection de 500 mètres des quatre monuments historiques (MH) suivants :

- L'Oratoire du Val-Notre-Dame (MH inscrit) sur la RD392 ;
- Le Château du Marais (MH inscrit) autour de la station Avenue du Marais ;
- La Chapelle Saint-Jean (MH classé) et l'ancienne abbaye Notre-Dame d'Argenteuil (MH inscrit) dans le centre-ville d'Argenteuil.

Le projet pourrait être concerné par l'autorisation exigée par l'article L621-32 du Code de patrimoine.

En Effet, une procédure de demande d'autorisation préalable est nécessaire afin de permettre la préservation de l'aspect environnemental dans les alentours visibles directement d'un Monument Historique (un périmètre de protection adapté à la nature et à l'environnement de l'immeuble ; à l'origine fixé à 500 mètres, ce périmètre peut être modifié par l'Architecte des Bâtiments de France pour les monuments bénéficiant déjà d'une inscription ou d'un classement).

Ainsi, toute construction nouvelle, démolition, déboisement ou toute modification de nature à affecter l'aspect d'un immeuble situé dans le champ de visibilité d'un monument classé ou inscrit (ou en projet d'inscription ou de classement) à l'inventaire des Monuments Historiques doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable aux travaux.

Au titre des articles L621-32 et L632-2 du code du patrimoine, l'autorisation environnementale prévue par l'article L. 181-1 du code de l'environnement tient lieu de l'autorisation préalable si l'architecte des Bâtiments de France a donné son accord, le cas échéant assorti de prescriptions motivées.

Ainsi, si l'Architecte des bâtiments de France a fait l'objet d'une consultation amont sur la base des éléments demandés au titre de l'article R.621-93, la procédure de demande d'autorisation préalable de travaux au sein de périmètres de protection de monuments historiques peut être incluse dans la procédure d'Autorisation environnementale.

A noter qu'en en cas de silence de l'architecte des Bâtiments de France, cet accord est réputé donné.

En cas de désaccord avec l'Architecte des Bâtiments de France, l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation transmet le dossier accompagné de son projet de décision à l'autorité administrative, qui statue après avis de la commission régionale du patrimoine et de l'architecture. En cas de silence, l'autorité administrative est réputée avoir rejeté ce projet de décision.

2.4.4. Archéologie préventive

L'ensemble du territoire français est soumis à la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive, modifiée par les lois n°2003-707 du 1er août 2003 et n°4000-804 du 9 août 2004.

Conformément aux dispositions du chapitre II du livre IV du code du patrimoine et du décret n°2004-490 du 3 juin 2004, une opération de diagnostic archéologique peut être prescrite par le Préfet selon les modalités prévues aux articles L523-1 et suivants et R523-1 et suivants du Code de l'urbanisme. À l'issue de ce diagnostic, des sites ou vestiges archéologiques pourraient être identifiés à l'emplacement des aménagements. Dans ce cas, le Préfet peut prescrire des fouilles, une conservation totale ou partielle du site archéologique, ou encore une modification de la consistance du projet.

Une demande anticipée de diagnostic archéologique a été adressée à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) d'Ile-de-France, afin d'anticiper au maximum les éventuelles fouilles en amont du chantier. Celle-ci ne préconise aucune opération d'archéologie préventive.

2.4.5. Permis de démolir et permis de construire

Conformément aux articles L.421-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, la réalisation de certains équipements liés au projet, notamment les stations nouvelles, pourra être assujettie à la délivrance d'une autorisation d'occupation du sol (permis de construire, permis de démolir ou déclaration préalable), instruit dans les conditions fixées au Code de l'Urbanisme.

2.4.6. Autorisation d'occupation temporaire du domaine public

Les travaux d'aménagement Bus Entre Seine nécessiteront des occupations temporaires du domaine public, tant pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure elle-même, que pour l'organisation des chantiers. Tous travaux et occupations temporaires du domaine public sont soumis à autorisation de la collectivité publique propriétaire ou gestionnaire (unilatérale ou conventionnelle) selon les modalités suivantes:

- **le permis de stationnement** est un acte autorisant la réalisation de travaux sans emprise au sol en bordure de voie ou sur le domaine public routier et dans ce cas, l'occupation superficielle du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés. Le permis de stationnement précise les modalités techniques de l'occupation et de l'exécution des travaux, fixe les périodes, dates et délais d'exécution ; elle est donnée pour un délai déterminé ;
- **La permission de voirie**, délivrée par le gestionnaire de la route, est un acte unilatéral, précaire et révocable, qui confère des droits et des obligations à l'occupant du domaine public routier. L'autorisation est délivrée à titre personnel pour une durée déterminée sauf pour les occupants de droit. Son contenu, outre l'accord d'occupation, la durée d'occupation ou les responsabilités encourues, fixe les prescriptions techniques sur l'exécution des travaux et les conditions d'occupation ;
- **l'arrêté temporaire de circulation de stationnement**, complémentaire à l'arrêté de permission de voirie, précise les conditions à respecter pour toutes interventions sur le domaine public en cas de réalisation de travaux en sous-sol ou sur le sol, pour en faciliter l'opération, assurer la sécurité des

personnes, de la circulation, et prévenir les accidents. Il est à demander dès lors qu'il y a une gêne occasionnée aux usagers du domaine public routier (piétons, cyclistes, automobilistes, bus, véhicules de secours...). La demande permet de signifier la nature des travaux et leur lieu, ainsi que les dispositions prévues pour la signalisation et l'organisation de la circulation aux abords du chantier.

2.4.7. Construction et mise en service

Les travaux de construction de l'opération déclarée d'utilité publique pourront être lancés, après la libération des emprises. Ils seront réalisés en étroite collaboration avec les collectivités, les riverains, les partenaires administratifs et les structures gestionnaires de servitudes d'intérêt général, tant pour ce qui concerne les réseaux en place, que pour la protection ou la conservation du patrimoine naturel, historique, culturel et la santé publique.

Pendant la phase de construction, les services du maître d'ouvrage veilleront à la mise en place des dispositions arrêtées lors de l'étude d'impact et des études de détails, du début des travaux jusqu'à la mise en service. Dans le cadre de la réalisation des travaux, un dossier d'étude de bruit de chantier sera déposé en Préfecture conformément aux articles L.571-1 à L.571-26 du code de l'environnement.



3. Textes régissant l'enquête

3.1. Textes généraux : les Codes	26
3.2. Textes relatifs à l'enquête publique	26
3.3. Autres textes spécifiques s'appliquant au projet.....	26
3.3.1. Textes relatifs à la concertation.....	26
3.3.2. Textes relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique	26
3.3.3. Textes relatifs à la déclaration de projet.....	26
3.3.4. Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement	26
3.3.5. Textes relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques.....	26
3.3.6. Textes relatifs aux ICPE.....	27
3.3.7. Textes relatifs à la protection de la faune et de la flore.....	27
3.3.8. Textes relatifs à la protection des sites Natura 2000.....	27
3.3.9. Textes relatifs à la protection contre le bruit	27
3.3.10. Textes relatifs à la protection de l'air	27
3.3.11. Textes relatifs aux monuments historiques.....	27
3.3.12. Textes relatifs à l'archéologie préventive et aux fouilles	27
3.3.13. Textes relatifs à l'évaluation socio-économiques des grands projets	28
3.3.14. Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	28
3.3.15. Textes relatifs aux défrichements	28
3.3.16. Textes relatifs aux autorisations d'urbanisme	28

Il est important de garder à l'esprit que les codes cités ci-après codifient les principaux textes (les lois et décrets d'application) en vigueur. Dans un second temps, sont présentés les autres textes, qui ne sont pas aujourd'hui codifiés mais qui s'appliquent au projet.

3.1. TEXTES GENERAUX : LES CODES

Les Codes listés ci-dessous concernent le projet soumis à enquête publique :

- Code de l'environnement ;
- Code de l'expropriation pour Cause d'Utilité Publique ;
- Code de l'urbanisme ;
- Code de la voirie routière ;
- Code du patrimoine ;
- Code des transports.

3.2. TEXTES RELATIFS A L'ENQUETE PUBLIQUE

- Les articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'Environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- Les articles L.110-1 et suivants et R.110-1 et suivants du Code l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

3.3. AUTRES TEXTES SPECIFIQUES S'APPLIQUANT AU PROJET

3.3.1. Textes relatifs à la concertation

- Les articles L.300-2 et R.300-1 et suivants du code de l'urbanisme.

3.3.2. Textes relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique

- Les articles L.121-1 et suivants R.121-1 et suivants du Code l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

3.3.3. Textes relatifs à la déclaration de projet

- L'article L.126-1 du Code de l'Environnement ;
- Les articles R.126-1 à R.126-4 du Code de l'Environnement ;
- Les articles L.122-1 du code l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3.3.4. Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement

- La directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- La directive n° 2003/4/CE du parlement européen et du conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil;
- Les articles L.122-1 à L.122-3-3 du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- Les articles R.122-1 à R.122-15 du Code de l'Environnement du code de l'environnement relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement ;

3.3.5. Textes relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques

- La directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 (DCE) établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;
- La directive 2006/118/CE du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
- La directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementale dans le domaine de l'eau ;
- La directive 2014/80/UE du 20 juin 2014 modifiant l'annexe II de la directive 2006/118/CE du Parlement européen et du Conseil sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
- La directive Inondations 2007/60/CE ;
- La loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- Les articles L.214-1 à L.214-11 du Code de l'Environnement instituant les régimes d'autorisation et de déclaration ;
- Les articles R.214-1 à R.214-56 du Code de l'Environnement définissent la nomenclature et les dispositions applicables aux « installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA) » soumis à autorisation ou déclaration ;

3.3.6. Textes relatifs aux ICPE

- La directive SEVESO III n° 2012/18/UE du 4 juillet 2012 ;
- La directive n° 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) ;
- Les articles L.511-1 à L.517-2 du code de l'environnement ;
- Les articles R.511-9 à R.517-10 du code de l'environnement.

3.3.7. Textes relatifs à la protection de la faune et de la flore

- La Convention de Berne, adoptée le 19 septembre 1979, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe ;
- La directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- La directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- L'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies à l'article L.411-2 du code de l'environnement ;
- Les articles L.411-1 à L.411-6 et R.411-1 et suivants du Code de l'Environnement.

3.3.8. Textes relatifs à la protection des sites Natura 2000

- La directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- La directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- Les articles L.414-1 à L.414-7 et articles R.414-1 à R.414-27 du Code de l'Environnement, relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages ;

3.3.9. Textes relatifs à la protection contre le bruit

- La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

- Le décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le Code de l'Urbanisme ;
- Les articles L.571-9 à L.571-10-1 du Code de l'Environnement relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- Les articles R.571-44 à R.571-52-1 du Code de l'Environnement relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres ;

3.3.10. Textes relatifs à la protection de l'air

- La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;
- Le règlement 2037/2000 du 29 juin 2000 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone ;
- La constitutionnalisation par la charte de l'environnement du principe du droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ;
- La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE, codifiée aux articles L.220-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- Les articles R.221-1 et suivants du Code de l'Environnement ;

3.3.11. Textes relatifs aux monuments historiques

- La convention du 16 novembre 1972 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ;
- Les articles L.621-1 à L.624-7 du Code du Patrimoine relatifs aux monuments historiques ;
- Les articles R.621-1 à R.621-97 du Code du Patrimoine relatifs aux monuments historiques.

3.3.12. Textes relatifs à l'archéologie préventive et aux fouilles

- La convention du 16 novembre 1972 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ;
- La convention européenne de Malte pour la protection du patrimoine archéologique du 16 janvier 1992 ;
- La convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe du 3 octobre 1985 ;
- Les articles L.521-1 à L.524-16 du Code du Patrimoine relatifs à l'archéologie préventive ;
- Les articles R.522-1 à R.524-33 du Code du Patrimoine relatifs à l'archéologie préventive ;
- Les articles L.531-1 à L.532-14 du Code du Patrimoine relatifs aux fouilles ;
- Les articles R.531-1 à R.532-20 du Code du Patrimoine relatifs aux fouilles ;

3.3.13. Textes relatifs à l'évaluation socio-économiques des grands projets

- Les articles L. 1511-2 à L. 1511-4 du Code des Transports ;
- L'article L. 1511-6 du Code des Transports (bilan socio-économique) ;
- Les articles R.1511-1 et suivants du code des transports.

3.3.14. Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Les articles L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme ;
- Les articles R.123-23 et suivants du Code de l'Urbanisme ;
- Les articles L.121-10 à L.121-15 et R.121-14 à R.121-18 du Code de l'Urbanisme relatifs à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

3.3.15. Textes relatifs aux défrichements

- Les articles L.214-13 à L.214-14 et R.214-30 à L.214-31 du Code Forestier relatifs aux défrichements des bois et forêts des collectivités territoriales et de certaines personnes morales ;
- Les articles L.341-1 à L.342-1 et R.341-1 à R.341-9 du Code Forestier relatifs aux défrichements des bois et forêts des particuliers.

3.3.16. Textes relatifs aux autorisations d'urbanisme

- Les articles L.421-1 à 8 et R.421-1 à 29 relatifs au champ d'application des autorisations d'urbanisme et de la déclaration préalable ;
- Les articles L.425-1 à 12 et R.425-1 à 31 relatifs aux opérations soumises à un régime d'autorisation prévu par une autre législation ;
- Les articles L.423-1 et R.423-1 à 74 relatifs au dépôt et à l'instruction des demandes de permis et des déclarations ;



Liste des tableaux

Tableau 1 : Collectivités concernées par le projet	4
Tableau 2 : Principales caractéristiques du projet Bus entre Seine	5
Tableau 3 : Rubriques Loi sur l'eau pouvant concerner le projet	23

Liste des figures

Figure 1 : Carte de présentation générale du projet Bus Entre Seine.....	6
Figure 2 : Planning directeur simplifié	7
Figure 3 : Chronologie des décisions administratives et des études liées au Bus Entre Seine.....	11
Figure 4 : Liaisons T Zen potentielles identifiées au PDUIF (2012).....	11
Figure 5 : Projet retenu au stade du DOCP (source : Ile-de-France Mobilités)	12
Figure 6 : Le tracé du projet Bus Entre Seine (source : Bilan de la concertation, Ile-de-France Mobilités)	13
Figure 7 : Déroulement de l'enquête publique	20