



Bus



AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles



# Pièce G.1. Préambule de l'étude d'impact

Dossier d'enquête d'utilité publique



# Sommaire - Pièce G.1

<b>1. OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT .....</b>	<b>3</b>
1.1. Le projet en bref .....	4
1.2. Les chiffres clefs.....	4
<b>2. CONTEXTE REGLEMENTAIRE .....</b>	<b>6</b>
2.1. Pourquoi une étude d'impact ? .....	7
2.2. Objectif de l'étude d'impact .....	7
2.3. Textes de références de l'étude d'impact.....	7
2.4. Contenu de l'étude d'impact et de l'étude d'incidence Natura 2000 ....	8
<b>3. ORGANISATION DE L'ETUDE D'IMPACT.....</b>	<b>10</b>
<b>4. ORGANISATION DU PROJET .....</b>	<b>12</b>
4.1. Les porteurs de projet.....	13
4.2. Les financeurs du projet.....	13
4.3. Les collectivités locales .....	13
4.4. Les partenaires du projet .....	13



# 1. Objet de l'étude d'impact

1.1. Le projet en bref ..... 4

1.2. Les chiffres clefs..... 4

## 1.1. LE PROJET EN BREF

L'objet de l'étude d'impact est le projet Bus entre Seine. 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 communes directement concernées par les aménagements sont **Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis**.

Tableau 1 : Secteurs concernés par le projet

Commune	Etablissement Public Territorial ou Communauté d'Agglomération	Département
Argenteuil	EPT5 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

Le projet Bus Entre Seine 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 les conditions de déplacement des bus, en s'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, ainsi que 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 principalement la priorité aux feux et l'aménagement des principales stations.

**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).**

Les aménagements bénéficieront à plusieurs lignes de bus, sur tout ou partie de leur itinéraire. Les principales lignes concernées sont les lignes 3 et 272, concernées sur la totalité de leur itinéraire, et qui bénéficieront ainsi d'un haut niveau de service.

De par leurs connexions au réseau structurant (RER A, Trains J et L, T2, futur T11 Express prolongé), le projet Bus Entre Seine contribuera ainsi à renforcer le maillage du territoire en faveur des voyageurs franciliens.

## 1.2. LES CHIFFRES CLEFS

Chiffres clés 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"> <li>• 4 pôles d'échanges majeurs : Argenteuil, Pont de Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis</li> <li>• Connexions avec 5 lignes structurantes : RER A, Trains J et L, T2, futur T11 Express prolongé</li> </ul>				
Fréquentation attendue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 200 voyageurs bénéficiant des voies dédiées à l'heure de pointe du matin</li> <li>• Charge dimensionnante : 2 200 voyageurs</li> <li>• 55 000 voyageurs / jour bénéficiant des voies dédiées</li> <li>• 62 000 voyageurs / jour bénéficiant du projet d'ensemble</li> </ul>				
Fréquences de passage prévues	<table border="0"> <tr> <td><b>Ligne 272 :</b></td> <td><b>Ligne 3 :</b></td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de pointe : 6 min</li> <li>• Heures creuses : 8 à 15 min</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de pointe : 10 min</li> <li>• Heures creuses : 15 à 20 min</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>Ligne 272 :</b>	<b>Ligne 3 :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de pointe : 6 min</li> <li>• Heures creuses : 8 à 15 min</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de pointe : 10 min</li> <li>• Heures creuses : 15 à 20 min</li> </ul>
<b>Ligne 272 :</b>	<b>Ligne 3 :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de pointe : 6 min</li> <li>• Heures creuses : 8 à 15 min</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de pointe : 10 min</li> <li>• Heures creuses : 15 à 20 min</li> </ul>				
Amplitude horaire prévue	<table border="0"> <tr> <td>Ligne 272 : 5h00 -1h00</td> <td>Ligne 3 : 5h15 - 0h00</td> </tr> </table>	Ligne 272 : 5h00 -1h00	Ligne 3 : 5h15 - 0h00		
Ligne 272 : 5h00 -1h00	Ligne 3 : 5h15 - 0h00				
Temps de parcours aux heures de pointe	<table border="0"> <tr> <td><b>Vers le pont de Bezons :</b></td> <td><b>Depuis le pont de Bezons :</b></td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• depuis la gare d'Argenteuil : 21 min 30</li> <li>• depuis Berry : 11 min 30</li> <li>• depuis la gare de Cormeilles : 23 min 30</li> <li>• depuis Sartrouville RER : 31 min 30</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vers la gare d'Argenteuil : 19 min 30</li> <li>• vers Berry : 10 min 30</li> <li>• vers la gare de Cormeilles : 22 min 30</li> <li>• vers Sartrouville RER : 37 min 30</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>Vers le pont de Bezons :</b>	<b>Depuis le pont de Bezons :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• depuis la gare d'Argenteuil : 21 min 30</li> <li>• depuis Berry : 11 min 30</li> <li>• depuis la gare de Cormeilles : 23 min 30</li> <li>• depuis Sartrouville RER : 31 min 30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vers la gare d'Argenteuil : 19 min 30</li> <li>• vers Berry : 10 min 30</li> <li>• vers la gare de Cormeilles : 22 min 30</li> <li>• vers Sartrouville RER : 37 min 30</li> </ul>
<b>Vers le pont de Bezons :</b>	<b>Depuis le pont de Bezons :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• depuis la gare d'Argenteuil : 21 min 30</li> <li>• depuis Berry : 11 min 30</li> <li>• depuis la gare de Cormeilles : 23 min 30</li> <li>• depuis Sartrouville RER : 31 min 30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vers la gare d'Argenteuil : 19 min 30</li> <li>• vers Berry : 10 min 30</li> <li>• vers la gare de Cormeilles : 22 min 30</li> <li>• vers Sartrouville RER : 37 min 30</li> </ul>				
Coûts	125,0 M€ HT (conditions économiques de juillet 2020) dont : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 120,2 M€ pour l'aménagement des voies dédiées</li> <li>• 4,8 M€ pour les mesures d'accompagnement</li> </ul>				

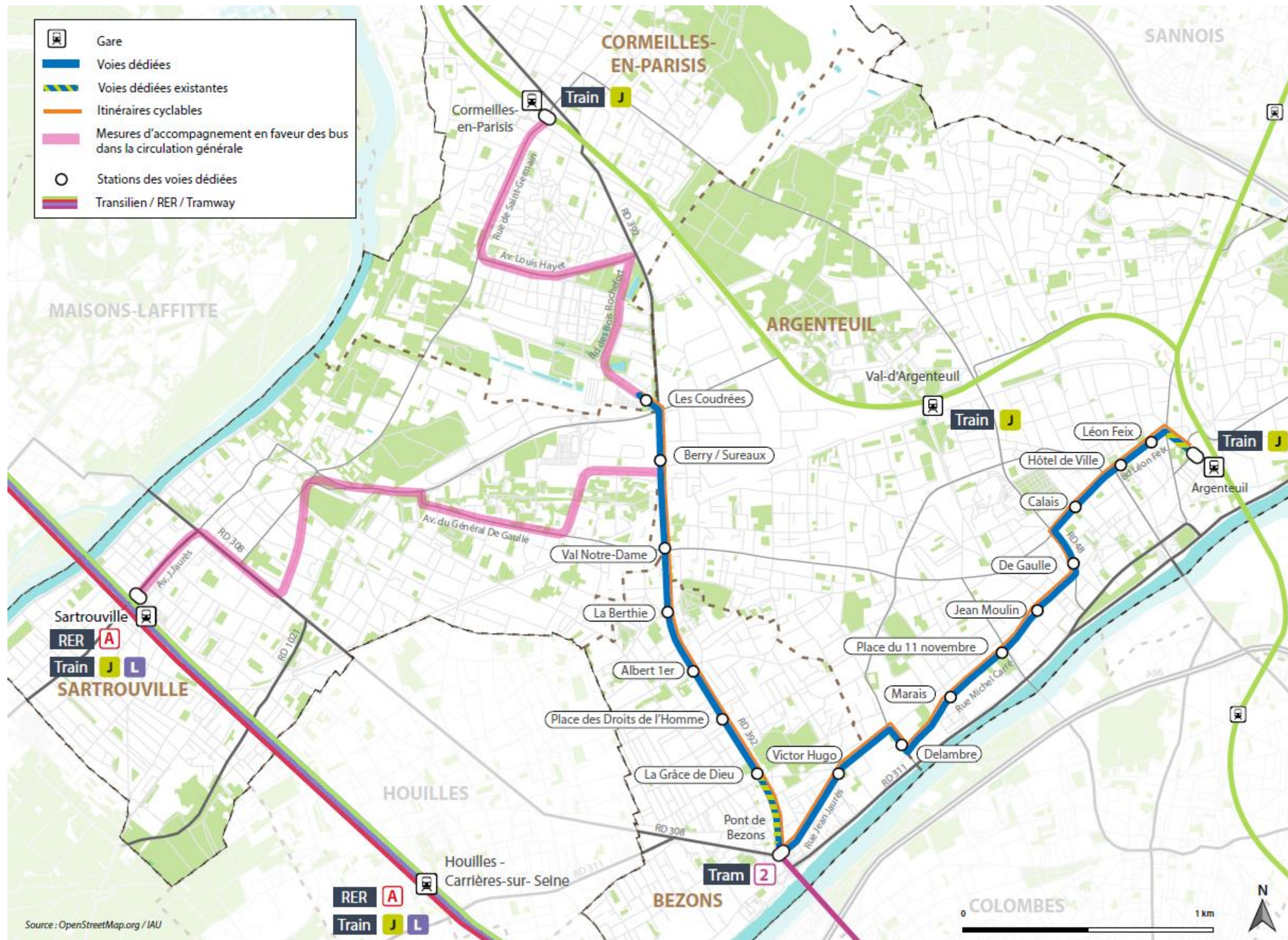


Figure 1 : Principes d'aménagement du projet Bus entre Seine



# 2. Contexte réglementaire

- 2.1. Pourquoi une étude d'impact ? ..... 7
- 2.2. Objectif de l'étude d'impact ..... 7
- 2.3. Textes de références de l'étude d'impact..... 7
- 2.4. Contenu de l'étude d'impact et de l'étude d'incidence Natura 2000 .... 8
  - 2.4.1. Etude d'impact.....8
  - 2.4.2. Evaluation des incidences Natura 2000 .....9
  - 2.4.3. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....9

## 2.1. POURQUOI UNE ETUDE D'IMPACT ?

La présente étude d'impact porte sur le projet Bus entre Seine. L'opération entre dans le cadre des articles L 122-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Le projet est concerné par la rubrique 6 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, dont un extrait est présenté ci-dessous :

Catégorie de projet	Projets soumis à évaluation environnementale	Projets soumis à examen au cas par cas
<p><b>6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique).</b></p> <p><b>On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.</b></p>	<p>a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.</p> <p>b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</p> <p>c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</p>	<p>a) 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.</p> <p>b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. En Guyane, ce seuil est porté à 30 km pour les projets d'itinéraires de desserte des bois et forêts mentionnés au premier alinéa de l'article L. 272-2 du code forestier, figurant dans le schéma pluriannuel de desserte forestière annexé au programme régional de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 122-1 du code forestier et au 26° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.</p> <p>c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</p>

*Extrait de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement*

Conformément à l'article R°122-2 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas. Par la décision n°DRIEE-SDDTE-2020-025 du 03 février 2020, la DRIEE indique que le projet Bus entre Seine nécessite la réalisation d'une évaluation environnementale.

## 2.2. OBJECTIF DE L'ETUDE D'IMPACT

L'objectif de l'étude d'impact est de retracer la démarche de prise en compte des enjeux environnementaux ayant eu lieu pendant l'intégralité du processus d'élaboration et de décision du projet sous la responsabilité du maître d'ouvrage, afin d'informer le public et d'éclairer l'autorité compétente pour autoriser le projet sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

L'étude d'impact se doit donc appréhender l'environnement dans sa globalité, être proportionnée aux enjeux environnementaux du projet et du territoire, justifier le projet, ses choix, son implantation, au regard de critères environnementaux, rendre compte des effets prévisibles du projet y compris lors de la phase chantier et proposer des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels et indiquer de quelle manière ces mesures et leurs effets seront suivis après réalisation du projet.

Elle permet aussi de présenter les différentes variantes étudiées, de comparer leurs effets sur l'environnement et la santé humaine, afin de justifier que le projet retenu et présenté en enquête publique est celui présentant la meilleure adéquation entre les enjeux environnementaux et les objectifs portés par le projet.

L'ensemble de cette réflexion est issu d'un processus itératif entre la maîtrise d'ouvrage, les concepteurs du projet et les rédacteurs de l'étude. En ce sens, l'étude d'impact ne doit pas justifier a posteriori des choix déjà réalisés sans avoir véritablement contribué à l'élaboration du projet.

## 2.3. TEXTES DE REFERENCES DE L'ETUDE D'IMPACT

Le Code de l'environnement précise dans son article L.122-1 que « *les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative.* ».

Cette évaluation environnementale, appelée étude d'impact, est établie conformément aux dispositions du Code de l'environnement :

- Partie législative : articles L. 122-1 à L. 122-3-5 (Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements) ;
- Partie réglementaire : articles R. 122-1 à R. 122-15 (Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements).

## 2.4. CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'ETUDE D'INCIDENCE NATURA 2000

### 2.4.1. Etude d'impact

Selon les termes de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact comporte les éléments suivants :

<b>1° Un résumé non technique ;</b>	<i>Pièce G.2</i>
<b>2° Une description du projet</b> , y compris en particulier : <ul style="list-style-type: none"> <li>une description de la localisation du projet ;</li> <li>une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;</li> <li>une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;</li> <li>une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.</li> </ul>	<i>Pièce G.3</i>
<b>3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement</b> et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet, dénommée " scénario de référence ", et un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;	<i>Pièce G.4</i>
<b>4° Une description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet</b> : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;	<i>Pièce G.4</i>
<b>5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement</b> résultant, entre autres : <ul style="list-style-type: none"> <li>De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;</li> <li>De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;</li> <li>De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;</li> <li>Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;</li> <li>Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchés. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact : <ul style="list-style-type: none"> <li>ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;</li> <li>ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.</li> </ul> </li> <li>Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;</li> </ul>	<i>Pièce G.5</i>

- Des technologies et des substances utilisées.

La description des éventuelles incidences notables du projet porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet.

<b>6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs</b> en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;	<i>Pièce G.5</i>
<b>7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage</b> , en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;	<i>Pièce G.3</i>
<b>8° Les mesures prévues</b> par le maître de l'ouvrage pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;</li> <li>compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.</li> </ul> <p>La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes et de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet.</p>	<i>Pièce G.5</i>
<b>9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;</b>	<i>Pièce G.5</i>
<b>10° Une description des méthodes</b> de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;	<i>Pièce G.11</i>
<b>11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts</b> qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;	<i>Pièce G.11</i>
<b>Pour les infrastructures de transport</b> , l'étude d'impact comprend en outre : <ul style="list-style-type: none"> <li>une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;</li> <li>une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;</li> <li>une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;</li> <li>une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;</li> <li>une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.</li> </ul> <p>Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.</p>	<i>Pièce G.10</i>
<b>La présente étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000</b> car elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23 du code de l'environnement.	

Dans le cadre d'une démarche volontaire, le Maître d'Ouvrage a décidé de réaliser directement une évaluation environnementale de la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme nécessaire au projet de Bus Entre Seine, sans déposer préalablement de demande d'examen au cas par cas.

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 modifié par le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 offrent la possibilité de réaliser une évaluation environnementale dite commune.



Cette procédure est codifiée à l'article R.122-27 du code de l'environnement : « une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20 ». Ces éléments et leur localisation dans l'étude d'impact, sont précisés ci-avant et présents dans l'étude d'impact.

## 2.4.2. Evaluation des incidences Natura 2000

Conformément à l'article R. 414-23 du code de l'environnement, le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 comprend :

I.-Le dossier comprend dans tous les cas :	
<b>1° Une [...] description du programme, du projet, [...]</b> accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni ;	Pièce G.7
<b>2° Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles [...]</b> le programme, le projet, [...] est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu	
<ul style="list-style-type: none"> <li>de la nature et de l'importance [...] du programme, projet, [...],</li> <li>de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000,</li> <li>de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes,</li> <li>des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation</li> </ul>	Pièce G.7
<b>II.-Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés,</b> le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que [...] le programme ou le projet, [...] peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres documents de planification, ou d'autres programmes, projets, manifestations ou interventions dont est responsable l'autorité chargée d'approuver le document de planification, le maître d'ouvrage, le pétitionnaire ou l'organisateur, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites.	Pièce G.7
III.-S'il résulte de l'analyse mentionnée au II que [...] le programme, projet, [...] peut avoir des effets significatifs dommageables, pendant ou après sa réalisation ou pendant la durée de la validité du document de planification, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier comprend un <b>exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables.</b>	Pièce G.7
IV.-Lorsque, malgré les mesures prévues au III, des effets significatifs dommageables subsistent sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier d'évaluation expose, en outre :	
<b>1° La description des solutions alternatives envisageables,</b> les raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution que celle retenue et les éléments qui permettent de justifier l'approbation du document de planification, ou la réalisation du programme, du projet, de la manifestation ou de l'intervention, dans les conditions prévues aux VII et VIII de l'article L. 414-4 ;	Pièce G.7
<b>2° La description des mesures envisagées pour compenser les effets dommageables que les mesures prévues au III ci-dessus ne peuvent supprimer.</b> Les mesures compensatoires permettent une compensation efficace et proportionnée au regard de l'atteinte portée aux objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000 concernés et du maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont mises en place selon un calendrier	Pièce G.7

permettant d'assurer une continuité dans les capacités du réseau Natura 2000 à assurer la conservation des habitats naturels et des espèces. Lorsque ces mesures compensatoires sont fractionnées dans le temps et dans l'espace, elles résultent d'une approche d'ensemble, permettant d'assurer cette continuité ;

**3° L'estimation des dépenses correspondantes et les modalités de prise en charge des mesures compensatoires,** qui sont assumées, pour les documents de planification, par l'autorité chargée de leur approbation, pour les programmes, projets et interventions, par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire bénéficiaire, pour les manifestations, par l'organisateur bénéficiaire.

Pièce G.7

## 2.4.3. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Conformément à l'article R. 104-18 du code de l'urbanisme, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme comprend :

Une **présentation résumée des objectifs du document, de son contenu** et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

Pièce G.9

Une **analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution** en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document

Pièce G.9

Une analyse exposant :

- Les **incidences notables** probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier **l'évaluation des incidences Natura 2000** mentionnée à l'article L.414-4 du Code de l'Environnement ;

Pièce G.9

**L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu** au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

Pièce G.9

La présentation des **mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser** s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

Pièce G.9

La définition des **critères, indicateurs et modalités retenues** pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

Pièce G.9

Un **résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Pièce G.9

Il est à noter que comme défini à l'article R.104-19 du code de l'urbanisme, le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Par ailleurs, ce même article indique que le rapport peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou document



# 3. Organisation de l'étude d'impact

L'étude d'impact est composée de onze pièces et organisée comme suit :





# 4. Organisation du projet

- 4.1. Les porteurs de projet.....13
- 4.2. Les financeurs du projet.....13
- 4.3. Les collectivités locales .....13
- 4.4. Les partenaires du projet .....13

## 4.1. LES PORTEURS DE PROJET

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.**

## 4.2. LES FINANCEURS DU PROJET

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 au financement des études de bus en site propre.

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

## 4.3. LES COLLECTIVITES LOCALES

Le projet traverse quatre communes situées dans deux départements :

- Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis dans le Val d'Oise ;
- Sartrouville dans les Yvelines.

Les quatre communes appartiennent à des EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) différents :

- la Communauté d'Agglomération Saint Germain Boucles de Seine (CASGBS), depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour Bezons et Sartrouville ;
- la Communauté d'Agglomération Val Parisis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour Cormeilles-en-Parisis ;
- la Métropole du Grand Paris (Territoire 5 – Boucle Nord de Seine) pour Argenteuil depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

## 4.4. LES PARTENAIRES DU PROJET

Plusieurs partenaires ont également contribué à l'élaboration du Schéma de Principe, mais également au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (liste non exhaustive) :

- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) ;
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE) ;
- la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) ;
- les exploitants : RATP, Transdev ;
- les associations d'usagers : Mieux se Déplacer à Bicyclette, Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye (CADEB), riverains, etc.
- les concessionnaires de réseaux.



# Liste des tableaux

Tableau 1 : Secteurs concernés par le projet .....4

# Liste des figures

Figure 1 : Principes d'aménagement du projet Bus entre Seine .....5