





**SOMMAIRE**

<b>1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE.....</b>	<b>5</b>
1.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	5
1.2. LES ACTEURS DU PROJET.....	5
1.3. PRESENTATION DE L'OPERATION SOUMISE A L'ENQUETE PUBLIQUE .....	5
1.4. L'EVOLUTION DU CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE ...	5
1.5. LES CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	6
<b>2. L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE.....</b>	<b>7</b>
2.1. LE PROJET AVANT L'ENQUETE.....	7
2.1.1. Les études et travaux antérieurs .....	7
2.1.1.1. 1989 : lancement du projet EOLE .....	7
2.1.1.2. Un projet conçu en deux phases .....	7
2.1.1.3. La réalisation de la branche Est du RER E EOLE.....	7
2.1.2. Les projets de prolongement à l'Ouest restés sans suite.....	8
2.1.3. La relance des études.....	8
2.1.4. Le débat public.....	8
2.1.5. La concertation post débat public.....	9
2.1.6. Délibération du Conseil Régional d'Ile de France.....	9
2.1.7. Le Schéma de principe .....	10
2.1.8. L'élaboration du dossier d'enquête préalable à la DUP et de l'étude d'impact.....	10
2.1.9. La procédure de cadrage préalable.....	10
2.1.10. L'avis de l'Autorité Environnementale de l'Etat sur l'étude d'impact	10
2.1.11. Le projet et les documents d'urbanisme.....	10
2.1.12. Trame verte et bleue .....	11
2.2. LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE.....	11
2.2.1. Fondement de l'enquête publique.....	11
2.2.2. Le déroulement de l'enquête.....	11
2.3. À L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	12
2.3.1. L'avis de la commission d'enquête .....	12
2.3.2. La déclaration d'utilité publique .....	12
2.3.3. La poursuite des études.....	12
<b>3. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....</b>	<b>13</b>
3.1. ETUDES DE DETAIL .....	13
3.2. ENQUETE PARCELLAIRE .....	13
3.3. PROCEDURE D'EXPROPRIATION.....	13
3.4. PROCEDURES COMPLEMENTAIRES .....	13
3.4.1. Procédure relative à l'archéologie préventive.....	13
3.4.2. Procédure relative à la protection de l'eau et des milieux aquatiques	13
3.4.3. Autorisation d'intervention sur des espèces protégées et leurs habitats .....	14
3.4.4. Procédure au titre des Installations classées pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E).....	14
3.4.5. Procédure Natura 2000.....	14
3.4.6. Autorisation de défrichement.....	14
3.4.7. Permis de construire .....	14
3.4.8. Avis de l'Architecte des Bâtiments de France sur les permis de construire .....	14
3.4.9. Etude de sécurité publique .....	15
3.4.10. Dossiers de sécurité.....	15
3.4.11. Autorisation d'occupation temporaire du domaine public.....	15
3.4.12. Dossier de bruit de chantier .....	15
3.5. CONSTRUCTION ET MISE EN SERVICE .....	15
3.6. APRES LA MISE EN SERVICE .....	16
<b>4. SCHEMA RECAPITULATIF DES PROCEDURES .....</b>	<b>17</b>
<b>5. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE.....</b>	<b>18</b>
5.1. ENQUETES PUBLIQUES.....	18
5.2. DECLARATION DE PROJET .....	18
5.3. CONCERTATION .....	18
5.4. ÉTUDES D'IMPACT .....	18
5.5. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME ..	18
5.6. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE .....	18



## 1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

Ce chapitre présente les motifs et les conditions de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de construction et d'exploitation du prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie.

**Avertissement** : les dispositions législatives et réglementaires prises en compte pour l'élaboration des différentes pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du prolongement du RER à l'Ouest, sont celles applicables au moment de sa rédaction et lors du dépôt du dossier en Préfecture, c'est-à-dire antérieures à l'entrée en vigueur effective des nouvelles dispositions législatives et réglementaires issues de la loi « Grenelle 2 » (cf. infra chapitre 1.4).

### 1.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier est le support d'une enquête publique ayant pour objet :

- ♦ de déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du prolongement du RER E à l'Ouest de la gare Haussmann-St-Lazare jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie,
- ♦ de mettre en compatibilité les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes Paris, Puteaux et Nanterre (département des Hauts-de-Seine) et de Poissy, Guerville, Aubergenville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie, Rosny-sur-Seine (département des Yvelines).

Le but de l'enquête publique est de présenter au public le projet avec les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique de l'opération.

### 1.2. LES ACTEURS DU PROJET

**Réseau Ferré de France (RFF) est le maître d'ouvrage de l'opération d'infrastructure et maître d'ouvrage coordonnateur** du prolongement du RER E à l'Ouest de la gare Haussmann-St-Lazare jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie. En tant que maître d'ouvrage, RFF dirige les études techniques concernant le projet de prolongement du RER à l'ouest. Il se porte également garant de la cohérence du projet avec les autres liaisons effectuées ou projetées sur le réseau ferré national. Il veille en particulier à préserver les intérêts de la circulation du fret et du trafic voyageurs entre la Normandie et Paris.

Les coordonnées de RFF, responsable du projet, sont :

Réseau Ferré de France  
92 avenue de France  
75648 PARIS cedex 13

**En tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, le STIF** est à l'origine de la reprise des études sur le projet de prolongement du RER E à l'Ouest. Le STIF réalise les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique du projet.

**La SNCF, partenaire du projet**, est maître d'ouvrage par l'intermédiaire de ses deux entités **Transilien** et **Gares & Connexions**, des aménagements des bâtiments des gares existantes, des installations des gares utiles à l'exploitation et des installations de maintenance du matériel roulant.

**Transilien** sera le futur exploitant de la nouvelle ligne du RER E, tandis que **Gares & Connexions** aura en charge la gestion des gares.

### 1.3. PRESENTATION DE L'OPERATION SOUMISE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Le projet constitué de plusieurs éléments, comporte :

- ♦ la poursuite de la ligne existante au-delà de la gare Haussmann-Saint-Lazare par un tunnel à construire d'environ 8 km jusqu'à La Défense,
- ♦ la construction de trois gares nouvelles, deux desservant la partie en tunnel à Paris (Porte Maillot) et à La Défense (CNIT), la troisième après la sortie du tunnel à Nanterre (La Folie).
- ♦ le raccordement au-delà de la gare de La Folie, à Nanterre, de la ligne prolongée aux voies ferrées reliant Paris-Saint-Lazare à Poissy et Mantes-la-Jolie (ligne J),
- ♦ l'aménagement de la plateforme ferroviaire de Poissy,
- ♦ des aménagements de la ligne ferroviaire entre Poissy et Mantes-la-Jolie,
- ♦ l'aménagement avec restructuration de la plateforme ferroviaire de Mantes, avec la réalisation d'un atelier d'entretien du matériel roulant,
- ♦ l'aménagement de garages de rames à Nanterre, Mantes, Rosny-sur-Seine et Gargenville,
- ♦ enfin, à l'Est, l'agrandissement de la plateforme ferroviaire de la Gare Evangile-Rosa Parks pour installer des voies en « tiroir ».

Sur environ 55 km, le prolongement Ouest du RER E traversera 31 communes et 4 départements (Paris, Hauts-de-Seine, Yvelines, Val d'Oise). La ligne complète du RER E, d'Est en Ouest, reliera Paris et les départements des Hauts de Seine et des Yvelines à la Seine-Saint-Denis, au Val de Marne et à la Seine-et-Marne.

### 1.4. L'EVOLUTION DU CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi « Grenelle 2 », a été l'occasion d'une réforme importante du régime des études d'impact et des enquêtes publiques, afin de rendre les textes compatibles avec la législation européenne. La mise en œuvre de ces nouvelles dispositions est subordonnée à la publication de deux décrets d'application portant, d'une part, réforme des études d'impact et, d'autre part, réforme de l'enquête publique, dont la parution est envisagée en fin d'année 2011. Conformément aux articles 231 et 245 de la loi n° 2010-788 précitée, ces nouvelles dispositions sont applicables dans les conditions suivantes :

- ♦ **Pour les études d'impact** : la nouvelle réglementation est applicable aux études d'impact incluses dans un dossier d'enquête publique dont le dépôt en préfecture intervient au-delà de 6 mois après la date de publication du décret portant réforme des études d'impact.

- ◆ **Pour les dossiers d'enquête publique** : la nouvelle réglementation est applicable aux dossiers d'enquête publique dont l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique intervient au-delà de 6 mois après la date de publication du décret portant réforme de l'enquête publique.

Au regard de cette évolution réglementaire, la situation du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie, et de son étude d'impact est la suivante :

- La rédaction de l'étude d'impact et du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été réalisée avant la publication des deux décrets précités. Elle ne pouvait donc pas tenir compte de toutes les implications de ces nouveaux textes.
- Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, comprenant l'étude d'impact, a été déposé en Préfecture avant la date d'entrée en vigueur effective des dispositions du décret portant réforme des études d'impact. **L'étude d'impact restait donc soumise aux dispositions législatives et réglementaires applicables antérieurement à la loi « Grenelle 2 » et à son décret d'application portant réforme des études d'impact.**
- L'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie, est intervenu avant la date d'entrée en vigueur effective des dispositions du décret portant réforme de l'enquête publique. **Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique restait donc soumis aux dispositions législatives et réglementaires applicables antérieurement à la loi « Grenelle 2 » et à son décret d'application portant réforme de l'enquête publique.**

Toutefois, afin d'apporter une information au public la plus complète possible et cohérente avec la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 », le maître d'ouvrage a souhaité anticiper certaines dispositions réglementaires nouvelles attendues en matière d'études d'impacts, en intégrant dans l'étude d'impact du prolongement du RER E, des analyses complémentaires au cadre réglementaire applicable actuellement, lequel résulte de l'article L.122-3 non encore modifié du code de l'environnement, en particulier :

- ◆ la description du projet,
- ◆ l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus,
- ◆ ainsi que les principales modalités de suivi des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet.

## 1.5. LES CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par :

- ◆ les articles L.11-1 et suivants, R.11-1 à R.11-3 et R.11-14-1 à R.11-14-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des expropriations,
- ◆ les articles L.123-1 à L.123-16 et R.123-1 à R.123-23 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement,
- ◆ les articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération qui nécessite une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé par les articles R.11-3 et R.11-14-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et R.123-6 du code de l'environnement.

Le dossier d'enquête comporte en particulier une étude d'impact établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-16 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.

## 2. L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

Ce chapitre précise comment la présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique s'insère dans les procédures administratives relatives à l'opération de prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie. Il distingue trois phases de procédure : avant, pendant, et après l'enquête publique.

**Avertissement** : les dispositions législatives et réglementaires prises en compte pour l'élaboration des différentes pièces du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du prolongement du RER à l'Ouest, sont celles applicables au moment de sa rédaction et lors du dépôt du dossier en Préfecture, c'est-à-dire antérieures à l'entrée en vigueur effective des nouvelles dispositions législatives et réglementaires issues de la loi « Grenelle 2 » (cf. supra chapitre 1.4).

### 2.1. LE PROJET AVANT L'ENQUETE

Le dossier présenté aujourd'hui au public est l'aboutissement d'études pré-opérationnelles et opérationnelles, techniques et financières, engagées depuis une dizaine d'années.

#### 2.1.1. Les études et travaux antérieurs

Le prolongement du RER E à L'Ouest, comme son intitulé l'indique, complète un projet réalisé et mis en service depuis plus de dix ans.

##### 2.1.1.1. 1989 : lancement du projet EOLE

À la fin des années 1980, la saturation de la ligne A du RER constitue déjà le principal problème des transports en Île-de-France. Seule la construction d'une nouvelle ligne semble pouvoir la désengorger efficacement. Deux projets d'importance sont donc lancés, l'un par la RATP, le projet METEOR (aujourd'hui ligne 14 du métro), l'autre par la SNCF, le projet EOLE (acronyme pour « Est-Ouest Liaison Express »), liaison ferroviaire à grand gabarit devant relier la banlieue Est à la banlieue Ouest via la capitale.

##### 2.1.1.2. Un projet conçu en deux phases

Le schéma de principe initial du projet EOLE établi en 1989 comprend deux phases distinctes :

- ♦ une première phase (souvent désignée d'« avant-projet EOLE») permettant de relier les gares existantes de la banlieue Est de Paris (jusque Chelles, Villiers-sur-Marne et Plant-Champigny) au quartier des affaires de Saint-Lazare, au cœur de la capitale, grâce à la création de deux nouvelles gares souterraines dans Paris (Haussmann-Saint-Lazare et Magenta-Gare du Nord),
- ♦ une deuxième phase, prévoyant le prolongement de la ligne vers l'Ouest grâce au raccordement avec les gares existantes de la banlieue Ouest (ligne de Paris-Saint-Lazare – Versailles-Rive Droite /Saint-Nom-la-Bretèche) et la création de deux gares nouvelles dans Paris à Pont-Cardinet et à La Villette.

#### 2.1.1.3. La réalisation de la branche Est du RER E EOLE

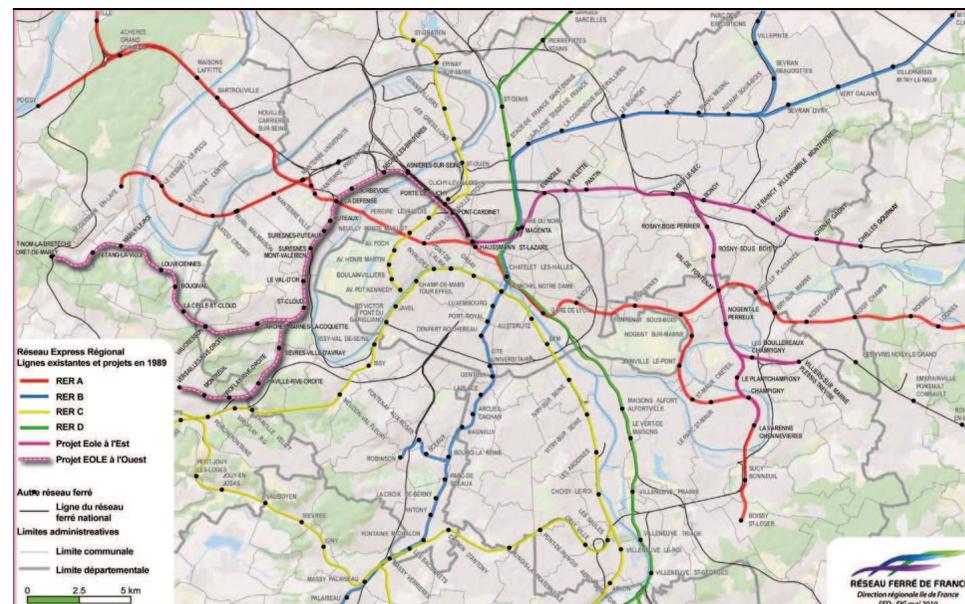


Figure 1 Tracé du projet EOLE d'après le schéma de principe de 1989

Source : RFF

#### 1991 : la déclaration d'utilité publique

Le 23 novembre 1989, la SNCF présente le calendrier de réalisation de la nouvelle ligne de chemin de fer EOLE, avec une mise en service prévue en 1996.

Quelques mois plus tard, en juillet 1990, le STP (syndicat des transports parisiens, qui devient le syndicat des transports d'Île-de-France – STIF – en décembre 2000) approuve la 1<sup>ère</sup> phase du schéma de principe initial, qui relie Saint-Lazare à Chelles-Gournay et Villiers-sur-Marne.

En novembre 1991, l'ensemble du projet est déclaré d'utilité publique ; le Ministre des Transports approuve la réalisation de l'avant-projet EOLE (1<sup>ère</sup> phase), à l'exception de l'antenne du Plant-Champigny, faute de consensus local, et affirme l'urgence de démarrer les travaux.

Moins de deux mois après la déclaration d'utilité publique, les travaux de génie civil débutent. Les grands travaux démarreront en 1993.

#### 1993-1999 : la construction de la ligne

Le chantier de construction du nouveau tunnel sous Paris se révèle très difficile. Situé à environ quarante mètres de profondeur, sous le niveau de la nappe phréatique, c'est le plus profond jamais réalisé sous la capitale à l'époque. Il faut percer avec précaution pour éviter tout risque d'effondrement dans un sous-sol déjà très encombré et employer un matériel de forage sophistiqué. C'est un chantier de grande ampleur, qui implique la réalisation de gares dites cathédrales (Haussmann et Magenta), la pose de kilomètres de voies ferrées et l'extraction d'un million de mètres cube de déblais. Le coût total

des travaux de création de la première phase d'EOLE s'élève à 8,1 milliards de francs (environ 1,2 milliard d'euros/valeur 1999).

### 15 juillet 1999 : la mise en service du RER E

Le 12 juillet 1999, la ligne est inaugurée par le Premier Ministre, après sept ans de travaux, sous le nom de RER E. Sa mise en service intervient trois jours plus tard. Elle relie la gare souterraine d'Hausmann-Saint-Lazare (branche E1), son terminus actuel, à l'est parisien par deux branches : l'une s'achevant en gare de Chelles-Gournay (branche E2) et l'autre à Villiers-sur-Marne (branche E4), en passant par la gare de Magenta-gare du Nord.

En décembre 2003, la branche E4 est prolongée jusqu'à Tournan-en Brie, la liaison Hausmann-Saint-Lazare – Tournan en RER E se substituant à la liaison Paris-gare de l'Est – Tournan en train Transilien. La première phase du projet EOLE est achevée.

## 2.1.2. Les projets de prolongement à l'Ouest restés sans suite

### L'abandon du projet de prolongement initial

La seconde phase du schéma de principe prévue dans le projet de 1989, qui envisageait le prolongement de la ligne vers l'Ouest par raccordement au réseau ferroviaire de Paris-Saint-Lazare – Versailles Rive Droite/Saint-Nom-la Bretèche, n'a pas été réalisée. Outre des raisons financières, à la mise en service du RER E en 1999, le scénario proposé en 1989 ne répondait plus aux nouvelles attentes en matière de transport de la Région Île-de-France. Il ne présentait pas un grand intérêt en termes de capacités de transport ou de gain de temps de parcours et donc de décharge du RER A. L'étude de son tracé n'a alors pas été approfondie.

### 2003 : ELEONOR, un second projet de prolongement

Baptisé ELEONOR (acronyme de « Est Liaison Express Ouest Normandie Roissy »), un nouveau projet de prolongement du RER E à l'Ouest voit le jour à la suite des difficultés rencontrées pour faire émerger un projet de ligne rapide Normandie – Vallée de Seine (LRNVS), dont la première version a été étudiée en 1996.

Le besoin de réaliser le prolongement à l'Ouest se fait de nouveau sentir. C'est un souhait de la Région Île-de-France, qui estime l'Ouest parisien insuffisamment desservi, mais également des Régions Haute et Basse-Normandie, qui désirent améliorer leur accès au réseau grande vitesse et à l'aéroport de Roissy - Charles de Gaulle *via* la gare de Mantes-la-Jolie.

En juillet 2003, Réseau Ferré de France (RFF) saisit la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour la réalisation du projet ELEONOR. Il est proposé de créer une nouvelle ligne souterraine pour relier le RER E aux lignes Saint-Lazare – Versailles Rive Droite/Saint-Nom-la-Bretèche et Saint-Lazare – Normandie.

La CNDP décide le 10 septembre 2003 qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet mais recommande une concertation. Avant que celle-ci ne soit organisée, le projet est abandonné, en effet :

- ♦ il ne crée pas une offre de transport supplémentaire suffisante pour décharger efficacement le RER A et délester le pôle Châtelet-Les Halles (faible capacité de transport, gain de temps non significatif),
- ♦ il ne propose pas d'accès direct à La Défense, ni pour les voyageurs de la ligne Saint-Lazare – Poissy – Mantes-la-Jolie, ni pour les voyageurs de la Normandie,

- ♦ le mélange de trains d'Île-de-France et de trains normands dans le nouveau tunnel en rendrait l'exploitation difficile et ne permettrait pas de garantir une bonne fiabilité des horaires (hétérogénéité du matériel, hauteur des quais).

## 2.1.3. La relance des études

En 2005-2006, plusieurs facteurs entraînent la reprise des études sur le prolongement à l'Ouest du RER E.

D'abord, le plan de renouveau de La Défense met en lumière le besoin de renforcer les accès vers le quartier d'affaires éponyme, tant depuis l'Est que depuis l'Ouest de l'Île-de-France, d'autant que le nombre de voyageurs sur le RER A a augmenté de 20% entre 1997 et 2007 et que la ligne connaît une situation de congestion.

Par ailleurs, le 6 mars 2006, l'État décide lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires de créer en Seine Aval une Opération d'Intérêt National (OIN). L'amélioration du réseau de transport en Seine Aval est l'un des axes forts du projet : le prolongement du RER E à l'Ouest est inscrit dans le protocole de l'OIN.

Enfin, les études menées dans le cadre du projet de liaison rapide entre la Normandie et Paris mettent également en évidence l'intérêt d'améliorer les circulations entre les régions normandes et l'Île-de-France. Elles identifient des pistes pour augmenter la capacité et la qualité de service sur l'axe Paris-Mantes-Normandie. Mantes étant la porte ferroviaire entre les deux régions.

En 2006, l'Etablissement Public d'Aménagement de La Défense (EPAD) se mobilise en faveur du projet de raccordement du réseau RER E aux voies ferrées du Groupe de voies V (Paris-Saint-Lazare – Mantes-la Jolie *via* Poissy), avec une nouvelle solution qu'il demande à RFF d'étudier.

En 2007, le projet EOLE de prolongement de RER E à l'Ouest est inscrit au Contrat de Projets État - Région 2007-2013. Les études reprennent, sous le pilotage du STIF, et invalident la solution envisagée en 1989. En effet, celle-ci ne crée pas de ligne nouvelle entre Paris et La Défense et ne répond plus aux besoins de déplacement des Franciliens, en outre :

- ♦ elle n'offre ni capacité supplémentaire, ni un temps de parcours attractif pour délester le RER A et le pôle Châtelet-Les Halles,
- ♦ elle n'améliore que marginalement la desserte de La Défense (où s'arrêtent déjà les trains de la ligne Saint-Lazare - Versailles Rive Droite/Saint-Nom-la-Bretèche),
- ♦ elle n'apporte pas d'amélioration à la desserte en Seine Aval.

Face à ce changement de contexte, et pour améliorer l'accessibilité des pôles de vie et d'emplois à l'Ouest de Paris, il s'est avéré pertinent de lancer des études de faisabilité sur un projet permettant de relier la banlieue Est à celle de l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, en passant par Poissy et desservant le secteur de La Défense.

## 2.1.4. Le débat public

Le projet du prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie entre dans le champ d'application des articles L.121-1 et suivants du code de l'environnement relatifs au **débat public**.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), en tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, et Réseau Ferré de France (RFF), en tant que maître d'ouvrage des opérations de

développement du réseau national, ont saisi conjointement la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 18 décembre 2009 sur l'opportunité d'organiser un débat public relatif au projet de prolongement du RER E à l'Ouest.

Dans sa décision du 3 février 2010, la CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet de prolongement à l'Ouest du RER E (EOLE) et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Le débat public s'est déroulé entre le 1<sup>er</sup> octobre et le 19 décembre 2010. Il a permis de dégager le bilan suivant :

- ◆ une préparation du débat public efficace,
- ◆ une participation satisfaisante et une large information,
- ◆ un projet largement soutenu et approuvé, attendu avec impatience,
- ◆ une bonne réponse aux objectifs du débat public,
- ◆ au-delà de la région Ile-de-France, un intérêt pour le projet manifesté par les régions normandes.

A l'issue du débat public, qui a largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, le Conseil d'administration de RFF et le Conseil du STIF, dans leurs décisions respectives des 17 mars 2011 et 9 février 2011, ont décidé :

- ◆ de poursuivre les études nécessaires à la mise à l'enquête d'utilité publique en 2012 du projet de prolongement du RER E à l'Ouest, avec l'objectif d'une mise en service en 2020,
- ◆ de poursuivre la concertation sur l'avancement du projet de la phase d'études jusqu'à la mise en service du RER E à l'ouest, avec l'ensemble des parties prenantes, et de demander à la CNDP la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

RFF et le STIF retiennent à l'issue du débat public les options suivantes pour le projet :

- ◆ pour le tracé en tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense, le scénario avec une gare nouvelle à Porte Maillot en interconnexion avec le RER C et la ligne 1 du métro,
- ◆ pour la gare nouvelle de La Défense, une gare sous le CNIT en solution de référence,
- ◆ pour la gare de Nanterre dans le secteur des Groues, de concevoir celle-ci en adéquation avec le projet urbain de l'aménageur public et de la Ville de Nanterre,
- ◆ pour le raccordement à la ligne existante, de privilégier l'étude du « saut de mouton » sur la Seine.

Les conclusions de ce débat public et la décision du maître d'ouvrage ont en outre fait l'objet d'un avis publié par le Journal Officiel le 28 Octobre 2011.

### 2.1.5. La concertation post débat public

Suite au débat public, un cycle de concertation publique a été engagé sous l'autorité d'un garant nommé par la CNDP après le débat public, cette concertation avait pour objectifs :

- ◆ informer le public sur le projet Eole tout au long de son élaboration, jusqu'à sa mise en service,
- ◆ continuer à enrichir le projet, notamment par la poursuite du dialogue avec les acteurs du territoire,
- ◆ appréhender plus finement encore les enjeux territoriaux.

Le dispositif de concertation retenu par le maître d'ouvrage a comporté 7 réunions publiques et ateliers au cours de l'année 2011 :

- ◆ 30 mai 2011 - Réunion publique à Nanterre « Le projet Eole à Nanterre : l'impact du tracé sur le territoire »,
- ◆ 8 juin 2011 - Réunion publique à Neully « Le tracé du RER E prolongé sur l'axe Porte Maillot-CNIT : les nouvelles gares »,
- ◆ 16 juin 2011 - Réunion publique à Mantes-la-Jolie « Préparer le pôle d'échanges à Mantes-la-Jolie pour l'arrivée du RER E »,
- ◆ 22 juin 2011 - Réunion publique à Les Mureaux « Un projet de service de transport : préparer l'arrivée du RER E sur le territoire »,
- ◆ 11 juillet 2011 - Atelier bruit (1<sup>ère</sup> partie) à Poissy : « Les impacts du projet Eole »,
- ◆ 19 septembre 2011 - Atelier bruit (2<sup>ème</sup> partie) à Nanterre : « Les impacts du projet Eole »,
- ◆ 23 septembre 2011 - Réunion publique à Poissy « Présentation de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement du RER E à l'ouest ».

En parallèle, un site Internet dédié au projet de prolongement du RER à l'Ouest ([www.RER-Eole.fr](http://www.RER-Eole.fr)) a été mis en place afin de fournir une information complète et actualisée en permanence au public. Il permet notamment de mettre à disposition les études techniques et environnementales produites pour la conception du projet et celles pour la préparation de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, en particulier l'étude d'impact et l'étude de bruit. Il comporte aussi une « foire aux questions » où sont rassemblées les principales questions posées par le public et les réponses apportées par les porteurs du projet.

Le bilan de la concertation a été établi par le garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public et proposé à Réseau Ferré de France. Le Conseil d'Administration de RFF a pris connaissance de ce bilan lors de sa séance du 24 novembre 2011. Il fait ressortir les conclusions suivantes :

- ◆ Cette phase de concertation préparatoire à l'élaboration du dossier d'enquête publique a permis aux porteurs du projet de revenir sur des attentes exprimées lors du débat public, avec des éclairages plus approfondis, voire nouveaux, sur les questions soulevées alors : celles liées aux nuisances sonores en particulier, mais aussi celles concernant l'aménagement urbain de Nanterre, l'insertion des gares nouvelles – Porte Maillot, La Défense, La Folie – ou les aménagements de celles existantes – Mantes, Poissy.
- ◆ La concertation engagée a atteint son objectif de la poursuite du dialogue et de l'approfondissement des questions difficiles soulevées lors du débat public, ceci dans la perspective de finaliser le dossier d'enquête publique en intégrant au mieux les attentes du public.
- ◆ Si l'on met à part les rencontres consacrées à l'intégration du projet à Nanterre et à la présentation de l'étude d'impact à Poissy, les réunions de concertation ont peu mobilisé les publics sollicités.

### 2.1.6. Délibération du Conseil Régional d'Ile de France

Dans sa délibération n° CR 50-11 du 23 Juin 2011 relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013, le Conseil Régional a retenu parmi les opérations urgentes, le prolongement du RER E à l'ouest.

### 2.1.7. Le Schéma de principe

Le Schéma de principe qui constitue la synthèse des études techniques préalables du projet de prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie et dont les principaux éléments sont repris dans la pièce C du présent dossier d'enquête publique, fait l'objet d'une approbation par le STIF en décembre 2011.

### 2.1.8. L'élaboration du dossier d'enquête préalable à la DUP et de l'étude d'impact

Le présent dossier a été élaboré au cours de l'année 2011 afin de servir de support à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet du prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie.

Conformément à la réglementation, ce dossier comporte les pièces suivantes :

- ◆ Pièce A : objet et insertion de l'enquête dans la procédure administrative
- ◆ Pièce B : plan de situation
- ◆ Pièce C : notice explicative
- ◆ Pièce D : plan général des travaux
- ◆ Pièce E : étude d'impact
- ◆ Pièce F : avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact
- ◆ Pièce G : évaluation socio-économique
- ◆ Pièce H : mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- ◆ Pièce I : Annexes (comprenant notamment les bilans du débat public et de la concertation post-débat public)

### 2.1.9. La procédure de cadrage préalable

Au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement, « *Le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage peut obtenir de l'autorité compétente pour autoriser ou approuver le projet de lui préciser les informations qui devront figurer dans l'étude d'impact. Les précisions apportées par l'autorité compétente n'empêchent pas celle-ci de faire, le cas échéant, compléter le dossier de demande d'autorisation ou d'approbation et ne préjugent pas de la décision qui sera prise à l'issue de la procédure d'instruction* ».

Réseau Ferré de France n'a pas demandé de cadrage préalable de l'étude d'impact, la méthode de travail retenue par le maître d'ouvrage ayant été d'établir un cadrage en interne, sous le contrôle du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Par ailleurs, un comité de suivi a associé les administrations appelées à intervenir dans la procédure, permettant de prendre en compte les attentes de l'Etat au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.

### 2.1.10. L'avis de l'Autorité Environnementale de l'Etat sur l'étude d'impact

En application des articles L.122-1, R.122-1-1 et R.122-13 du code de l'environnement, le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris, a transmis l'étude d'impact élaborée pour le projet du prolongement du RER E à l'Ouest, au Conseil général de l'environnement et du développement durable (formation d'autorité environnementale), autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement pour ce projet.

L'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a notifié le 30 septembre 2011 au Préfet de la Région Ile-de-France la réception et la complétude de l'impact. Elle a transmis un avis sur l'étude d'impact dans un délai de 3 mois, au Préfet des Hauts-de-

Seine en tant que préfet coordonnateur. Cet avis est inséré dans la pièce F du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

### 2.1.11. Le projet et les documents d'urbanisme

31 communes des départements de Paris, des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise et des Yvelines sont directement concernées par le projet du prolongement du RER E à l'Ouest.

Ce sont les suivantes :

- 8<sup>ème</sup>, 16<sup>ème</sup>, 17<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements (département de Paris),
- Neuilly-sur-Seine, Courbevoie, Puteaux, Nanterre (département des Hauts-de-Seine),
- Bezons (département du Val d'Oise),
- Carrières-sur-Seine, Houilles, Sartrouville, Maisons-Laffitte, Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Villennes-sur-Seine, Médan, Vernouillet, Verneuil-sur-Seine, Les Mureaux, Flins-sur-Seine, Aubergenville, Epône, Mézières-sur-Seine, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie, Buchelay, Rosny-sur-Seine, Issou, Gargenville (département des Yvelines).

Elles disposent d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé (ou d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) valant PLU). Les dispositions de ces PLU ne sont pas toutes compatibles avec la réalisation projet du prolongement du RER E à l'Ouest. Aussi, certains PLU doivent être mis en compatibilité dans le cadre de la réalisation du projet du prolongement du RER E à l'Ouest, conformément aux articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme. Il s'agit des PLU des 9 communes suivantes :

- ◆ Paris (département de Paris), sachant qu'il y a un PLU unique pour les 20 arrondissements,
- ◆ Puteaux, Nanterre (département des Hauts-de-Seine),
- ◆ Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie, et Rosny-sur-Seine (département des Yvelines).

En ce qui concerne la commune de Neuilly-sur-Seine qui a prévu une mise à jour de ses documents d'urbanisme en 2012, RFF a demandé à la préfecture des Hauts-de-Seine de porter à connaissance auprès de cette commune le projet du prolongement du RER E à l'Ouest pour qu'il soit pris en compte dans les documents d'urbanisme (cf. courrier de la SNCF agissant en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué de RFF, joint en annexe).

La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- ◆ L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- ◆ L'acte déclaratif d'utilité publique est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public en charge du Schéma de Cohérence Territoriale, de la Région, du Département et des Personnes Publiques Associées, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme.

Dès l'ouverture de l'enquête publique et jusqu'à l'adoption de la Déclaration d'Utilité Publique, le plan local d'urbanisme ne peut plus faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

Un dossier d'enquête préalable à la mise en compatibilité des PLU des communes de Paris, Puteaux et Nanterre (département des Hauts-de-Seine) et de Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie, Rosny-sur-Seine (département des Yvelines), est joint au présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

La mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme porte sur :

- ◆ Le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durable et les orientations d'aménagement : ces documents doivent être complétés ou précisés en tant que de besoin pour tenir compte du projet prolongement du RER E à l'Ouest.
- ◆ Le règlement : les règlements de chacun des zonages concernés par le projet doivent être compatibles avec les travaux envisagés.
- ◆ Les plans de zonage :
  - un Emplacement Réservé (ER) au profit de Réseau Ferré de France est, le cas échéant, reporté sur les plans de zonage, lorsque le projet nécessite une emprise sur des terrains privés qu'il sera nécessaire d'acquérir ;
  - les éventuels Espaces Boisés Classés (EBC) ou éléments du paysage à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'urbanisme, situés au droit du tracé du projet, sont, si besoin, déclassés et enlevés des plans de zonage ;
  - une servitude de localisation d'équipement public (Équipement d'intérêt Général - EG) au profit de Réseau Ferré de France est reportée sur le plan de zonage, afin de localiser les terrains qui peuvent être concernés par des puits de secours et de ventilation liés au projet.
- ◆ Le tableau des Emplacements Réservés (ER) : la liste des emplacements réservés et les surfaces associées sont mises à jour

### 2.1.12. Trame verte et bleue

Destinée à préserver la diversité écologique en assurant un maillage du territoire par des continuités écologiques, la trame verte et bleue sera matérialisée dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui sera rendu public en 2012. La mise en œuvre du projet tiendra compte de ses orientations.

## 2.2. LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

### 2.2.1. Fondement de l'enquête publique

L'enquête publique est requise :

- ◆ au titre des articles L.11-1 et suivants, R.11-1 à R.11-3 et R.11-14-1 à R.11-14-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin ;
- ◆ au titre des articles L.123-1 à L.123-16 et R.123-1 à R.123-23 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;

- ◆ au titre des articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération qui nécessite une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.
- ◆ au titre de l'article L.2123-5 du code général de la propriété des personnes publique prévoyant que si des biens du domaine public des collectivités, de leurs groupements ou de leurs établissements publics sont inclus dans le périmètre d'une Déclaration d'Utilité Publique, alors l'arrêté de cessibilité emporte transfert de gestion des dépendances du domaine de la personne publique propriétaire, autre que l'État, au profit de l'autorité bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique.

### 2.2.2. Le déroulement de l'enquête

L'opération étant réalisée sur le territoire de plusieurs départements, l'enquête est ouverte et organisée par un arrêté conjoint des préfets des départements intéressés ; le Préfet des Hauts-de-Seine est le préfet chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Réseau Ferré de France et la SNCF adressent au Préfet coordonnateur de l'enquête publique, le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) constitué conformément aux dispositions de l'article R.11-14-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le Préfet coordonnateur saisit le Président du Tribunal Administratif, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête. Celui ou celle-ci est désigné (e) dans un délai de 15 jours par le président du tribunal administratif ou le membre du tribunal délégué à cette fin, à partir d'une liste d'aptitude.

Le Préfet des Hauts-de-Seine, préfet coordonnateur, après consultation du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, précise dans un arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, conjoint avec les préfets des départements intéressés :

- ◆ l'objet de l'enquête, la date à laquelle elle est ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à un mois, ni excéder deux mois, sauf prorogation d'une durée maximum de quinze jours décidée par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête ;
- ◆ le siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête (notamment les observations sur le dossier) peut être adressée ;
- ◆ les lieux, jours et heures où le public peut consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet. Ces lieux sont habituellement la mairie des communes sur le territoire desquelles l'opération est projetée et, le cas échéant, la préfecture ou la sous-préfecture. Les observations peuvent être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;
- ◆ les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête et de leurs suppléants éventuels ;
- ◆ les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête se tient à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- ◆ le ou les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public peut consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur.

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 affiché dans les mairies concernées par le

projet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, ainsi que sur les lieux situés au voisinage de l'aménagement projeté.

Le commissaire enquêteur, ou le président de la commission d'enquête, conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le Maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique. Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le Maître d'ouvrage ou ses représentants, ainsi que les autorités administratives intéressées.

Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échanges avec le public en présence du Maître d'ouvrage.

Le Maître d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête juge utiles à la bonne information du public.

Pendant la durée de l'enquête, les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

Les observations peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête ; elles y sont tenues à la disposition du public. En outre, les observations du public sont reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans l'avis de l'ouverture de l'enquête.

A l'expiration de la durée de l'enquête, les registres d'enquête sont clos, signés selon le ou les lieux de dépôt par le Préfet, le Sous-Préfet, ou les maires des communes où elle s'est déroulée, et transmis avec le dossier d'enquête et les documents annexés, dans les vingt-quatre heures au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête examine les observations consignées ou annexées aux registres d'enquête et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant s'il le demande.

## 2.3. À L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

### 2.3.1. L'avis de la commission d'enquête

À l'issue de l'enquête publique, le président de la commission d'enquête, établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et rédige des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Dans le délai d'un mois après la fin de l'enquête, le président de la commission d'enquête, transmet au Préfet coordonnateur de l'enquête publique son rapport et ses conclusions motivées.

Le Préfet coordonnateur adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions au président du tribunal administratif et à l'expropriant.

Copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie de chaque commune où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'à la préfecture, pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Par ailleurs, les personnes intéressées peuvent obtenir communication du rapport et des conclusions en s'adressant au Préfet dans les conditions prévues au titre 1<sup>er</sup> de la loi du 17 juillet 1978.

### 2.3.2. La déclaration d'utilité publique

L'opération sera déclarée d'Utilité Publique si le coût financier, les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général qu'elle présente.

Au terme de la procédure d'enquête publique, au vu du dossier correspondant, et au vu de la déclaration de projet, l'Utilité Publique pourra être prononcée par un arrêté inter-préfectoral au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête, et publié au recueil des actes administratifs des préfectures concernées. Ce décret portera sur la Déclaration d'Utilité Publique et sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme.

L'arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement en application des articles L.12-5, L.23-1 et L.23-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La validité de l'arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique est de 5 ans ; à l'issue de ce délai, les effets de la déclaration d'utilité publique peuvent être prorogés pour une période supplémentaire de 5 ans, sans nouvelle enquête publique.

Si l'arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique est contesté, il pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif compétent.

Conformément à l'article L 11-1-1 du code de l'expropriation, la déclaration d'utilité publique tiendra lieu de déclaration de projet prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

### 2.3.3. La poursuite des études

Postérieurement à l'arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique le prolongement du RER E à l'Ouest, les études techniques seront poursuivies afin de mettre au point le projet. De même, les Maîtres d'Ouvrage devront finaliser les conventions de réalisation et de financement du projet formalisant les engagements réciproques des partenaires.

Il convient de mentionner que l'enquête parcellaire interviendra lorsque l'emprise du projet (infrastructure, équipements, mesures de réduction des impacts environnementaux) aura été définitivement arrêtée et qu'il sera alors possible de déterminer avec précision les parcelles à acquérir ainsi que les personnes, propriétaires ou locataires, à indemniser.

### 3. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Ce chapitre présente les procédures qui seront engagées par Réseau Ferré de France après la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) du prolongement du RER E à l'Ouest. Elles permettront d'entrer dans une phase opérationnelle conduisant à la réalisation des travaux, puis à la mise en service et à l'exploitation du prolongement du RER E à l'Ouest.

#### 3.1. ETUDES DE DETAIL

Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage coordonnateur, et la SNCF, maître d'ouvrage sur certaines parties du projet poursuivront sous leur propre responsabilité les études de détail nécessaires à la définition précise des ouvrages et ceci en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, faire l'objet de modifications mineures dans la mesure où elles ne dénaturent pas le projet initial.

Si des modifications majeures en résultaient, une nouvelle enquête pourrait s'avérer nécessaire.

#### 3.2. ENQUETE PARCELLAIRE

La définition du projet lors des études d'Avant-Projet (AVP) permettra de déterminer avec précision l'emprise des terrains nécessaires à la réalisation du prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Sur cette base un dossier d'enquête parcellaire sera constitué. Il aura pour objet de servir de support à l'enquête parcellaire conduite en application des articles R.11-19 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête parcellaire a pour but de procéder à la détermination des parcelles susceptibles d'être acquises ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits et autres intéressés. Elle définit l'emprise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux. L'enquête parcellaire est distincte de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté permettra de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire ; les maîtres d'ouvrage pourront ainsi engager la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

#### 3.3. PROCEDURE D'EXPROPRIATION

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, sur la base du dossier d'enquête parcellaire. Elle sera engagée par le Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, après la Déclaration d'Utilité Publique du projet. Elle se fondera sur l'enquête parcellaire qui aura précisé les emprises du projet, déterminé les propriétaires des parcelles et leur aura notifié l'engagement de la procédure d'expropriation.

La particularité d'un projet ferroviaire en partie souterrain conduit à distinguer deux cas :

- ◆ **Les sections souterraines en tunnel :**  
Dans ces sections, la réalisation du tunnel du prolongement du RER E n'entraînera aucune modification foncière en surface, ni impact sur le bâti existant dans la plupart des cas. Elle ne nécessitera pas l'expropriation des parcelles privées en surface situées au-dessus du tunnel. En revanche, Réseau Ferré de France expropriera le tréfonds, c'est-à-dire le volume de sous-sol concerné par le passage du RER E.
- ◆ **Les sections en aérien ou en sub-surface et les gares et équipements connexes :**  
Dans ce cas, la réalisation du prolongement du RER E impliquera la maîtrise foncière préalable par Réseau Ferré de France des volumes nécessaires à l'implantation des tranchées couvertes, des gares souterraines ou aériennes, et des aménagements et équipements connexes à la ligne du RER E (puits de secours et de ventilation du tunnel, restructuration de plate-forme ferroviaire, garage des rames du RER E ...). Les parcelles privées en surface concernées devront donc être acquises, ainsi que les immeubles devant faire l'objet d'une démolition.

Les parcelles privées seront donc acquises soit en surface, soit en volume souterrain (tréfonds). Les parcelles pourront être acquises à l'amiable si le propriétaire ne s'oppose pas à la cession de ses terrains et est d'accord sur le prix proposé par le service des Domaines.

Si le propriétaire s'oppose à la cession de ses biens, une procédure sera engagée devant le juge de l'expropriation qui fixera le montant de l'indemnité.

#### 3.4. PROCEDURES COMPLEMENTAIRES

##### 3.4.1. Procédure relative à l'archéologie préventive

Les procédures relatives à l'archéologie préventive seront engagées en application de l'article L.521-1 du code du patrimoine. L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.

Le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris sera saisi en application des articles R.523-1 et suivants du code du patrimoine concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive, afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostics archéologiques. A l'issue des diagnostics, des fouilles pourront être prescrites pour déterminer la présence ou non de vestiges archéologiques.

##### 3.4.2. Procédure relative à la protection de l'eau et des milieux aquatiques

Le projet impliquera la création de nouvelles surfaces imperméabilisées et nécessitera la réalisation d'ouvrages hydrauliques pour le rétablissement du réseau hydraulique et la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques. Il s'accompagnera de pompages temporaires ou permanents pour assurer la mise hors d'eau des installations souterraines du RER E.

Ces aménagements spécifiques seront détaillés dans un dossier de police des eaux établi par Réseau Ferré de France et la SNCF au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement. Ils pourront relever, soit du régime de la déclaration, soit du régime de l'autorisation :

- **En cas de déclaration**, le dossier de police des eaux sera transmis au Préfet coordonnateur par Réseau Ferré de France et/ou la SNCF. Le Préfet adressera en retour un récépissé de déclaration

indiquant la possibilité de démarrer les travaux, assorti, le cas échéant, des prescriptions applicables.

- **En cas d'autorisation**, le dossier de police des eaux sera soumis à une enquête publique. Celle-ci sera réalisée dans les conditions prévues par le code de l'environnement. A l'issue de cette enquête publique, le rapport établi sera présenté par le Préfet coordonnateur au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques, pour avis. A l'issue de cette procédure, une autorisation de réaliser les travaux sera accordée par arrêté préfectoral. L'arrêté préfectoral comportera des prescriptions sur les conditions de réalisation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages ou installations, d'exécution des travaux ou d'exercice de l'activité.

### 3.4.3. Autorisation d'intervention sur des espèces protégées et leurs habitats

En fonction des études de détail, la réalisation du prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie pourrait nécessiter une demande d'autorisation exceptionnelle d'intervention sur des espèces animales ou végétales protégées et sur leurs habitats.

En effet, la destruction directe ou la modification des lieux (aménagement, modification du milieu...) susceptible de faire disparaître des espèces protégées est interdite. Les autorisations de destruction ou de déplacement font l'objet d'une autorisation du Ministre chargé de la protection de la nature, attribuée selon des critères précis et délivrée après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) et d'instances scientifiques régionales.

Le contenu de la demande d'autorisation est précisé par l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées. La durée de la procédure peut varier de 6 mois à un an.

### 3.4.4. Procédure au titre des Installations classées pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E)

Certaines installations liées au prolongement du RER E à l'Ouest, telles que la réalisation d'un atelier d'entretien du matériel roulant à Mantes, pourront être soumises à une procédure de déclaration ou de demande d'autorisation d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.) au titre des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement.

Selon la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation, ces installations seront soumises à un régime de déclaration, d'enregistrement ou d'autorisation.

En cas d'autorisation, celle-ci sera accordée par le Préfet après enquête publique réalisée dans les conditions prévues par le code de l'environnement et avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques. L'arrêté préfectoral d'autorisation sera assorti de prescriptions nécessaires à la protection de l'environnement.

Le régime d'enregistrement est une procédure d'autorisation simplifiée. L'enregistrement sera effectué par le Préfet après consultation du public et du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques. Il pourra être assorti de prescriptions particulières complétant ou renforçant les prescriptions générales applicables à l'installation.

En cas de déclaration, le dossier de déclaration sera déposé en Préfecture. Le préfet donnera récépissé de la déclaration et communiquera au déclarant une copie des prescriptions générales applicables à l'installation.

### 3.4.5. Procédure Natura 2000

Le périmètre d'étude du projet traverse ou passe à proximité de 3 sites Natura 2000 mais les études écologiques ont conclu au stade actuel du projet qu'il n'aura aucune incidence directe sur les espèces concernées. De ce fait, aucun dossier d'incidence à ce titre n'est nécessaire.

### 3.4.6. Autorisation de défrichement

La réalisation du projet du prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie pourrait nécessiter la suppression de l'état boisé de certaines parcelles situées dans l'emprise du projet.

Au-dessus d'un certain seuil de superficie des boisements concernés, le défrichement nécessite l'obtention d'une autorisation préalable de l'administration en application de l'article L.311-1 du code forestier. Dans les départements concernés par le prolongement du RER E, les seuils sont les suivants :

Département	Références arrêté préfectoral	Seuil de superficie boisée nécessitant une autorisation de défrichement
Paris	AP n° 2010-110 du 9 février 2010	0,5 hectare
Hauts de Seine	AP n° 2003-089 du 25 avril 2003	0,5 hectare
Yvelines	AP n° B 03-14 du 10 avril 2003	1 hectare
Val d'Oise	AP n° 203-059 du 15 septembre 2003	1 hectare

Tableau 1 : seuils de superficie boisée nécessitant une autorisation de défrichement  
Source : DRIAAF Ile-de-France

En cas de défrichement dans un ensemble boisé supérieur à un hectare, Réseau Ferré de France adresserait au Préfet une demande de défrichement accompagnée du dossier prévu par l'article R.311-1 du code forestier. Ce dossier comportera une notice d'impact sur l'environnement. Après instruction, l'autorisation de défrichement sera accordée par le Préfet.

### 3.4.7. Permis de construire

Les ouvrages d'infrastructure terrestre n'entrent pas dans le champ réglementaire d'application du permis de construire et en sont donc dispensés.

Cependant, certains ouvrages comme les gares et l'atelier d'entretien du matériel roulant à Mantes, sont réglementairement soumis à permis de construire. Le moment venu, un dossier de demande de permis de construire sera adressé à cette fin aux maires des communes concernées par ces ouvrages, afin d'obtenir les autorisations nécessaires à leur construction.

### 3.4.8. Avis de l'Architecte des Bâtiments de France sur les permis de construire

L'Architecte des Bâtiments de France assure l'instruction des projets d'aménagement ou de travaux qui intéressent les abords d'un monument historique, un site protégé au titre du code de l'environnement,

une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (Z.P.P.A.U.P.), une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (A.M.V.A.P.), ou un secteur sauvegardé.

A ce titre, il sera amené à donner un avis sur les demandes de permis de construire relatives aux édifices du prolongement du RER E, situés en espace protégé (abords de monuments historiques et ZPPAUP).

### 3.4.9. Etude de sécurité publique

Une étude de sécurité publique sera engagée en application des articles L.111-3-1 et R.111-48 du code de l'urbanisme. Le contenu de cette étude est défini par l'article R.111-49 du code de l'urbanisme ; elle comprend :

- un diagnostic précisant le contexte social et urbain et l'interaction du projet et de son environnement immédiat,
- une analyse du projet au regard des risques de sécurité publique pesant sur l'opération,
- les mesures proposées pour prévenir et réduire les risques de sécurité publique mis en évidence dans le diagnostic et pour faciliter les missions des services de police et de secours.

### 3.4.10. Dossiers de sécurité

En application du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, différents dossiers de sécurité devront être élaborés et soumis, soit pour avis, soit pour approbation au Préfet :

- **le Dossier de Définition de Sécurité** : il présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet et la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant l'affecter, en particulier ceux liés à l'environnement.
- **le Dossier Préliminaire de Sécurité** : il doit démontrer, à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du système de transport, que les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance prévues pour le projet ainsi que le programme prévu d'essais et de tests, permettent d'atteindre l'objectif de sécurité tout au long de la durée de vie du système, de prévenir les différents types d'accidents étudiés et d'en réduire les conséquences, et de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système de transport.
- **le Dossier d'Autorisation des Tests et Essais** : il est requis pour effectuer des essais préalables à l'exploitation s'il y a exportation de risques sur des tiers au chantier. Ce dossier, nécessaire aux tests et essais des tramways sur voirie publique, n'est a priori pas nécessaire dans le cas des essais du métro qui se font en site propre et protégé intégralement.
- **le Dossier de Sécurité** : il permet d'aboutir à une autorisation d'exploitation.

### 3.4.11. Autorisation d'occupation temporaire du domaine public

Les travaux du prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie engendreront 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 et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures :

- **L'arrêté de permission de voirie** est un acte autorisant la réalisation de travaux en bordure de voie ou sur le domaine public et, dans ce cas, l'occupation du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés. La permission de voirie 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 une période de temps déterminée.
- **L'autorisation de voirie**, délivrée par le gestionnaire de la route, est un acte unilatéral, précaire et révocable, qui confère des droits et des obligations ; elle 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 de circulation**, 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 (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.

### 3.4.12. Dossier de bruit de chantier

Conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par le maître d'ouvrage au moins un mois avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis aux Préfets des quatre départements et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier.

Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Le maître d'ouvrage informera le public de ces éléments par tout moyen approprié.

Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

## 3.5. CONSTRUCTION ET MISE EN SERVICE

Les travaux de construction de l'opération déclarée d'utilité publique pourront être lancés par Réseau Ferré de France et la SNCF selon leurs périmètres de maîtrise d'ouvrage respective, après la libération des emprises.

Ils se feront en étroite collaboration avec les collectivités, les riverains, les partenaires administratifs et les structures gestionnaires de servitudes d'intérêt général, tant pour les réseaux en place, que pour la protection ou la conservation du patrimoine naturel, historique, culturel et de la santé publique.

Pendant la phase de construction, les services de Réseau Ferré de France et de la SNCF 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.

### 3.6. APRES LA MISE EN SERVICE

La surveillance et l'entretien de la ligne du RER E seront assurés par Réseau Ferré de France.

Cet entretien comprend non seulement l'infrastructure ferroviaire elle-même, mais également tous les ouvrages annexes, comme les puits de secours et de ventilation.

Un contrôle de conformité sera réalisé au plus tard dans l'année suivant la mise en service : l'objectif est de s'assurer que les engagements pris ont bien été tenus. Cette inspection peut entraîner l'adaptation des aménagements réalisés.

## 4. SCHEMA RECAPITULATIF DES PROCEDURES

Le schéma ci-contre récapitule de façon simplifiée l'enchaînement des décisions et procédures administratives liées au projet de prolongement du RER E à l'Ouest.



## 5. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

Ce chapitre a pour objet d'informer le public sur les principaux textes législatifs et réglementaires qui régissent la procédure de l'enquête publique.

Par ailleurs, le contenu des pièces du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a été élaboré en prenant en compte l'ensemble des textes de référence applicables (lois, décrets, arrêtés, circulaires, normes et guides techniques). C'est notamment le cas de l'étude d'impact et des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Ces textes de référence ne relèvent pas du présent chapitre et sont cités si besoin dans les rédactions propres à chacune des pièces du présent dossier.

**Avertissement :** les références des textes régissant l'enquête citées ici sont celles applicables au moment de la rédaction de l'étude d'impact et du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du prolongement du RER à l'Ouest, et lors du dépôt du dossier en Préfecture, c'est-à-dire antérieures à l'entrée en vigueur effective des nouvelles dispositions législatives et réglementaires issues de la loi « Grenelle 2 » (cf. supra chapitre 1.3).

### 5.1. ENQUETES PUBLIQUES

- ◆ Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment :
  - Partie législative, les articles L.11-1 à L.11-7 relatifs à la déclaration d'utilité publique ;
  - Partie réglementaire, les articles R.11-1 à R.11-3, relatifs à la déclaration d'utilité publique ;
  - Partie réglementaire, les articles R.11-14-1 à R.11-14-15, et R.11-15 à R.11-18 concernant la procédure spécifique aux enquêtes préalables portant sur des opérations entrant dans le champ d'application des articles L.123-1 à L.123-16 du code de l'environnement ;
  - Partie réglementaire, les articles R.11-15 à R.11-18, relatifs aux dispositions communes de la déclaration d'utilité publique.
- ◆ Le code de l'environnement, notamment :
  - Partie législative, les articles L.123-1 à L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
  - Partie législative, les articles L.123-3 à L.123-16, concernant la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
  - Partie réglementaire, les articles R.123-1 à R.123-5, concernant le champ d'application et l'objet des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
  - Partie réglementaire, les articles R.123-6 à R.123-23, concernant la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

### 5.2. DECLARATION DE PROJET

- ◆ Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment :
  - Partie législative, l'article L.11-1-1 relatif à la déclaration de projet.
- ◆ Le code de l'environnement, notamment :

- Partie législative, l'article L.126-1 relatif à la déclaration de projet ;
- Partie réglementaire, les articles R.126-1 à R.126-4, relatifs à la déclaration de projet.

### 5.3. CONCERTATION

- ◆ Le code de l'environnement, notamment :
  - Partie législative, les articles L.120-1 à L.120-2 et L.121-1 à L.121-16, relatifs à la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ;
  - Partie réglementaire, les articles R.121-1 à R.121-16, concernant l'organisation du débat public relatif aux opérations d'aménagement.
- ◆ Le code de l'Urbanisme, notamment :
  - Partie législative, l'article L.300-2 relatif à la concertation publique ;
  - Partie réglementaire, l'article R.123-23, relatif à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.

### 5.4. ÉTUDES D'IMPACT

- ◆ Le code de l'environnement, notamment :
  - Partie législative, les articles L.122-1 à L.122-3-5, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
  - Partie réglementaire, les articles R.122-1 à R.122-16, relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

### 5.5. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- ◆ Le code de l'urbanisme, notamment :
  - Partie législative, l'article L.123-16 relatif à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme ;
  - Partie réglementaire, l'article R.123-23, relatif à la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, applicable à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme ;

### 5.6. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

- ◆ La partie législative du code des transports, notamment les articles L.1511-1 à L.1511-5, relatifs à l'élaboration des projets ;
- ◆ Le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984, concernant l'application de l'article 14 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.

