

SOMMAIRE

1	OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE	5
1.1.	LE CONTEXTE ET L'AVANCEMENT DU PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E VERS L'OUEST	5
1.2.	OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE	5
1.3.	COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP MODIFICATIVE	5
1.4.	PRESENTATION DES EVOLUTIONS DANS LE SECTEUR DE MANTES DEPUIS LA DUP	6
1.5.	PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE ET DE SES CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES	7
1.6.	RAPPEL DES OBJECTIFS D'INTERET GENERAL VISES PAR LE PROJET	7
1.6.1.	Faire progresser la qualité de service.....	7
1.6.2.	Accompagner le développement des territoires	9
1.7.	LES ACTEURS DU PROJET	10
2	UNE CONCERTATION CONTINUE	10
2.1.	LE DEBAT PUBLIC	10
2.2.	LA CONCERTATION POST DEBAT PUBLIC	11
2.3.	L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE 2012	11
2.4.	LA POURSUITE DE LA CONCERTATION APRES LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	12
3	INSERTION DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE ET DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTES A L'ISSUE DE LA PROCEDURE	12
3.1.	ETUDES ET DECISIONS AYANT CONTRIBUE A L'ELABORATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE.....	12
3.2.	L'ACTUALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT	14
3.2.1.	L'actualisation de l'étude d'impact dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (DLE n°1) et de la demande de permis de construire relative à la gare Eole La Défense et au réaménagement du CNIT.....	14
3.2.2.	L'actualisation de l'étude d'impact dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement (DLE n°2) et du dossier d'enquête préalable à la DUP modificative	15
3.2.3.	L'avis de l'Autorité environnementale sur les études d'impact.....	15
3.3.	L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP MODIFICATIVE	17
3.3.1.	Périmètre de l'enquête publique	17
3.3.2.	Préparation et organisation de l'enquête publique	19
3.3.3.	Déroulement de la procédure d'enquête publique concomitante	19
3.3.4.	Clôture de l'enquête	20
3.4.	LES DECISIONS POUVANT INTERVENIR A L'ISSUE DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE ET AUTORITES COMPETENTES	21
3.4.1.	Arrêté portant Déclaration d'Utilité Publique modificative	21
3.4.2.	Synthèse du déroulement de l'enquête publique du dépôt du dossier jusqu'à la décision d'autorisation.....	21
4	LES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES AU DEMARRAGE DES TRAVAUX DU PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E VERS L'OUEST	23
4.1.	LISTE DES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES AU DEMARRAGE DES TRAVAUX	23
4.2.	INFORMATIONS RELATIVES AUX AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES A LA MISE EN SERVICE ET L'EXPLOITATION DE LA LIGNE RER E PROLONGEE	25
4.2.1.	Dossiers de sécurité.....	25
4.2.2.	Autorisation d'occupation temporaire du domaine public	25
4.2.3.	Dossier de bruit de chantier	25
4.3.	AUTRES PROCEDURES EVENTUELLES	25
5	TEXTES REGISSANT L'ENQUETE	26
5.1.	CONCERTATION PREALABLE ET DEBAT PUBLIC	26
5.2.	ÉTUDE D'IMPACT	26
5.3.	EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	26
5.4.	ENQUETE PUBLIQUE	26

1 OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

1.1. LE CONTEXTE ET L'AVANCEMENT DU PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E VERS L'OUEST

Le RER E relie aujourd'hui l'Est francilien à Paris. **Le projet de prolongement du RER E vers l'ouest (projet Eole) consiste à prolonger la ligne E du RER depuis l'actuelle gare terminus Haussmann Saint-Lazare (Paris) jusqu'à Mantes-la-Jolie (Yvelines).** Le projet comprend en particulier la construction d'un tunnel et de trois nouvelles gares entre Haussmann Saint-Lazare et Nanterre, ainsi que le réaménagement de l'infrastructure existante entre Nanterre et Mantes-la-Jolie. S'ajoutent à ces travaux l'aménagement de voies de garages et d'ateliers de maintenance.

Le projet de prolongement du RER E vers l'ouest a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) n°2013-8 en date du 31 janvier 2013, sur la base d'une étude d'impact dite « initiale » sur laquelle l'Autorité environnementale (Ae) a émis un premier avis (n°2011-67) adopté lors de la séance du 21 décembre 2011 de la formation d'Ae du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). Cette étude d'impact se basait sur des études réalisées entre 2010 et 2011, en vue de l'enquête publique qui s'est tenue du 16 janvier au 18 février 2012.

1.2. OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier est établi en vue de la réalisation de l'enquête publique préalable à la DUP modificative pour le projet Eole suite aux évolutions de projet survenues sur le secteur de Mantes.

Bien que le projet modifié ne change pas de manière substantielle l'économie du projet, il implique la création de nouveaux aménagements susceptibles d'affecter l'environnement, notamment un viaduc de 900 m de long, permettant une modification des conditions d'exploitation du plan de voies dans le secteur de Mantes. Le projet nécessite, par ailleurs un besoin foncier très ponctuel que les études techniques ultérieures chercheront à optimiser.

L'objectif de la présente enquête publique est de présenter au public le projet dans son ensemble en intégrant les évolutions intervenues dans le secteur de Mantes ainsi que les conditions de son intégration dans le site.

L'enquête publique doit permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs observations et d'apporter, ainsi, une meilleure connaissance aux maîtres d'ouvrage des besoins des citoyens. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête seront prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

Par ailleurs, l'enquête publique préalable à la DUP modificative sera menée en même temps qu'une enquête au titre de la Loi sur l'eau.

La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sur le tronçon Nanterre-Mantes-la-Jolie sera présentée dans un dossier d'enquête séparé. Les deux dossiers d'enquête (établis en vue de l'obtention d'une part de la déclaration d'utilité publique modificative, et d'autre part de l'arrêté loi sur l'eau) seront présentés simultanément pour avis au public sur les communes de Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Buchelay, **mais auront des registres de recueil d'observations séparés.**

L'enquête publique préalable à la DUP modificative a donc pour objet :

- ◆ d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers ;
- ◆ **de confirmer l'utilité publique du projet**, en intégrant les évolutions du secteur de Mantes, par modification de la déclaration d'utilité publique de 2013.

L'enquête publique sera menée conformément aux articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement, et des articles L.110-1 et suivants et R.121-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. La procédure est décrite de manière détaillée ci-après (paragraphe 3.2).

Avertissement : les dispositions législatives et réglementaires prises en compte pour l'élaboration des différentes pièces du dossier d'enquête publique préalable à la DUP modificative du prolongement du RER vers l'ouest sont celles applicables au moment de sa rédaction et lors du dépôt du dossier en Préfecture.

1.3. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP MODIFICATIVE

Le dossier d'enquête publique a été réalisé conformément aux articles R.112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R.123-8 du Code de l'environnement. A ce titre, il contient l'ensemble des informations requises pour la mise en œuvre de la procédure d'enquête publique, et se compose des pièces suivantes :

- ◆ Pièce A : Informations juridiques et administratives
- ◆ Pièce B : Plan de situation
- ◆ Pièce C : Notice explicative
- ◆ Pièce D : Plan Général des Travaux
- ◆ Pièce E : Etude d'impact actualisée et son Résumé Non Technique
- ◆ Pièce F : Evaluation économique et sociale
- ◆ Pièce G : Annexes
 - ◆ Annexe 1 : Etude socio-économique de la DUP initiale, donné à titre informatif
 - ◆ Annexe 2 : Mises en compatibilité des documents d'urbanisme (DUP initiale) données à titre informatif
 - ◆ Annexe 3 : Bilan du débat public
 - ◆ Annexe 4 : Bilan de la concertation post-débat public

1.4. PRESENTATION DES EVOLUTIONS DANS LE SECTEUR DE MANTES DEPUIS LA DUP

Au niveau du secteur de Mantes, la solution présentée au stade de l'avant-projet dans le dossier initial d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique prévoyait la refonte de la gare de Mantes avec une organisation en trois « sous-gares » : une gare centrale Eole encadrée par une gare Haute-Normandie et une gare Basse-Normandie. Ce schéma conduisait à gérer la répartition des trains en avant-gare et générerait de nombreux croisements entre les trains. Pour faciliter la gestion de cette situation, le programme incluait la création d'une voie supplémentaire en gare de Mantes-la-Jolie par scindement du quai C/D.

Dans sa décision d'approbation de l'Avant-Projet, le STIF a formulé une demande d'optimisation du projet pour en renforcer sa robustesse d'exploitation, notamment en situation perturbée. Pour répondre à cette demande, un travail d'ajustement des installations et de leur exploitation sur la zone de Mantes a été mené en 2014 et début 2015. Il a abouti à une optimisation des installations de signalisation, qui fait craindre un manque de souplesse et d'adaptabilité du système et qui ne permet pas d'atteindre les objectifs de ponctualité fixés par le STIF. Par ailleurs, ces optimisations génèrent des coûts supplémentaires importants, de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Il a donc été décidé en mai 2015 une remise à plat du principe d'exploitation de la gare de Mantes. Cette remise à plat s'est appuyée sur des éléments nouveaux et une approche différente, notamment :

- ◆ la possibilité d'utiliser le raccordement des Piquettes suite à la décision de supprimer le passage à niveau implanté sur son tracé (arrêté préfectoral d'autorisation de suppression de PN datant d'octobre 2014) ;
- ◆ la recherche d'un schéma qui supprime le principal point de faiblesse, que sont les cisaillements en avant-gare ;
- ◆ la limitation des mouvements possibles à ceux nominaux et aux situations dégradés ou de travaux associés ;
- ◆ la simplification du nombre d'itinéraires pour les optimiser en vitesse (mise en place de signaux intermédiaires permettant une réutilisation rapide des voies) et minimiser le coût de l'opération ;
- ◆ la séparation des itinéraires des trains par rapport à leur destination ;
- ◆ la recherche en priorité d'une solution optimale pour l'exploitation d'Eole, qui puisse s'adapter à la future ligne LNPN.

Afin de limiter le nombre de cisaillement, il est proposé de déniveler l'ensemble des cisaillements afin de ne pas avoir de risque de conflits entre les trains Bas Normands – Haut Normands et Île-de-France entre Mantes-Station et Mantes-la-Jolie. Cela se traduit par :

- ◆ l'utilisation systématique du raccordement des Piquettes pour les trains TER Haut-Normand en provenance de Paris et en direction du Havre ;
- ◆ et la création d'un viaduc au-dessus du triangle de Mantes pour les trains TER Bas-Normand en provenance de Caen et à destination de Paris.

Le nouveau plan de voie est donc le suivant :

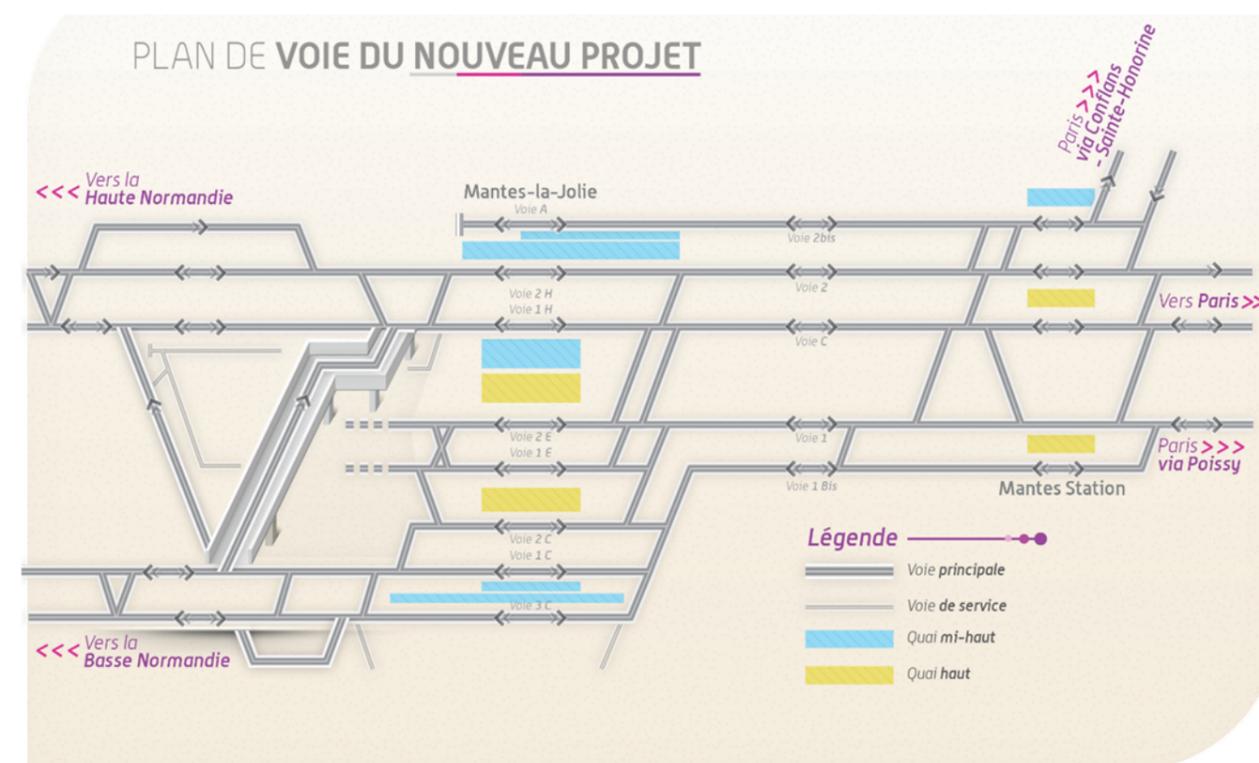


Figure 1 : Plan de voies du projet du secteur de Mantes (Source : SNCF)

Ces infrastructures permettent une organisation différente de la gare de Mantes-la-Jolie avec une gare Eole au centre encadrée par une gare paire (train à destination de Paris) et une gare impaire (train en provenance de Paris).

La modification du plan de voies de Mantes-la-Jolie en séparant les flux par nature permet d'améliorer la robustesse globale de la ligne.

1.5. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE ET DE SES CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES

L'adoption du nouveau schéma fonctionnel entraîne des conséquences sur l'ensemble des ouvrages prévus sur la zone de Mantes.

Au stade actuel, les modifications par rapport au dossier d'enquête préalable à la DUP initial portent sur :

- ◆ abandon de la création de la voie 3H par scindement du quai C/D ;
- ◆ adaptation des accès aux quais (passerelles, souterrains). L'abandon de la voie 3H fait disparaître le besoin d'accès supplémentaire pour le dédoublement du quai. De plus, le quai C/D devient un quai à double hauteur en remplacement du quai E. Cette adaptation sera mise à profit pour ré-intégrer dans la réflexion les besoins de lien avec le développement urbain environnant et les souhaits de l'exploitant de mise en place d'un contrôle automatique ;
- ◆ simplification des relogements liés aux nouveaux bâtiments voyageurs. Les personnels du quai C/D pourront être maintenu dans leur locaux actuels jusqu'à la mise en service des nouveaux bâtiments qui doivent les accueillir ;
- ◆ **simplification du plan de voie** en avant-gare avec la disparition d'appareils de voie ;
- ◆ **adaptation des voies au sud pour créer un itinéraire rapide sens impair depuis Mantes Station par le raccordement des Piquettes.** Ces travaux nécessitent d'intervenir sur une zone qui n'était pas impactée initialement par le projet Eole ;
- ◆ **création d'un viaduc au-dessus du triangle de Mantes ;**
- ◆ refonte de la liaison entre la gare et les atelier/garages du triangle avec transformation des tiroirs d'arrière-gare en SAS d'accès, commandées et contrôlées par le poste de signalisation qui gère les voies principales ;
- ◆ augmentation du nombre de cheminements possible entre les voies à quai et les deux faisceaux de « Garage Banlieue » et « Escale », avec la création d'itinéraires simultanés ;
- ◆ **modification de l'atelier de maintenance et adaptation des faisceaux encadrants** avec une spécialisation des voies de maintenance par la prise en charge de rames en unité simple (US) pour le niveau 3 et de rames en unité multiple (UM) pour le niveau 2 au lieu d'un atelier global en rame double (UM) ;
- ◆ **création d'un tiroir d'échange entre le faisceau de « garage banlieue » et l'atelier.** Ce tiroir s'insèrera au niveau de la V2 actuelle du raccordement des Piquettes et de son branchement aux voies vers la Haute Normandie ;
- ◆ **création de positions de garages provisoires** sur le faisceau Plaine et de garages pérennes électrifiés sur le faisceau Buchelay en remplacement des positions du faisceau Maroc permettant de simplifier les manœuvres d'accès (accès directs aux voies en gare plutôt que des manœuvres de rebroussement) ;
- ◆ création d'un ensemble homogène de voies de services commandées et contrôlées par un Poste Informatique de VOies de Services (PIVOS) au lieu de deux initialement ;
- ◆ **création d'un tiroir de retournement d'arrière-gare** permettant aux trains venant de Paris sur les voies vers la Normandie (1C et 3C) de repartir vers Paris en utilisant les voies dédiées à ce sens de circulation (voies 1H et 2H) sans utiliser le terminus francilien. Ce tiroir permettra de

réaliser cette manœuvre sans aucun cisaillement de circulation. Trois variantes de positionnement de ce tiroir sont encore à l'étude ;

- ◆ **implantation d'un bassin de rétention à Mantes-la-Ville** le long de la D983 (rocade de Limay) ;
- ◆ **élargissement du pont au-dessus de la rocade de Limay** lié au relèvement de vitesse de la voie V1 bis.

Ces modifications portent uniquement sur les infrastructures. Elles ne modifient pas le service prévu que ce soit en nombre de trains, de type de desserte, tels que prévus dans l'AVP et précisé dans l'AVP modificatif.

1.6. RAPPEL DES OBJECTIFS D'INTERET GENERAL VISES PAR LE PROJET

La réalisation du prolongement du RER E vers l'ouest poursuit deux orientations fondamentales :

- ◆ faire progresser la qualité de service ;
- ◆ accompagner le développement des territoires.

Celles-ci sont déclinées en plusieurs objectifs.

1.6.1. Faire progresser la qualité de service

L'amélioration de la qualité du réseau de transport francilien repose sur plusieurs objectifs, notamment l'augmentation de capacité et le maillage du réseau.

Désaturer le réseau

Le prolongement du RER E vers l'ouest constitue un tracé alternatif dont l'objectif est d'alléger la charge sur la ligne A du RER ainsi que sur la gare Saint-Lazare.

○ Délester le RER A

Aujourd'hui, la ligne A est proche de la saturation aux heures de pointe sur une grande partie de son parcours, en particulier dans le tronçon Châtelet-Les-Halles – Auber. 36% des voyageurs descendent à La Défense.

Le prolongement du RER E vers l'ouest, en offrant un nouvel itinéraire de qualité vers La Défense depuis le nord de Paris et l'est de l'Île-de-France, déchargera le RER A ainsi que les infrastructures utilisées en amont pour rejoindre La Défense (RER B et D sur le tronçon gare du Nord-Châtelet – Les Halles et le pôle Châtelet-Les Halles).

En effet, pour se rendre à La Défense :

- ◆ les voyageurs de l'est francilien pourront prendre le RER E à Val-de-Fontenay plutôt que le RER A (en bénéficiant de temps de parcours compétitifs) ;
- ◆ les personnes transitant par la gare du Nord pourront emprunter le RER E à Magenta plutôt que le RER A à Châtelet-les-Halles ; le nouvel itinéraire leur évitant en outre une correspondance.

Le RER E permettra ainsi une diminution de la fréquentation de l'ordre de 10 à 15 % pour le RER A entre La Défense et Auber et pour les RER B et D entre Gare-du-Nord et Châtelet. Il soulagera également le pôle de correspondances de Châtelet-les-Halles.

- **Délester la gare Saint-Lazare**

La gare Saint-Lazare et son accès ferroviaire sont empruntés chaque jour par plus de 1 600 trains Transilien, Intercités et TER.

En détournant une partie des trains dans le tunnel Nanterre – Haussmann Saint-Lazare, le projet :

- ◆ libèrera la gare de surface de Paris Saint-Lazare de nombreux flux de transit ;
- ◆ donnera davantage de souplesse d'exploitation sur le réseau de Saint-Lazare grâce aux capacités dégagées et/ou offrira de nouvelles possibilités d'organisation de la desserte au départ de la gare Paris Saint-Lazare.

Renforcer significativement l'offre de transport en commun et la qualité de service

Le prolongement du RER E vers l'ouest vient parachever le projet initial d'une liaison Est Ouest de l'agglomération parisienne. Cette nouvelle desserte répond à un besoin avéré depuis plusieurs années. Le développement de la demande entre Paris, les Hauts-de-Seine et le territoire Seine Aval justifie le renforcement de l'offre existante.

- **Améliorer l'offre actuelle du RER E**

Le projet offrira aux usagers du RER E la possibilité de poursuivre leur trajet en direction de la Porte Maillot, de La Défense et de Nanterre sans correspondance. De plus, la fréquence des trains dans le tronçon central sera augmentée.

La qualité de service est également une composante essentielle du projet. Aujourd'hui le RER E présente un taux de régularité parmi les meilleurs en Île-de-France. Ce taux doit rester au meilleur niveau et progresser malgré la forte augmentation de fréquentation de la ligne et les objectifs de desserte ambitieux prévus avec le prolongement. Le projet ne sacrifie pas la qualité à la quantité. Il répond au contraire à des exigences fortes de fiabilité, de robustesse, de disponibilité, de confort et d'information. L'objectif est d'offrir aux voyageurs une qualité de service se traduisant par un meilleur taux de satisfaction.

- **Bénéficier du matériel roulant RER nouvelle génération**

Le RER E est exploité actuellement avec 53 éléments MI2N (Matériel d'Interconnexion à deux niveaux), mis en service entre 1996 et 1999. La desserte du Groupe V (Paris Saint-Lazare-Poissy-Mantes-la-Jolie) est actuellement assurée au moyen de voitures VB2N (6 caisses) tractées par des locomotives BB 27300. La fin de vie des VB2N (2020-2025) et leurs caractéristiques techniques impliquent leur remplacement par un matériel de type RER de nouvelle génération (NG).

Dans sa décision du 5 octobre 2011, le STIF a approuvé le financement de 71 rames RER 2N (deux niveaux) et a demandé à la SNCF une tranche optionnelle pour renouveler les 53 MI2N tenant compte de divers scénarios de déploiement des matériels sur la ligne.

Les nouveaux trains offriront un saut qualitatif pour les voyageurs (confort, accessibilité, information, espaces différenciés, intercirculation), offrant une qualité de service en phase avec les attentes futures.

- **Participer à la mise en accessibilité du réseau lourd de transport en commun**

Les nouvelles gares de la ligne répondront aux dernières normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite (PMR), tandis que les gares existantes à l'ouest seront adaptées à ces normes et au nouveau matériel roulant.

Compléter le maillage des transports collectifs

Le prolongement du RER E à l'ouest permettra de compléter le réseau de transports collectifs en Région Parisienne.

- **Offrir un nouvel accès direct à La Défense, à l'est et à l'ouest**

Les habitants de Seine Aval et les personnes desservies par l'actuel RER E éviteront des correspondances pour se rendre à La Défense,

- **Améliorer les temps de parcours et les conditions de transport en offrant de nouvelles possibilités de correspondances à :**

- ◆ La Défense, avec le RER A, la ligne 1 du métro, le tramway (T2) et les lignes Transilien Paris - Saint-Lazare / Saint-Cloud / Versailles Rive-Droite – Saint-Nom-la-Bretèche et vers Versailles-Chantiers et La Verrière. À partir de La Défense, le projet améliorera l'accès au pôle TGV Paris - Nord / Paris Est et à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ainsi qu'au réseau ferroviaire Nord Europe ;
- ◆ Porte Maillot, avec le RER C, la ligne 1 du métro et quatre lignes d'autobus RATP, les lignes Air France et les navettes de l'aéroport de Beauvais ;
- ◆ plus long terme, un accès amélioré à une grande partie de la Petite couronne grâce au maillage avec le réseau de métro automatique du Nouveau Grand Paris (les futures lignes 15 et 18).

|Favoriser l'intermodalité et les interfaces entre gares et urbanisation

L'efficacité d'un réseau de transport structurant RER nécessite une bonne articulation du service Eole et de ses gares avec les autres modes de transport. Le projet Eole intègre sur son domaine les composantes favorisant l'efficacité du rabattement et de la diffusion de ses utilisateurs (accessibilité, information voyageurs, services en gare, etc.). Parallèlement au prolongement du RER E, différents volets doivent être traités afin de favoriser cette intermodalité.

○ **Améliorer l'accès en bus aux gares du RER E**

Le réseau de lignes existantes sera adapté pour faire face aux flux prévisibles et notamment pour irriguer les gares nouvelles de Porte Maillot et Nanterre la Folie. Pour les gares de Seine Aval, il est nécessaire d'améliorer les conditions de circulations des lignes de bus les plus attractives et les traversées de la Seine. Les systèmes d'information voyageurs prévus dans le cadre du projet Eole s'articuleront efficacement avec ceux des réseaux bus et respecteront les termes du Schéma Directeur Information Voyageurs du STIF.

○ **Réaliser des aménagements intermodaux dans les gares**

L'organisation des interfaces entre les différents modes de transport et l'urbanisation des gares est un élément essentiel du prolongement du RER E à l'ouest. Les aménagements de gares induits par le projet sont indissociables des liaisons à mettre en place entre les gares et les autres modes (transports collectifs, voitures particulières et stationnement, modes doux et actifs). Plusieurs études de pôle ont été lancées en 2012- 2013, dans le cadre défini par le STIF, et auxquelles RFF et la SNCF participaient au titre des aménagements intermodaux du projet et de la cohérence avec ses orientations.

1.6.2. Accompagner le développement des territoires

Le projet s'inscrit dans le périmètre de deux territoires faisant l'objet d'une opération d'intérêt national : La Défense Seine-Arche et Seine Aval. Ces opérations ont pour but de générer des emplois et d'attirer des populations nouvelles. Le projet vise à accompagner le développement urbain de ces territoires et à répondre aux nouveaux besoins de déplacements induits.

|Favoriser le développement de La Défense Seine-Arche

Le projet prévoit de renforcer la desserte de La Défense, en liaison avec le projet de renouveau de La Défense. La création d'une gare à Nanterre permettra également de :

- ◆ participer à la restructuration et au développement du quartier des Groues ;
- ◆ offrir une nouvelle desserte locale, en correspondance à plus long terme avec la rocade du Nouveau Grand Paris.

Par ailleurs, la desserte interne à La Défense pourrait être consolidée à l'aide d'un système de transport propre à ce quartier. L'Epadesa en étudie l'opportunité et la faisabilité, en lien avec le STIF.

|Mieux desservir le territoire de Seine Aval

Le projet vise à :

- ◆ mieux desservir le territoire de Seine Aval et notamment les pôles d'emplois de proximité (Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy) en renforçant l'offre de transport ferroviaire locale (fréquence des trains, dessertes) et en améliorant la qualité des déplacements (capacité des trains, régularité, temps de parcours) ;
- ◆ améliorer les conditions de transport ferroviaire des habitants de Seine Aval vers les pôles d'emplois de l'agglomération parisienne (La Défense, quartier de Saint-Lazare, Gare du Nord et quartier Paris Nord-Est), en leur évitant des correspondances ;
- ◆ rendre le territoire de Seine Aval plus accessible, donc plus attractif pour les habitants et les entreprises.

|Améliorer les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France

Les voies Paris-Saint-Lazare - Mantes-la-Jolie via Poissy sont utilisées par les Transilien, les trains de fret, les TER et Intercités reliant Paris et la Normandie. Mantes-la-Jolie est le principal accès ferroviaire à la Normandie depuis Paris. Les aménagements entre Mantes et Poissy, prévus par le projet :

- ◆ faciliteront les circulations des trains entre Paris et la Normandie ;
- ◆ sépareront les flux des différents axes (Haute Normandie / Basse Normandie / Eole / Banlieue Montparnasse) ;
- ◆ seront compatibles avec la mise en place de trains semi-directs Paris – Seine Aval – Vernon et La Défense – Normandie entre ces villes et La Défense (pour Rouen) ou Paris (pour Vernon).

Les aménagements ferroviaires entre Mantes-la-Jolie et Nanterre ainsi que la libération de voies entre Nanterre et Saint-Lazare (par le basculement des trains Transilien dans le tunnel du RER E) apporteront de la robustesse à l'exploitation de la ligne.

Les aménagements d'infrastructures ferroviaires, prévus en gare de Mantes-la-Jolie, entre Mantes Station et Épône et à Nanterre, sont conçus pour être compatibles avec le passage éventuel dans le secteur de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN). Des mesures conservatoires sont prises en ce sens.

|Accompagner le développement de pôles d'emplois parisiens

La mise en place d'une nouvelle offre de transport, en liaison avec les projets du Nouveau Grand Paris, permettra de :

- ◆ faciliter l'accès au quartier central des affaires pour les secteurs les moins pourvus en emplois (Seine Aval, est parisien) ;
- ◆ mieux relier les pôles d'emplois du nord-est et de l'ouest.

La gare nouvelle à Porte Maillot permettra d'assurer une liaison de haut niveau de qualité de service entre le Palais des Congrès, les centres d'affaires de Paris (Haussmann-Saint-Lazare et La Défense) et les zones d'habitat à l'est et à l'ouest vers Seine Aval.

D'autre part, le projet permettra d'améliorer l'accès aux gares et TGV Paris-Nord / Paris-Est, ainsi qu'à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

1.7. LES ACTEURS DU PROJET

Les maîtres d'ouvrages concernés

Au 1^{er} janvier 2015 et en application de la loi d'orientation ferroviaire n° 2014-872 du 4 août 2014, **Réseau ferré de France (RFF) est devenu SNCF Réseau, maître d'ouvrage de l'opération d'infrastructure et coordonnateur** du projet de prolongement du RER E vers l'ouest.

En tant que maître d'ouvrage, SNCF Réseau dirige les études techniques concernant le projet de prolongement du RER vers 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 SNCF Réseau sont :

SNCF Réseau
Direction de projet Eole
22-28 rue Joubert
75009 Paris

Les autres acteurs du projet

Dans le cadre du projet coordonné par SNCF Réseau, **SNCF Mobilités** 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 également le futur exploitant de la nouvelle ligne du RER E, tandis que **Gares & Connexions** aura en charge la gestion des gares.

Le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est partenaire du projet.

2 UNE CONCERTATION CONTINUE

2.1. LE DEBAT PUBLIC

En décembre 2009, le STIF et RFF ont saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur l'opportunité d'organiser un débat public relatif au projet de prolongement du RER E vers l'ouest. Ce débat public s'est déroulé du 1^{er} octobre au 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.

Les conseils d'administrations de RFF et du STIF ont alors décidé :

- ◆ de poursuivre les études nécessaires à la mise à l'enquête d'utilité publique en 2012 du projet du prolongement du RER E vers l'ouest,
- ◆ de continuer la concertation sur l'avancement du projet de la phase d'études jusqu'à la mise en service du RER E vers l'ouest.

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

RFF et le STIF ont retenu 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.

2.2. LA CONCERTATION POST DEBAT PUBLIC

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

- ◆ d'entrer dans le cadre d'un processus continu d'échange avec le public sur le projet Eole tout au long de son élaboration, jusqu'à sa mise en service ;
- ◆ de continuer à enrichir le projet, notamment par la poursuite du dialogue avec les acteurs du territoire ;
- ◆ d'appréhender plus finement les enjeux territoriaux, ceci dans la perspective de finaliser le dossier d'enquête publique en intégrant au mieux les attentes du public.

Le dispositif de concertation retenu par RFF, associant le STIF et la SNCF, a comporté sept 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 Neuilly « 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 (1ère partie) à Poissy : « Les impacts du projet Eole »,
- ◆ 19 septembre 2011 - Atelier bruit (2ème 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 vers l'ouest (www.rer-eole.fr) a été mis en place afin de fournir une information complète et actualisée en permanence au public. 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.

2.3. L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE 2012

Le projet Eole a été soumis à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Grâce à cette procédure, un grand nombre de personnes ont pu faire part de leurs remarques sur le projet et ainsi apporter des éléments d'information utiles à une conception pertinente et à l'appréciation exacte de l'utilité publique de l'opération.

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

Sur la base du dossier d'enquête publique comprenant l'étude d'impact et l'avis de l'Autorité environnementale, le Préfet coordonnateur a saisi les Présidents des Tribunaux Administratifs (TA) compétents, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête. La commission d'enquête, désignée par ordonnance des Présidents de TA en date du 21 novembre 2011 a conduit l'enquête publique qui s'est tenue du 16 janvier au 18 février 2012.

Suite à l'enquête publique, la commission d'enquête a émis un avis favorable au projet, assorti de deux réserves et de sept recommandations.

Les deux réserves concernaient le bruit et l'arrêt dans la Boucle de Montesson. Afin de lever ces réserves :

- ◆ s'agissant du bruit, le maître d'ouvrage s'est engagé à ouvrir une négociation avec les communes concernées en vue de parvenir à un accord sur les niveaux sonores maximum à respecter, accepter un expert indépendant en cas de désaccord avec les parties, mettre en œuvre, lors de la réalisation du projet, les aménagements ou les protections phoniques nécessaires ;
- ◆ s'agissant de l'arrêt dans la Boucle de Montesson, le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier la mise en œuvre d'une solution alternative au projet consistant à maintenir un arrêt ou deux arrêts alternatifs. Ces arrêts seront maintenus aussi longtemps que les nouvelles conditions de desserte ne retrouvent pas, a minima, les conditions équivalentes aux conditions actuelles de desserte des usagers des communes de la Boucle de Montesson.

Enfin, la commission d'enquête a émis sept recommandations :

- ◆ concerter les aménagements prévus dans le projet Eole avec les autres projets limitrophes, en particulier autour des trois nouvelles gares du projet,
- ◆ augmenter l'offre de stationnement à proximité des gares en liaison avec les collectivités locales,
- ◆ déplacer et renforcer le merlon existant au niveau du garage à rames d'Issou,
- ◆ étudier une variante de localisation du site de remisage de Rosny-sur-Seine,

- ◆ indiquer la nature et les caractéristiques des puits de ventilation et de désenfumage, notamment à Courbevoie,
- ◆ assurer harmonieusement le fonctionnement des projets locaux de transport avec Eole.

Après levée des réserves suite aux engagements du maître d'ouvrage d'accéder aux demandes de la Commission, **les préfets des Hauts-de-Seine, de Paris, du Val d'Oise et des Yvelines ont signé au profit de RFF et de la SNCF l'arrêté déclarant d'utilité publique le projet de prolongement du RER E vers l'ouest, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, le 31 janvier 2013.**

La validité de l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique est de 5 ans, au terme desquels le maître d'ouvrage devra avoir maîtrisé l'ensemble du foncier nécessaire au projet, et démarré les travaux.

2.4. LA POURSUITE DE LA CONCERTATION APRES LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Conformément aux engagements formulés par le maître d'ouvrage, la concertation va se poursuivre tout au long de la vie du projet, des études jusqu'aux phases travaux. Le maître d'ouvrage porte une attention toute particulière à l'insertion des infrastructures dans leur environnement urbain, en coordination avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés. Ainsi, au-delà des phases de concertations réglementaires, il s'attache à associer étroitement les parties prenantes à l'élaboration du projet.

3 INSERTION DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE ET DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTEES A L'ISSUE DE LA PROCEDURE

3.1. ETUDES ET DECISIONS AYANT CONTRIBUE A L'ELABORATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

L'historique du projet EOLE est rappelé dans la notice explicative (pièce C).

Le paragraphe suivant précise uniquement les principales autorisations obtenues depuis 2013. En effet, si la déclaration d'utilité publique est indispensable pour reconnaître l'intérêt général d'un projet, elle ne suffit pas, en elle-même, à permettre le démarrage des travaux. En fonction des travaux, ouvrages, installations et aménagements nécessaires à la réalisation du projet, des autorisations ponctuelles peuvent être rendues nécessaires.

Plusieurs autorisations successives postérieurement à la déclaration d'utilité publique de 2013 ont été déposées ou le seront préalablement à la réalisation des travaux : autorisations au titre de la loi sur l'eau, dérogations au titre de la réglementation sur les espèces protégées, etc.

Rappelons également que la DUP de 2013 a été réalisée sur la base du schéma de principe, et que postérieurement à cette date les études ont évolué : approbation de l'avant-projet en mars 2014, approbation de l'avant-projet modificatif en juillet 2015, nouvelles études lancées sur le secteur de Mantes, etc.

Procédure, réglementation, et le cas échéant autorisation concernée	Objet de la procédure	Date d'obtention de l'autorisation
Procédures liées à la maîtrise du foncier Arrêtés de cessibilité	La réalisation du projet de prolongement du RER E vers l'ouest implique des acquisitions foncières en souterrain notamment pour le secteur concerné par le DLE n°1. Ces acquisitions foncières sont menées par le maître d'ouvrage, soit par voie d'acquisitions amiables, soit par voie d'expropriation. Les enquêtes parcellaires utiles à l'engagement des procédures d'expropriation se sont déroulées sur 2014 et 2015. Il en est de même sur le secteur Nanterre – Mantes-la-Jolie où le projet nécessite des acquisitions en surface (acquisitions par voie amiable et par voie d'expropriation en cours).	Obtention des ordonnances d'expropriation relatives aux emprises nécessaires à la réalisation du tunnel en septembre / octobre 2015
Permis de construire de la gare Eole La Défense et du réaménagement des infrastructures du Cnit, au bénéfice de SNCF Réseau et au bénéfice d'Unibail-Rodamco, valant autorisation au titre des établissements recevant du public	La demande de permis de construire est nécessaire pour la construction d'une nouvelle gare EOLE à Puteaux, sur le site de La Défense, sous le CNIT, complété par un accès sur la commune de Courbevoie, et le réaménagement des niveaux inférieurs du CNIT.	Décembre 2015
Demande d'autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement	<p>Conformément à l'article R.214-42 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet de deux dossiers distincts de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (communément appelé Dossier Loi sur l'Eau et abrégé DLE) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ un premier dossier, qui concerne le prolongement de la ligne entre Haussmann -Saint-Lazare et Nanterre ainsi que les adaptations sur la ligne existante nécessaires, nommé DLE n°1 ; ◆ un second dossier concernant les aménagements de la ligne existante à l'ouest, de Nanterre jusqu'à Mantes -la-Jolie et les autres adaptations nécessaires à la mise en service complète, nommé DLE n°2. <p>La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques sera menée en deux temps. Les deux dossiers Loi sur l'eau ont pour objet, d'identifier les impacts, en phase travaux puis exploitation, de la réalisation du projet, afin de proposer les mesures d'évitement, réduction, compensation mises en œuvre, prévues au dossier d'enquête publique préalable à la DUP du 31 janvier 2013 et détaillées et affinées dans les dossiers de demande d'autorisation.</p> <p>A ce stade, seul le DLE n°1 a fait l'objet d'un arrêté d'autorisation. Le DLE n°2 est en cours d'instruction et fera l'objet d'une enquête publique.</p>	Mars 2016 pour le DLE n°1

3.2. L'ACTUALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

L'actualisation de l'étude d'impact est motivée d'une part, par l'évolution du projet dans le secteur de Mantes et d'autre part par la nécessité de contrôler, à chaque étape de demande d'autorisation administrative, que les incidences évaluées en phase d'enquête publique sont cohérentes avec l'approfondissement des études poursuivies depuis la DUP du 31 janvier 2013.

3.2.1. L'actualisation de l'étude d'impact dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (DLE n°1) et de la demande de permis de construire relative à la gare Eole La Défense et au réaménagement du CNIT

Avant de démarrer les travaux, SNCF Réseau doit obtenir une autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement.

L'article R.122-8 du Code de l'environnement, modifié par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact, prévoit que lorsqu'un maître d'ouvrage « *dépose, pour un même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact en application d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact est, si nécessaire, actualisée et accompagnée du ou des avis précédemment délivrés par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Ce ou ces avis sont alors actualisés au regard des évolutions de l'étude d'impact.* ».

En tenant compte de l'évolution réglementaire intervenue depuis la réalisation de l'étude d'impact initiale du projet, **SNCF Réseau a donc actualisé l'étude d'impact initiale en vue de la procédure d'autorisation au titre de la police de l'eau.**

Le projet de prolongement du RER E vers l'ouest se développe **sur deux unités hydrographiques différentes**. En effet, le tronçon souterrain entre la gare Paris Saint-Lazare et Nanterre La Folie impacte les nappes souterraines, tandis que le tronçon entre Nanterre et Mantes-la-Jolie se situe en aérien le long du lit de la Seine.

SNCF Réseau, dans son souci de prise en compte des **sensibilités urbaines et environnementales distinctes entre les deux secteurs**, a souhaité par ailleurs renforcer la concertation sur le tronçon Nanterre La Folie / Mantes-la-Jolie. Ce choix a conduit à dissocier les demandes d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement.

Conformément à l'article R.214-42 du Code de l'environnement, le projet fait donc l'objet de deux dossiers distincts de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (communément appelé Dossier Loi sur l'Eau et abrégé DLE) :

- ◆ un premier dossier, qui concerne le prolongement de la ligne entre Haussmann-Saint-Lazare et Nanterre ainsi que les adaptations sur la ligne existante nécessaires, nommé DLE n°1 ;
- ◆ un second dossier concernant les aménagements de la ligne existante à l'ouest, de Nanterre jusqu'à Mantes-la-Jolie et les autres adaptations nécessaires à la mise en service complète, nommé DLE n°2.

Le dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement nécessaire à la réalisation du tronçon Haussmann-Saint-Lazare / Nanterre a été déposé le 20 juin 2014. Ce DLE n°1 comprend l'opération de construction de la gare Eole-Cnit.

Cette démarche d'actualisation impliquait une mise à jour de l'état initial tel qu'il avait été identifié pour l'enquête publique, et une présentation des incidences approfondies du projet en fonction de l'avancement des études (toujours en cours). En conséquence, la mise à jour de l'étude d'impact peut présenter un niveau de précision différent en fonction des secteurs.

Par ailleurs, avant de démarrer les travaux de construction de la gare, SNCF Réseau doit obtenir la délivrance d'un permis de construire au titre du Code de l'urbanisme, conformément aux articles R.421-1 et suivants du Code de l'urbanisme. Étant données les modifications apportées aux niveaux inférieurs du Cnit, il s'agit d'un permis de construire commun, co-signé par les deux maîtrises d'ouvrage RFF/SNCF Réseau (réalisation de la gare) et Unibail-Rodamco (réaménagement des infrastructures du Cnit) et leurs architectes respectifs.

En application de la rubrique n°36 du tableau annexé à l'article R. 122-2 : « *Travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.* », le projet est soumis à la procédure de « cas par cas » (SHON supérieure ou égale à 10 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres carrés). »

En réponse à cette **demande d'examen au « cas par cas »**, l'Ae a décidé que l'opération de création d'une nouvelle gare « Eole La Défense », présentée par RFF, n°F-011-13-C-0118 / n°CGEDD 009481-01 en date du 16 janvier 2014, **est soumise à étude d'impact.**

L'Ae a précisé dans sa décision que la gare Eole de La Défense constitue une composante du projet « Eole : prolongement du RER E à l'ouest » (projet sur lequel l'Ae a déjà émis un avis).
« *Cette opération étant un élément constitutif du projet, son étude d'impact est celle relative à ce projet. L'actualisation de cette étude d'impact est donc requise.* »

C'est pourquoi l'étude d'impact actualisée dans le cadre du DLE n°1 a été jointe au dossier de demande de permis de construire. Un complément sur la gare Eole La Défense a par ailleurs été apporté, en réponse aux demandes de l'Ae.

Le DLE n°1 et la demande de Permis de Construire relative à la gare Eole La Défense et au réaménagement du CNIT ont fait l'objet d'une enquête publique unique en septembre 2015.

3.2.2. L'actualisation de l'étude d'impact dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement (DLE n°2) et du dossier d'enquête préalable à la DUP modificative

La nouvelle actualisation de l'étude d'impact, réalisée en vue de l'enquête publique préalable à la DUP modificative mais également en vue de l'enquête publique du DLE n°2, prévue fin 2016, a pour objectifs :

- ◆ d'actualiser les données environnementales de l'état initial et de l'analyse des incidences, en tenant compte :
 - ◆ des remarques formulées dans le cadre de l'instruction par les services de l'Etat du dossier DLE n°1 ;
 - ◆ de vérifier la cohérence des incidences évaluées en phase d'avant-projet sommaire pour l'enquête publique préalable à la DUP avec les approfondissements d'études et aux évolutions intervenues dans le secteur de Mantes ;
 - ◆ des données présentées dans le DLE n°2.
- ◆ de tenir compte des évolutions réglementaires intervenues postérieurement à l'enquête publique du DLE n°1/demande de Permis de Construire.

3.2.3. L'avis de l'Autorité environnementale sur les études d'impact

SNCF Réseau adresse, au Préfet des Yvelines, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, intégrant l'étude d'impact actualisée. Ce dernier transmet ensuite pour avis le dossier, comprenant l'étude d'impact, à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (article R122-7 du Code de l'environnement).

L'article R. 122-8 du Code de l'environnement prévoit qu'en cas d'actualisation d'une étude d'impact, l'Autorité environnementale peut, au regard des évolutions apportées, actualiser son ou ses avis antérieurs.

Pour le projet Eole, l'Autorité compétente en matière d'environnement est la formation d'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-CGEDD). Une fois le dossier réputé complet, l'Ae-CGEDD dispose de 3 mois pour rendre un avis.

Cet avis porte sur l'étude d'impact et vise à éclairer le public, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête et l'autorité compétente pour prendre l'autorisation (DUP modificative et arrêté préfectoral Loi sur l'eau), sur les enjeux environnementaux du projet. Par ailleurs, cet avis incite également le maître d'ouvrage à modifier ou améliorer son projet le cas échéant.

L'avis de l'Ae-CGEDD, ou l'information relative à l'absence d'observations, émis dans le délai susmentionné, est joint au présent dossier d'enquête publique (cf. pièce E).

Cet avis, qui actualise l'avis initial rendu en 2011 et le second avis publié le 27 mai 2015, fait l'objet d'un mémoire en réponse de la part du maître d'ouvrage. Il est également joint au présent dossier d'enquête publique (cf. pièce E).

La frise présentée ci-dessous permet de rappeler les étapes clés qui ont ponctué la vie du projet Eole depuis l'élaboration de l'étude d'impact initiale et de comprendre la notion d'actualisation de l'étude d'impact et la place de la présente enquête publique dans le calendrier administratif du projet.

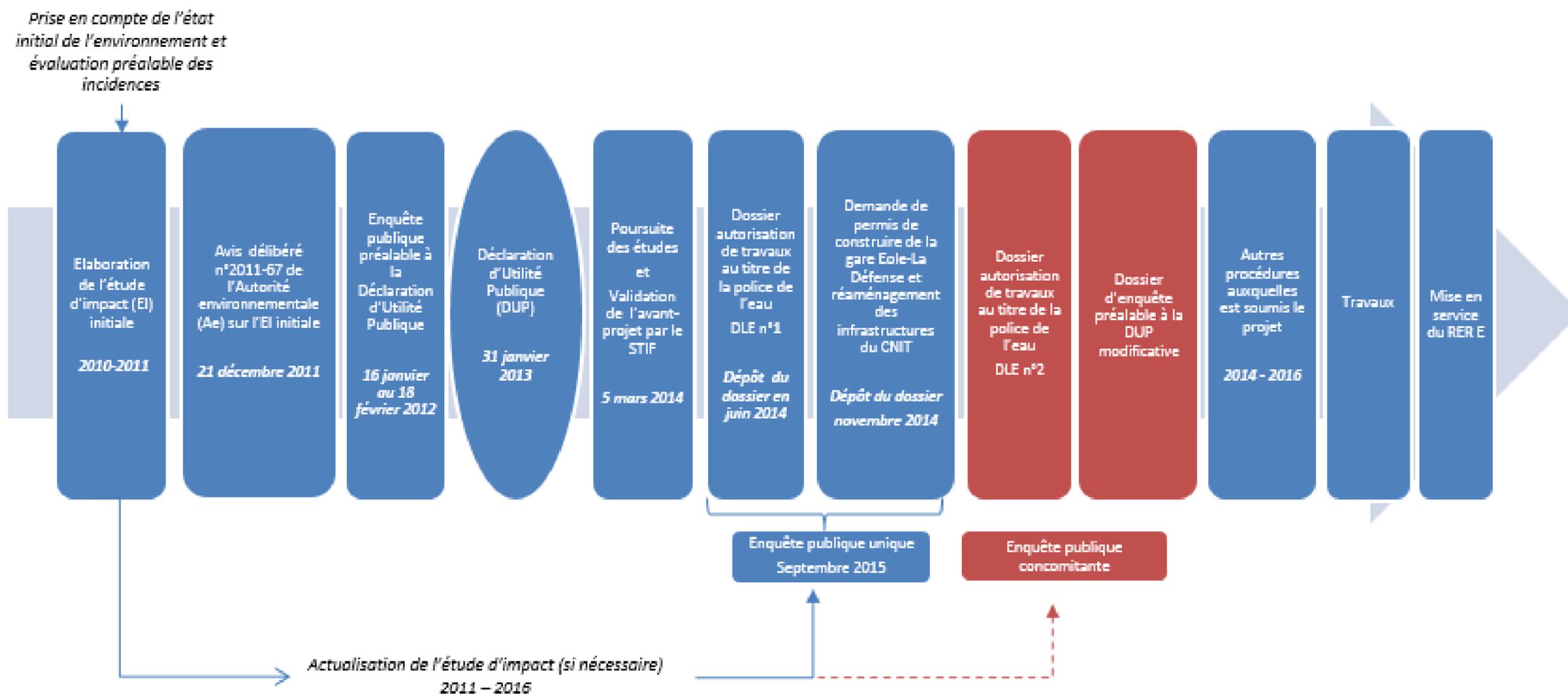


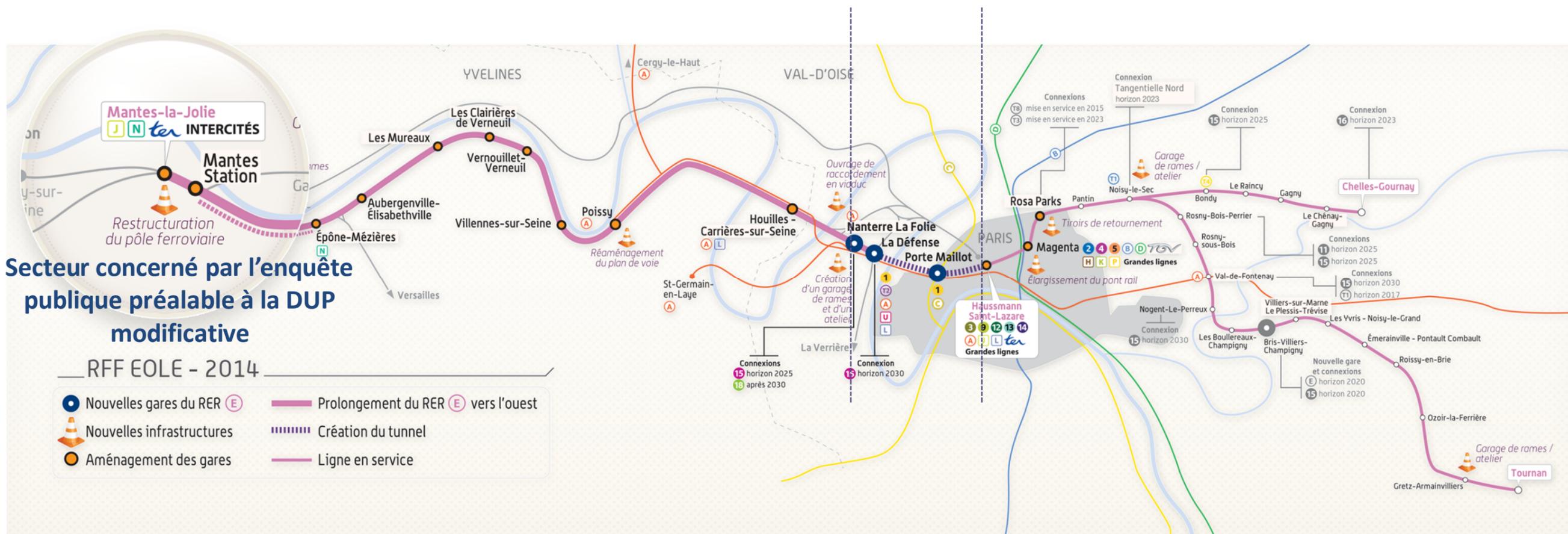
Figure 2 : Processus d'actualisation de l'étude d'impact et place de la présente enquête publique dans le calendrier administratif du projet
Source : Systra/SNCF Réseau

3.3. L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP MODIFICATIVE

3.3.1. Périmètre de l'enquête publique

Le dossier de DUP modificative concerne les communes de Mantes-la-Jolie, Mantes-Ville et Buchelay, toutes situées dans le département des Yvelines.

Par conséquent, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le Préfet des Yvelines.



Secteur aérien Aménagement de l'existant

Infrastructure nouvelle (souterraine)

Ligne RER E actuelle (souterraine de Haussmann-Saint-Lazare à Rosa Parks, aérienne au-delà)

Figure 2 : Carte générale du projet de prolongement du RER E vers l'ouest et secteur concerné par la présente enquête publique
Source : SNCF Réseau

3.3.2. Préparation et organisation de l'enquête publique

Le Préfet des Yvelines, saisit le Président du Tribunal Administratif compétent de Versailles, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Celui est désigné 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.

Par arrêté préfectoral, les modalités d'organisation de l'enquête publique sont détaillées. Ces informations sont rédigées au vu des textes en vigueur au moment de la rédaction du dossier.

Cet arrêté précise notamment :

1° L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ;

2° La ou les décisions pouvant être adoptée (s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

3° Le nom et les qualités du commissaire enquêteur et de leurs suppléants ;

4° Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ;

5° Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;

6° Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;

7° La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ;

8° L'existence [...] d'une étude d'impact se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;

9° L'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement [...] et le lieu où il peut être consulté ;

10° L'identité de la ou des personnes responsables du projet ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;

11° Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

L'arrêté désigne les communes où un dossier et un registre d'enquête doivent être tenus à la disposition du public ; cet arrêté est en outre publié par voie d'affiches dans les communes sur le territoire desquelles l'opération est projetée.

L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, outre les informations sur les modalités de la procédure, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage responsable des différents éléments de l'opération soumise à enquête.

Un avis, portant les indications mentionnées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête à la connaissance du public, est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné. L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, lorsque celle-ci dispose d'un site.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

L'enquête publique se déroulera sur une durée de 30 jours minimum à 2 mois, prorogable 30 jours maximum sur décision motivée.

3.3.3. Déroulement de la procédure d'enquête publique concomitante

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

Les observations, propositions et contre-propositions peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur au siège de l'enquête, et le cas échéant, selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Elles sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais.

En outre, les observations écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures qui auront été fixés par l'arrêté d'ouverture d'enquête et annoncés par publicité préalable de l'avis d'enquête (presse, affichage). Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur peut, durant le déroulement de l'enquête :

- ◆ se faire communiquer toute pièce complémentaire sur le projet afin d'assurer la bonne information du public ; le refus éventuel du maître d'ouvrage de transmettre les documents demandés est versé au dossier ;
- ◆ organiser une visite des lieux ;
- ◆ auditionner toute personne qu'il juge utile d'entendre ;
- ◆ organiser une réunion d'information et d'échange avec le public.

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

Lorsque des documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau joint au dossier d'enquête mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur peut, après information de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, prolonger celle-ci pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Sa décision doit être notifiée au préfet organisateur au plus tard 8 jours avant la fin de l'enquête. Elle est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, par un affichage réalisé dans les conditions s'imposant à l'affichage sur le terrain, ainsi que, le cas échéant, par tout autre moyen approprié.

Cas particulier de la suspension d'enquête :

Pendant l'enquête publique, si le maître d'ouvrage du projet estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois. Pendant ce délai, le nouveau projet, accompagné de l'étude d'impact intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (Ae-CGEDD). A l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

L'enquête publique poursuivie à la suite d'une suspension est menée, si possible, par le même commissaire enquêteur. Elle fait l'objet d'un nouvel arrêté d'organisation, d'une nouvelle publicité, et, pour les projets, d'une nouvelle information des communes aux modalités détaillées précédemment. L'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment :

- ◆ une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet par rapport à sa version initialement soumise à enquête ;
- ◆ l'étude d'impact intégrant ces modifications, ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement portant sur cette étude d'impact actualisée.

3.3.4. Clôture de l'enquête

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans les 8 jours, le(s) maître(s) d'ouvrage, et communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le(s) maître(s) d'ouvrage disposent d'un délai de quinze jours pour produire leurs observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet soumis à enquête publique, ainsi que la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du(es) maître(s) d'ouvrage en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées au titre de l'enquête préalable à la DUP modificative en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmet à l'autorité compétente pour organiser l'enquête l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Si, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni présenté au préfet organisateur une demande de report de ce délai, il pourra être fait application des dispositions relatives à la nomination d'un nouveau commissaire enquêteur après mise en demeure du commissaire défaillant. Le nouveau commissaire enquêteur, une fois désigné, disposera d'un délai d'1 mois pour remettre le rapport et l'avis nécessaire à la clôture de la procédure. Il pourra, durant ce délai, rencontrer toute personne qu'elle jugera nécessaire pour s'approprier le projet et la procédure.

L'autorité chargée d'ouvrir et d'organiser l'enquête adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête au(x) maître(s) d'ouvrage du projet et à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public, en Préfecture des Yvelines, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Cas particulier de l'enquête complémentaire :

Au vu des conclusions du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage peut, s'il estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement.

Le projet Eole étant un projet d'infrastructure linéaire, l'enquête complémentaire pourra n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Dans le cas d'enquête complémentaire, le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête est reporté à la date de clôture de la seconde enquête. Avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire, le projet modifié (=nouveau projet), accompagné de l'étude d'impact intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'Autorité environnementale compétente.

Lorsqu'une enquête complémentaire est organisée, elle porte sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement. L'enquête complémentaire, d'une durée minimale de quinze jours, est ouverte dans les mêmes conditions que l'enquête initiale. Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment :

- ◆ une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet, par rapport à sa version initialement soumise à enquête ;
- ◆ l'étude d'impact intégrant ces modifications, ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale portant sur cette étude d'impact actualisée.

L'enquête complémentaire est clôturée dans les mêmes conditions que l'enquête initiale. Dans un délai de quinze jours à compter de la date de clôture de l'enquête complémentaire, le commissaire enquêteur joint au rapport principal communiqué au public à l'issue de la première enquête un rapport complémentaire et des conclusions motivées au titre de l'enquête complémentaire. Copies des rapports sont mises conjointement à la disposition du public.

3.4. LES DECISIONS POUVANT INTERVENIR A L'ISSUE DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE ET AUTORITES COMPETENTES

3.4.1. Arrêté portant Déclaration d'Utilité Publique modificative

Au terme de l'instruction et au vu des conclusions motivées de la commission d'enquête, l'utilité publique du projet Eole sera confirmée par arrêté inter-préfectoral modifiant l'arrêté DUP n°2013-8 du 31/01/2013.

Cette déclaration d'utilité publique est l'acte administratif qui confère au maître d'ouvrage le droit de recourir au transfert forcé de la propriété d'un bien immobilier pour réaliser le projet.

La déclaration d'utilité publique modificative relève d'un arrêté préfectoral, dans les conditions prévues par les articles L.121-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique. Elle interviendra au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête publique.

Conformément à l'article L122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque l'expropriation est poursuivie au profit de SNCF Réseau, établissement public de l'Etat, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet. Elle sera ensuite publiée au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Yvelines ainsi qu'en mairie de Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Buchelay.

Conformément à l'article L122-1 du Code de l'environnement, la décision prendra en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. La déclaration d'utilité publique mentionnera également :

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

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

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

La déclaration d'utilité publique précisera également le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée. L'arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique modificative sera signé par les préfets des Yvelines, du Val d'Oise, des Hauts-de-Seine et de Paris.

L'acte de déclaration d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours en contentieux auprès du tribunal administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, éventuellement assorti d'une requête en référé-suspension. Le référé-suspension, régi par l'article L.521-1 du Code de Justice Administrative, permet à toute personne d'obtenir du juge des référés la suspension d'un acte administratif (ou de certains de ses effets) lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision.

3.4.2. Synthèse du déroulement de l'enquête publique du dépôt du dossier jusqu'à la décision d'autorisation

Le schéma présenté en page suivante résume le déroulement de l'enquête publique de la saisine du Préfet jusqu'à la réception de l'arrêté préfectoral modifiant la déclaration d'utilité publique initiale.

Il traite uniquement de l'enquête préalable à la DUP modificative et non de l'enquête préalable à l'autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du Code de l'environnement sur le tronçon Nanterre-Mantes-la-Jolie qui est présenté au public simultanément mais qui fait l'objet d'une procédure distincte.

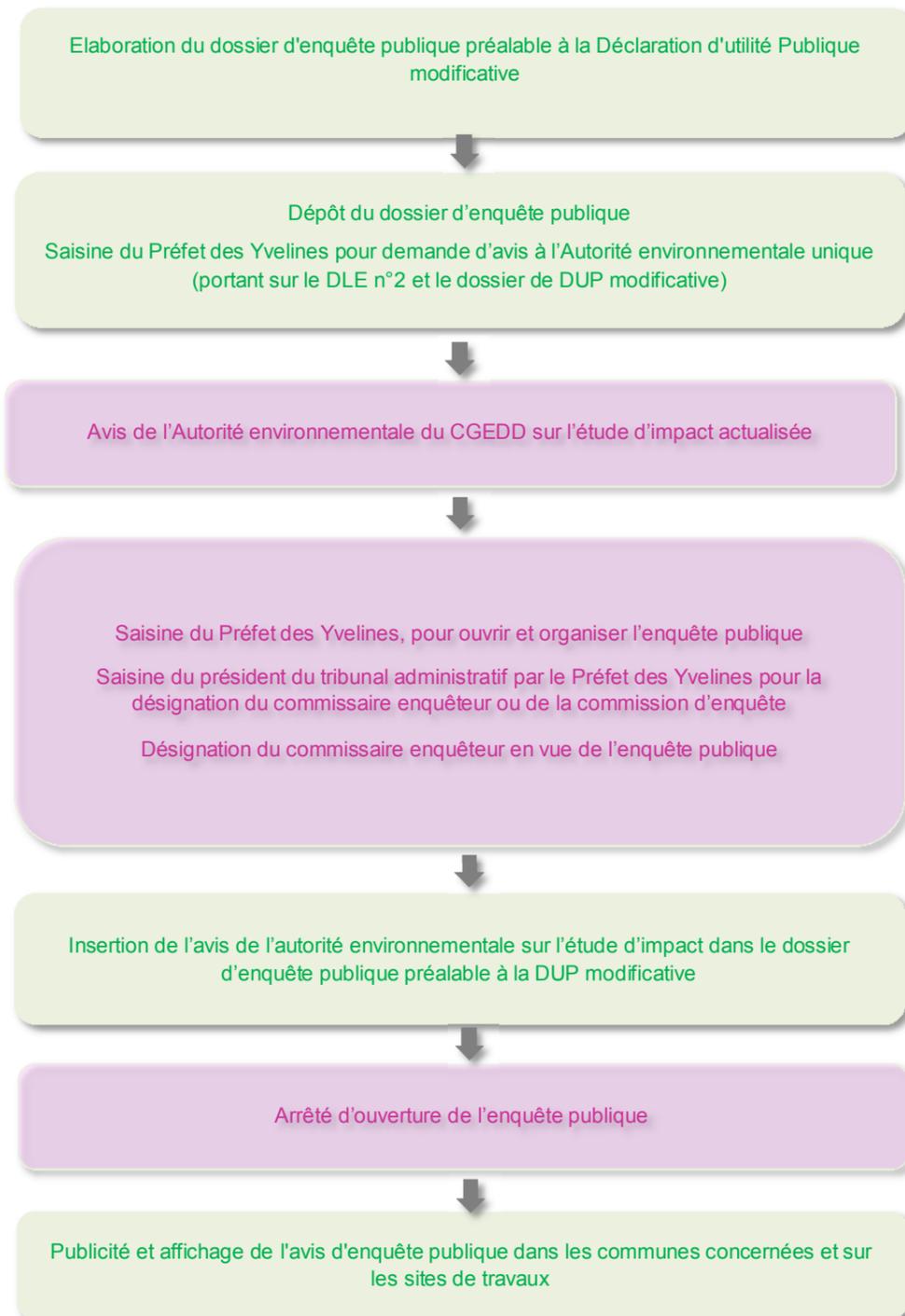
Il se décompose en deux parties :

- ◆ colonne de gauche, les actions à mener avant le déroulement de l'enquête publique que ce soit par le maître d'ouvrage ou les services instructeurs ;
- ◆ colonne de droite, les actions à mener suite à l'enquête publique jusqu'à réception de l'arrêté de déclaration d'utilité publique modificative.

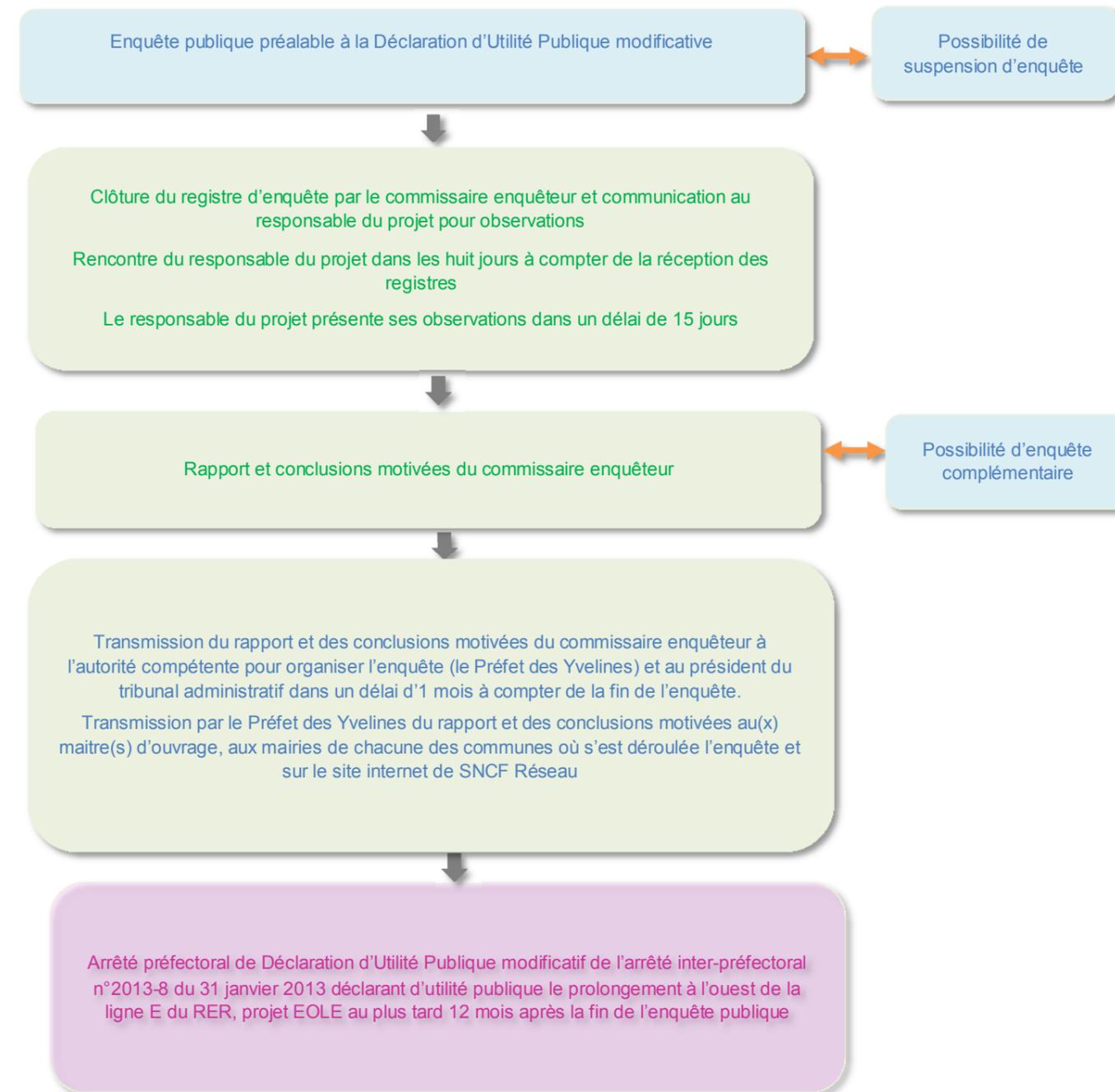
Pour faciliter la lecture du schéma :

- ◆ l'enquête publique est repérée par un encadré **bleu** ;
- ◆ les actions portées par la maîtrise d'ouvrage sont visualisées en **vert** ;
- ◆ les actions opérées par les services instructeurs apparaissent en **rose**.

AVANT L'ENQUETE



PENDANT ET APRES L'ENQUETE



4 LES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES AU DEMARRAGE DES TRAVAUX DU PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E VERS L'OUEST

4.1. LISTE DES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES AU DEMARRAGE DES TRAVAUX

Le tableau ci-dessous précise l'ensemble des procédures en cours ou à venir sur le projet de prolongement du RER E vers l'ouest. **Les autorisations nécessaires au démarrage des travaux sont signalées en gras dans la colonne de gauche intitulée « Procédure, réglementation, et le cas échéant autorisation, concernée ».**

Procédure, réglementation, et le cas échéant autorisation concernée	Objet de la procédure	Echéances prévisionnelles
Procédures liées à la maîtrise du foncier	La réalisation du projet de prolongement du RER E vers l'ouest implique des acquisitions foncières en souterrain (tréfonds) notamment pour le secteur concerné par le DLE n°1. Ces acquisitions foncières sont menées par le maître d'ouvrage, soit par voie d'acquisitions amiables, soit par voie d'expropriation. Les enquêtes parcellaires utiles à l'engagement des procédures d'expropriation se sont déroulées sur 2014 et 2015. Il en est de même sur le secteur Nanterre – Mantes-la-Jolie où le projet nécessite des acquisitions en surface (acquisitions par voie amiable et par voie d'expropriation en cours). Une enquête parcellaire pourrait être nécessaire pour les acquisitions foncières ponctuelles dans le secteur de Mantes dans le cadre de la présente procédure de modification de la DUP.	Arrêtés de cessibilité obtenus Des arrêtés de cessibilité pourraient être nécessaires suite aux évolutions de projet dans le secteur de Mantes Obtention des jugements d'indemnités relatifs aux emprises expropriées pour le tunnel début 2017.
Archéologie préventive	Les procédures d'archéologie préventive ont pour objectif d'identifier puis de conserver / sauvegarder les richesses patrimoniales présentes dans le sol et le sous-sol avant le démarrage des travaux. La saisine du Préfet de Région d'Ile-de-France a été faite, sur le secteur Haussmann – Saint-Lazare jusqu'à Nanterre (DLE n°1) en 2014, et n'a donné lieu à aucune prescription d'archéologie préventive. Sur le secteur Nanterre – Mantes-la-Jolie (DLE n°2), le Préfet de Région a prescrit un diagnostic archéologique sur le site de Poissy.	2016
Demande d'autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement pour le secteur Nanterre – Mantes-la-Jolie (DLE n°2)	Conformément à l'article R.214-42 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet de deux dossiers distincts de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (communément appelé Dossier Loi sur l'Eau et abrégé DLE) : <ul style="list-style-type: none"> ♦ un premier dossier, qui concerne le prolongement de la ligne entre Haussmann-Saint-Lazare et Nanterre ainsi que les adaptations sur la ligne existante nécessaires, nommé DLE n°1 ; ♦ un second dossier concernant les aménagements de la ligne existante à l'ouest, de Nanterre jusqu'à Mantes-la-Jolie et les autres adaptations nécessaires à la mise en service complète ; nommé DLE n°2. <p>La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques sera menée en deux temps. Les deux dossiers Loi sur l'eau ont pour objet, d'identifier les impacts, en phase travaux puis exploitation, de la réalisation du projet, afin de proposer les mesures d'évitement, réduction, compensation mises en œuvre, prévues au dossier d'enquête publique préalable à la DUP du 31 janvier 2013 et détaillées et affinées dans les dossiers de demande d'autorisation. A ce stade, seul le DLE n°1 a fait l'objet d'un arrêté d'autorisation. Le DLE n°2 est présenté au cours de la présente enquête publique mais fait l'objet d'une procédure distincte.</p>	Mars 2016 pour le DLE n°1 1 ^{er} semestre 2017 pour le DLE n°2
Dérogations au titre des articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement (dérogations à la réglementation des espèces protégées)	Les articles L.411-1 et suivants du code de l'environnement interdisent toute destruction d'espèces protégées ou d'habitats d'espèces protégées. Pour pouvoir réaliser les travaux nécessaires au projet, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, devra obtenir des arrêtés de dérogations qui seront accordés au vu : <ul style="list-style-type: none"> ♦ de la prise en compte des espèces ou habitats d'espèces protégées impactées, ♦ des mesures d'évitement, réduction ou compensation mises en œuvre. 	Fin 2016

Procédure, réglementation, et le cas échéant autorisation concernée	Objet de la procédure	Echéances prévisionnelles
Autorisations au titre du code de l'urbanisme (permis de construire, de démolir notamment)	<p>Plusieurs autorisations au titre du code de l'urbanisme seront nécessaires dans le cadre du projet Eole :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les permis de construire pour : <ul style="list-style-type: none"> o les gares nouvelles, o les gares existantes, o les créations/adaptations d'ateliers de maintenance, o les bâtiments techniques accueillant du personnel SNCF, etc. - des permis de démolir seront également déposés en fonction des travaux à réaliser (Nanterre et Mantes-la-Jolie principalement). <p>L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France pourra être nécessaire préalablement à la délivrance d'une autorisation, selon le contexte et la localisation de l'opération projetée de construction ou d'aménagement (par exemple, en cas de travaux dans un périmètre de protection d'un monument historique).</p> <p>À noter que l'article R.421-3 du Code de l'urbanisme exonère de toute formalité « tous les ouvrages d'infrastructure terrestre [...] ainsi que les outillages, les équipements ou les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire ». SNCF Réseau déposera néanmoins des permis de construire pour les bâtiments techniques recevant du personnel.</p>	<p>2020</p>
Autorisation de défrichement	<p>Quelques opérations de défrichements (c'est-à-dire changement de la vocation forestière du sol) seront nécessaires ponctuellement sur le projet. Ces défrichements feront l'objet de demande d'autorisations préalables. Toutefois, l'ampleur de ces défrichements ne les soumet pas à enquête publique préalable (car inférieurs au seuil réglementaire des 10 ha prévu à l'article R.123-1, II, 6° du Code de l'environnement). Les sites identifiés sont par exemple les sites de Gargenville, de la 3^{ème} / 4^{ème} voie à Guerville, l'île de Bezons...</p> <p>Les demandes d'autorisation feront toutefois l'objet d'une diffusion sur le site internet de la DRIEE, avant toute décision d'autorisation conformément à la loi n°2012-1460 du 27 décembre 2012 et l'ordonnance n° 2013-714 du 5 août 2013 relatives à la mise en œuvre du principe de participation du public défini à l'article 7 de la Charte de l'environnement, transcrites dans le code de l'environnement aux articles L 120-1 et suivants, qui définissent les modalités de la participation du public.</p>	<p>2020</p>
Procédures liées aux installations classées pour la protection de l'environnement (autorisation, enregistrement ou déclaration)	<p>Dans le cadre de la réalisation du projet Eole, des installations classées existantes pourront être modifiées ou à créer. En fonction de la nature de ces installations, et des rubriques concernées par la nomenclature des installations classées, SNCF Réseau sera amené à produire des portés à connaissance (adaptation d'installation existante du technicentre de Noisy-le-Sec par exemple), ou des demandes de déclaration ou d'autorisation notamment en phase chantier.</p>	<p>2020</p>

4.2. INFORMATIONS RELATIVES AUX AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES A LA MISE EN SERVICE ET L'EXPLOITATION DE LA LIGNE RER E PROLONGEE

4.2.1. 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 doivent 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.

4.2.2. 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.

4.2.3. 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 trois 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.

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.

4.3. AUTRES PROCEDURES EVENTUELLES

La réglementation est appelée à évoluer constamment. En ce sens, il peut être complexe de déterminer l'ensemble des obligations incombant au maître d'ouvrage. Pour autant, SNCF Réseau s'engage à veiller à ce que l'ensemble des travaux soient réalisés en ayant obtenu préalablement les décisions administratives.

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 en vigueur en janvier 2016.

5.1. CONCERTATION PREALABLE ET DEBAT PUBLIC

- ◆ Code de l'urbanisme
 - articles L.103-2 et suivants et articles R.103-1 et suivants du Code de l'urbanisme (anciennement articles L.300-1 et L.300-2, et articles R.300-1 à R.300-3 du Code de l'Urbanisme) relatifs à la concertation.
- ◆ Code de l'environnement
 - articles L.121-1 à articles L.121-15 du Code de l'environnement relatifs au débat public ;
 - articles R.121-1 à R.121-16 du Code de l'environnement relatifs au débat public

5.2. ÉTUDE D'IMPACT

- ◆ Code de l'environnement
 - articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
 - et notamment l'article R.122-8 relatif à l'actualisation de l'étude d'impact pour les projets soumis à plusieurs autorisations successives.

5.3. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

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

5.4. ENQUETE PUBLIQUE

- ◆ Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
 - articles L.110-1 et articles L.121-1 à 5 du Code l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif à la déclaration d'utilité publique et à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique,

- articles R.121-1 à R.121-2 du Code l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs à la déclaration d'utilité publique,
- articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs aux opérations ayant une incidence sur l'environnement ou le patrimoine culturel.

- ◆ Code de l'environnement
 - articles L.123-1 et suivants et notamment l'article L.123-6 relatif à la procédure d'enquête publique unique,
 - articles R.123-1 et suivants, et notamment l'article R.123-7 relatif à la procédure d'enquête publique unique.
 - articles L.126-1 et suivants et R.126-1 et suivants du Code de l'environnement relatifs à la déclaration de projet