

IA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—Ireland—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLO
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRI
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ
AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE D
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ



eole

Prolongement du RER E à l'ouest

Mémoire en réponse au rapport de la commission d'enquête

SOMMAIRE

1.	PREAMBULE	2
2.	LES AVANTAGES DU PROJET.....	2
3.	LES DESAVANTAGES DU PROJET	4
4.	LES RESERVES	6
4.1	RESERVE N°1 - LE BRUIT	6
	RAPPEL DE LA RÉSERVE N°1	6
4.2	REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE	8
4.3	RESERVE N°2 – ARRET DANS LA BOUCLE.....	10
	RAPPEL DE LA RESERVE N°2	10
4.4	REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE	11
5.	RECOMMANDATIONS	14
5.1	Recommandation 1 – gares du projet.....	14
	Rappel de la recommandation	14
	Réponse du maître d'Ouvrage	14
5.2	Recommandation 2 – STATIONNEMENT	15
	Rappel de la recommandation	15
	Réponse du maître d'Ouvrage	15
5.3	Recommandation 3 – GARAGE A ISSOU	16
	Rappel de la recommandation	16
	Réponse du maître d'Ouvrage	16
5.4	Recommandation 4 – GARAGE A ROSNY/S/SEINE	17
	Rappel de la recommandation	17
	Réponse du maître d'Ouvrage	17
5.5	Recommandation 5 – PUIITS A COURBEVOIE	17
	Rappel de la recommandation	17
	Réponse du maître d'Ouvrage	18
5.6	Recommandation 6 – Eole ET PROJETS LOCAUX	18
	Rappel de la recommandation	18
	Réponse du maître d'Ouvrage	18
5.7	Recommandation 7 – PONT DE ROUEN.....	19
	Rappel de la recommandation	19
	Réponse du maître d'Ouvrage	19

1. PREAMBULE

Ce document présente les réponses du Maître d'Ouvrage aux réserves et aux recommandations de la commission d'enquête concernant la Déclaration d'Utilité Publique du prolongement du RER E à l'Ouest, avis remis le 13 juin 2012 à Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine.

L'avis de la commission porte sur les dispositions destinées à l'appréciation de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de prolongement vers l'ouest de la ligne E du RER (dit Eole), telle qu'elles résultent de l'enquête publique.

Les dispositions destinées à l'appréciation de la Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le passage d'Eole ont fait l'objet d'un rapport indépendant.

L'enquête publique s'est tenue entre le 16 janvier et le 18 février 2012. Elle a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête assorti de deux réserves et de sept recommandations.

La Commission d'Enquête considère que, « *sous la condition expresse de lever les deux réserves concernant le bruit et l'arrêt dans la Boucle de la Seine détaillées ci-après dans son avis, les avantages que présente ce projet de prolongement du RER E à l'ouest parisien, l'emporteront sur les inconvénients qu'il génère et justifieront l'Utilité Publique de l'opération et sa réalisation* ».

2. LES AVANTAGES DU PROJET

La commission d'enquête présente dans son rapport les avantages liés à la réalisation du projet de prolongement du RER E à l'Ouest. Elle retient que le projet :

- *désenclave les territoires du secteur Ouest de la région parisienne, par une offre de transport en commun rapide et régulier entre Mantes – La Défense et Paris permettant des déplacements résidentiels mais aussi professionnels mieux adaptés dans les deux sens,*

- contribue au développement Seine aval qui a pour objectif la construction de 2.500 logements par an, soit un doublement par rapport à la situation actuelle conduisant à une croissance de la population dans les centres urbains déjà constitués et un développement de la Boucle de Chanteloup.
- En outre, favorise l'accueil d'activités économiques nouvelles et diversifiées qui doit permettre d'améliorer le taux d'emploi.
- décharge le RER A (plus d'un million de voyageurs par jour) surtout dans son tronçon Paris intra-muros et pour desservir La Défense, tant pour les voyageurs venant de l'Est parisien que pour ceux de l'Ouest et enfin pour ceux transitant par la Gare du Nord qui pourront emprunter le RER E à Magenta plutôt que le RER A à Chatelet les Halles.
- améliore l'accès à l'emploi du Nord-Est parisien en développant un accès plus rapide vers ces bassins d'emplois et à Roissy.
- améliore l'accès au pôle d'activité de la Défense qui, avec ces dizaines de milliers d'emplois, nécessite une offre de transport toujours plus diversifiée. L'accès direct depuis l'Ouest, mais aussi une nouvelle ligne depuis Paris Intra-muros apportent des solutions pour tous les usagers travaillant sur le site, délestage des lignes du RER A et N° 1 du métro, est prévu sur les emprises SNCF. Le projet, dans son parcours aérien, est réalisé en quasi-totalité sur des terrains appartenant à RFF ou la SNCF, limitant ainsi au maximum le nombre d'atteinte au droit de propriété,
- crée trois nouvelles Gares, Porte Maillot – CNIT La Défense et NANTERRE La Folie, par là-même il renforce l'inter modalité des transports,
- participe à la mise en accessibilité, non encore réalisée, de certaines gares. Le projet Eole prévoit et finance les travaux nécessaires à la mise aux normes réglementaires de celles-ci,
- améliore le temps de transport entre la Défense, Mantes et Paris en évitant des correspondances pour se rendre à la Défense, mais en les renforçant depuis La Défense, Hausmann-Saint-Lazare et à Porte Maillot.
- améliore, grâce aux aménagements de la voie existante entre Mantes et Poissy, la régularité et la capacité de la ligne au bénéfice des trains normands et du RER E.

3. LES DESAVANTAGES DU PROJET

Si la commission d'enquête estime que le projet répond « *incontestablement à un besoin avéré depuis plusieurs années* » elle relève toutefois un certain nombre d'inconvénients :

1. **Des nuisances occasionnées pendant la durée du chantier**

- *En matière de circulation, le chantier va générer de gros problèmes dans de nombreuses communes, Neuilly, Nanterre, Courbevoie pour les plus importantes. Il y aura des itinéraires de déviation, la fermeture de certains accès à des axes principaux, dont une entrée sur la A14 supprimée durant 6 années.*
- *En matière de bruits générés dans les zones de construction des puits mais aussi induits par la circulation des engins et camions, les nuisances vont être très pénalisantes pour les riverains ; de même, en ce qui concerne les bruits induits par le creusement du tunnel et les vibrations en sous-sol transmises par les bâtiments.*
- *En matière de contraintes liées au site d'implantation des puits de ventilation, de désenfumage et d'accès des secours, notamment ceux avenue Gambetta et de la rue de l'Abreuvoir à Courbevoie sur la place des Trois Frères Enghels (sorties de parking, sorties de secours . . .).*
- *En matière de stockage et d'évacuation des déchets générés par le chantier.*

2. **Des nuisances induites en période de fonctionnement d'Eole.**

- *Accroissement des bruits : l'opération est de nature à entraîner des nuisances acoustiques excessives pour les riverains, tous n'étant pas protégés, dans le cadre du projet, par des murs antibruit ou par des aménagements des façades de leurs habitations.*
- *Accroissement du trafic induit par le projet : notamment l'augmentation de la circulation des voitures et des bus vers les gares, en particulier, vers les gares « de rabattement » et besoins en stationnement consécutifs.*
- *Vibrations générées par le passage d'Eole : de façon continue en période de fonctionnement. Celles-ci, constituent une nuisance importante pour la vie des habitants riverains et présentent le risque d'occasionner des fissurations et des désordres dans le bâti.*

3. De l'absence d'arrêt dans la boucle de la Seine

On observe que le développement de la Boucle s'est notamment appuyé sur une bonne desserte par les transports en commun et que, par rapport à la situation actuelle, le projet amènera une réelle dégradation de cette desserte.

En effet, le projet réduit incontestablement l'offre de transport en privant une partie des populations d'un service justifié par ses besoins, dont, de surcroît, elle bénéficie actuellement.

Eole se ferait au détriment des usagers des gares de la boucle de Seine, qui, dans le projet présenté, non seulement ne seront pas desservis par le RER E, mais encore verront une réduction non négligeable de leur desserte actuelle.

Ceci pourrait constituer un élément susceptible de paraître contradictoire avec la notion « d'Utilité Publique » du projet et intervient négativement dans le bilan.

4. LES RESERVES

La Commission d'Enquête émet un avis favorable à la poursuite de la procédure visant à :

- 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,
- mettre en compatibilité les Plans d'Occupation des Sols ou 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).

Elle conditionne toutefois son avis positif à 2 réserves et 7 recommandations expressément mentionnées ci-après. Ces réserves et recommandations sont traitées dans le cadre du présent mémoire en réponse.

4.1 RESERVE N°1 - LE BRUIT

RAPPEL DE LA RÉSERVE N°1

Conformément aux conclusions de l'analyse figurant au chapitre 3.3.1-7-8 bruit – mesures de protection, du présent rapport d'enquête, la commission a retenu le fait, souligné d'ailleurs par l'Autorité environnementale et proposé par le Maître d'Ouvrage, d'aller au-delà du comptage strict réalisé dans l'étude d'impact.

D'un point de vue général, la commission considère :

- *que le développement de la ligne et du nombre de passages n'a pas cessé de s'accroître au fil des décennies sans que des dispositions aient été prises pour le confort des riverains,*
- *que c'est sans aucun doute la dernière occasion d'améliorer la situation puisque la ligne sera à saturation après cette nouvelle évolution avec un cadencement maximum,*

- que la part consacrée aux « acquisitions foncières et mesures d'intégration environnementales » est faible : 7,8 % de l'ensemble du projet dont seulement 100 millions d'euros, 2,7 %, seraient consacrés aux écrans acoustiques.
- Ce chiffre, il faut le souligner, qui va au-delà du traitement règlementaire, reste néanmoins beaucoup trop faible.

Elle observe que les mesures de bruit ont été différentes dans le temps et sont sujettes à contestations. A ce propos la commission rappelle que l'Autorité environnementale a largement développé ses arguments, contestant ainsi les références et les mesures qui en découlent, telles que présentées dans le dossier.

Sans avoir la capacité, ni la compétence d'apprécier techniquement et de manière formelle les mesures à prendre pour chaque point, chaque maison du parcours, la commission estime que le déplacement in situ et le bon sens commandent une révision des dispositions projetées dans le dossier d'enquête en matière de protections contre les nuisances phoniques, voire de leur extension, qu'elle dispose comme suit :

La commission émet la réserve suivante :

Que le Maître d'Ouvrage s'engage :

- 1- à ouvrir avec les communes de Poissy, Verneuil, Vernouillet, Villennes-sur-Seine et Maisons-Laffitte, dont un grand nombre d'habitations sont impactées par le passage d'Eole, une négociation en vue de parvenir à un accord sur les niveaux sonores maximum à respecter à l'endroit de ces habitations,
- 2- à accepter, en cas de désaccord entre les parties, que les niveaux sonores maximum à respecter soient définis, dans le cadre d'un arbitrage, par un expert indépendant des parties et choisi conjointement,
- 3- à mettre en œuvre, lors de la réalisation du projet, les aménagements ou les protections phoniques nécessaires au respect des niveaux sonores tels que résultant de l'accord (point 1) ou définis par l'expert (point 2) et actés contradictoirement.

4.2 REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Conformément aux recommandations de la commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage s'engage à ouvrir avec les communes visées par la commission d'enquête une concertation en vue de parvenir à un accord sur les niveaux sonores maximum à respecter et sur les modalités de protection à mettre en œuvre pour y parvenir et ce, en tenant des contraintes *in-situ*.

En outre, le Maître d'Ouvrage s'engage à conduire ces concertations sous l'égide d'un expert indépendant choisi conjointement par les parties et désigné, en l'absence d'accord, par l'autorité préfectorale. Il s'engage à mettre en œuvre dans les secteurs concernés par les nuisances liées aux circulations supplémentaires, les aménagements ou les protections phoniques nécessaires au respect des niveaux sonores.

Enfin, le Maître d'Ouvrage souligne que conformément aux engagements pris pendant le débat public et rappelés dans le dossier d'enquête publique¹, il maintiendra sa démarche de concertation avec l'ensemble des communes concernées par le projet, afin de traiter notamment des problématiques liées aux nuisances sonores.

Dans ce cadre, seront prioritairement recherchées les possibilités de réduction des émissions sonores sur les matériels roulants, et en particulier les trains Corail, principaux facteurs de nuisances sur la ligne.

Le Maître d'Ouvrage rappelle et confirme son engagement de ne pas se limiter à une analyse stricte de la réglementation en prévoyant un budget de mesures complémentaires, dont le financement devra être précisé. Cette enveloppe devra permettre d'assurer la protection des riverains, le Maître d'Ouvrage veillant toutefois à une équité de traitement de ces derniers sur l'ensemble du linéaire du projet Eole. En outre, la distinction au titre de la réglementation entre les secteurs travaux et les secteurs hors travaux conformément aux dispositions de l'arrêté du 8 novembre 1999 et de la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire pourra également être examinée dans le cadre de la concertation précitée.

¹ Dossier d'enquête publique, pièce A, page 9

Le Maître d’Ouvrage réaffirme que, le budget provisionné pour les protections liées aux nuisances sonores, au stade du schéma de principe, est de 51,2 M€ HT (aux conditions économiques de janvier 2009). Il s’agit bien d’une provision, dans la mesure où les choix techniques n’ont pas encore été arrêtés. Ils seront précisés dans le cadre de la concertation précédemment évoquée. Des extensions pourront être envisagées dans le cadre d’un partenariat financier *ad-hoc*.

4.3 RESERVE N°2 – ARRET DANS LA BOUCLE

RAPPEL DE LA RESERVE N°2

Les observations issues de l'enquête publique ont conduit la commission à observer :

- *que le développement de la Boucle s'est notamment appuyé sur une bonne desserte par les transports en commun et que, par rapport à la situation actuelle, le projet amènera une dégradation de cette desserte.*
- *qu'en termes d'offre pour améliorer la desserte de la Boucle, la solution visant à renforcer la fréquence des trains du groupe III affirmée dans le cadre du débat public n'est pas examinée.*
- *que seule est mise en avant la solution qui pourrait être apportée aux usagers de communes de la Boucle avec la future mise en œuvre de nouveaux matériels plus performants et de plus grande capacité, dans des délais difficilement chiffrables,*
- *que la possibilité de rechercher un éventuel arrêt du RER E dans la boucle de Montesson ne pourrait intervenir qu'après la mise en service de la LNPN qui libérerait de la capacité sur la ligne du groupe V.*

De plus la commission considère qu'un projet « d'Utilité Publique » de cette importance, prévu pour plusieurs centaines de milliers de passagers et plusieurs décennies, ne saurait se concevoir « a minima » qu'en terme d'amélioration par rapport à la situation actuelle.

Elle estime donc qu'il n'est pas acceptable de réduire l'offre de transport collectif existante, privant une partie des populations d'un service public justifié par des besoins réels et quantifiés.

En conséquence, la commission émet les réserves :

- 1- *que soit mise en œuvre, jusqu'à l'achèvement des développements rappelés ci-dessus, pour une période intermédiaire transitoire, une solution alternative au projet consistant à maintenir un arrêt ou deux arrêts alternatifs, supplémentaire(s) du RER E dans la boucle, le maintien de cette desserte complémentaire pouvant faire l'objet d'examen à intervalle régulier concernant sa fréquentation pour en vérifier la pertinence.*

2- *Que ces arrêts soient maintenus aussi longtemps que les nouvelles conditions de desserte après réalisation de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et mise en œuvre des nouveaux matériels, évaluées conjointement entre le Maître d’Ouvrage et les communes concernées, éventuellement assistées d’un expert indépendant ne retrouvent pas, à minima, les conditions actuelles de desserte des usagers des communes de la Boucle.*

4.4 REPONSE DU MAITRE D’OUVRAGE

Le Maître d’Ouvrage comprend la réserve formulée par la commission d’enquête comme l’exigence du maintien d’un niveau de desserte globalement équivalent, en fréquence et en temps de parcours, à celui proposé aujourd’hui dans la Boucle de Montesson.

Pour autant, le Maître d’Ouvrage rappelle l’argumentation qu’il avait développée, en avril dernier, dans son mémoire en réponse à la Commission d’Enquête, en particulier sur les contraintes de l’infrastructure et sur les différents scénarios étudiés. A ce titre, il souhaite souligner que l’arrêt du RER E dans la Boucle ne permettrait pas de conserver un temps de parcours équivalent à celui proposé aujourd’hui par la ligne J. Les arrêts du RER E en gare de Nanterre-la-Folie, La Défense-CNIT et Porte-Maillot ajouteraient en effet environ 5 minutes de temps de parcours par rapport aux actuels trains les plus rapides entre Houilles et Paris-Saint-Lazare (Houilles - Paris-Saint-Lazare en 11 minutes via la ligne J).

Le Maître d’Ouvrage rappelle également que les contraintes d’infrastructure ne permettront de répondre à la demande de renforcement de l’offre de desserte dans la boucle de Montesson qu’en adaptant la grille de desserte du projet Eole et en reconsidérant l’exploitation et le fonctionnement général du réseau entre Mantes-la-Jolie et Paris. Ces adaptations, qui devront être précisées dans le cadre des études d’exploitation impliqueront le transfert dans la Boucle de la Seine d’arrêts prévus par ailleurs. A ce stade, plusieurs options sont possibles et doivent être évaluées et comparées, qu’elles portent notamment sur les arrêts du RER E, ou sur ceux des liaisons Paris-St Lazare - Vernon. Un redéploiement d’arrêts pourrait en outre être envisagé pour pallier les éventuelles adaptations et préserver l’équilibre général de la desserte.

Les études qui seront conduites, dès les études d'avant-projet, devront notamment déterminer les impacts d'un arrêt dans la boucle de Montesson sur :

1. La régularité (capacité à respecter les horaires et la fiabilité en situation nominale) et ce conformément aux exigences fixées par le STIF, autorité organisatrice des transports,
2. La robustesse du réseau (capacité de la grille de desserte à se maintenir en cas de situation dégradée),
3. La cohérence générale de la grille de desserte (agencement des trains et lisibilité pour les voyageurs),
4. La charge des trains (taux de remplissage des trains et impacts éventuels sur les temps de stationnement).

Ainsi,

- Considérant le besoin du maintien d'un niveau de desserte équivalent à celui proposé aujourd'hui et d'un accès rapide à Paris,
- Considérant le programme de renouvellement en cours du matériel roulant sur le RER A qui permettra de disposer dès 2014 d'un parc composé entièrement de rames à deux niveaux offrant un nombre de places assises accru de 30 % par rapport à la situation actuelle,
- Considérant le projet actuellement à l'étude de renouvellement du matériel aujourd'hui en circulation sur le groupe III et assurant la desserte de la Boucle (notamment conditionné par le remplacement du matériel Eole),
- Considérant le projet également à l'étude dans le cadre du schéma directeur du RER A approuvé en conseil du STIF le 6 juin 2012 de rétablissement de la desserte en gare de Houilles/Carrières-sur-Seine sur le groupe III en heures-creuses,

Le Maître d'Ouvrage, après avoir analysé les arguments développés dans la réserve de la commission d'enquête, s'engage :

1. A maintenir un à deux arrêts alternatifs supplémentaire(s) dans la boucle de Montesson par rapport au schéma de desserte présenté à l'enquête publique, après concertation sur les options évoquées plus haut. Les modalités de cet (ces) arrêt(s) seront à définir dans le cadre des études d'exploitation et de définition de la desserte

qui seront menées jusqu'à la mise en service et feront l'objet d'une concertation qui sera placée sous l'égide d'un expert indépendant désigné par l'autorité préfectorale.

Le maintien de cette desserte fera l'objet d'examen à intervalles régulier concernant sa fréquentation pour en vérifier la pertinence et son adéquation au besoin.

2. A ce que ce (ces) arrêt(s) soient maintenus aussi longtemps que de nouvelles conditions de desserte ne soient offertes.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 RECOMMANDATION 1 – GARES DU PROJET

RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

« Concernant les trois gares nouvelles (gares de la Porte Maillot, du CNIT à la Défense et de la Folie à Nanterre) la commission d'enquête a émis un certain nombre de vœux auxquels on se reportera pour le détail du chapitre 3.3.1.7.1 GARES du PROJET et dont elle retient la recommandation suivante :

Pour la gare de la Folie à Nanterre et le garage des rames de l'île ferroviaire – la Commission d'Enquête recommande de concerter les aménagements prévus dans le projet Eole avec, d'une part, le projet d'élargissement de la RD 914 et, d'autre part, avec le projet urbain du quartier limitrophe. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Dès 2009, des contacts réguliers ont été établis entre RFF et l'EPADESA afin de mener de manière concertée le projet Eole et le projet d'aménagement du quartier des Groues autour de la future gare de Nanterre-La Folie. Depuis 2012, des comités techniques, complétés autant que de nécessaire par des réunions techniques thématiques (programmation urbaine, mobilités), associent les acteurs suivants:

- L' EPADESA et le cabinet OBRAS retenu pour l'élaboration du projet d'aménagement d'urbain
- La VILLE DE NANTERRE
- Le CONSEIL GÉNÉRAL 92
- La SOCIETE DU GRAND PARIS
- RFF
- SNCF

Le projet d'élargissement de la RD 914 fait partie intégrante du projet d'aménagement urbain mené par l'ÉPADESA et le cabinet OBRAS. Il est donc intégré dans la concertation continue établie entre les acteurs cités ci-dessus.

5.2 RECOMMANDATION 2 – STATIONNEMENT

RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

« La Commission d'Enquête partage les craintes exprimées par le public sur l'augmentation des besoins de stationnement, induits par le projet Eole, compte tenu notamment de la saturation actuelle des parkings existants signalée lors de l'enquête.

La création de nouveaux parkings à proximité des gares, ou reliés par navette, s'avère nécessaire.

En conséquence, elle recommande vivement au Maître d'Ouvrage de prendre en compte cette préoccupation, en liaison avec les collectivités territoriales concernées, lors de la phase ultérieure d'études de mise au point du projet. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de PDUIF révisé, présenté au Conseil du STIF dans sa séance du 9 février 2011 et arrêté par l'assemblée du Conseil régional des 16 et 17 février 2012, prévoit, par son action 2.5, l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux de qualité. Il précise que chaque pôle d'échanges a vocation à être aménagé pour répondre aux besoins essentiels de transport des voyageurs, tout en devant être adapté aux spécificités des territoires qu'il dessert.

Pour cela, le projet de PDUIF révisé a classé les pôles d'Ile-de-France en trois catégories selon leur vocation de desserte et défini des orientations d'aménagement hiérarchisées intégrant les besoins des voyageurs et la vocation privilégiée de certains modes de rabattement à desservir des types d'environnements urbains particuliers.

Le projet de prolongement du RER E à l'Ouest intègre pleinement les orientations du PDUIF. Ce nouvel axe structurant permettra de renforcer la desserte du territoire du Mantois, d'accompagner son développement économique et de mieux relier les pôles d'emplois de La Défense et de Paris. A l'horizon 2020 et au-delà, la ligne du RER E prolongée sera l'épine dorsale d'un système de transport qui trouvera sa pleine performance grâce à une combinaison efficace avec les autres modes de transports. C'est à ce titre que, dans le cadre

du projet, et sans attendre l'enquête publique, le STIF et les maîtres d'ouvrage (ou le Maître d'Ouvrage) du projet Eole ont mis en place une organisation associant étroitement les collectivités et les établissements publics concernés afin de penser d'ores et déjà l'intermodalité autour des gares Eole. Les groupes de travail mis en place et les études lancées en la matière alimenteront d'une part les études de conception des gares Eole et d'autre part des démarches de contrats de pôles qui traduiront un programme global d'aménagement des pourtours et des accès à la gare conformément aux principes édictés par le Plan des Déplacements Urbains d'Île de France et aux schémas directeurs validés par le STIF (accessibilité, gares routières, stationnement vélo, information voyageur, parc relais). La réponse qui sera apportée priorisera selon les cas les modes de transports actifs (vélo, marche à pied), le rabattement par bus et intégrera la gestion des accès en véhicules particuliers moyennant des parcs relais labellisés et des politiques de stationnement adaptées afin de réguler et orienter les usages.

La préoccupation relevée par la Commission d'Enquête est donc pleinement intégrée par le projet, comme cela l'a été annoncé lors du débat public.

5.3 RECOMMANDATION 3 – GARAGE A ISSOU

RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

« La municipalité d'ISSOU a suggéré de palier les nuisances susceptibles d'être occasionnées par le garage à rames au moyen d'un merlon végétalisé, en déplaçant le merlon existant, de quelques centaines de mètres.

La commission recommande de mettre en œuvre le déplacement et le renforcement du merlon, comme proposé par la ville, dans le calendrier compatible avec la mise en service d'Eole. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Concernant la protection des nuisances acoustiques sur la commune d'Issou, le Maître d'Ouvrage ne voit a priori aucune contre-indication au déplacement d'un merlon alimenté par le produit des terrassements locaux.

Dès lors que la protection acoustique se situe en dehors de l'emprise ferroviaire, et des contraintes d'exploitation qui s'y attachent, le Maître d'Ouvrage est favorable à étudier avec la collectivité concernée une solution qui permettrait très probablement de baisser le coût de réalisation de la protection acoustique, en accord avec le calendrier de la mise en service d'Eole.

5.4 RECOMMANDATION 4 – GARAGE A ROSNY/S/SEINE

RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

« La commission recommande d'étudier la possibilité de réaliser le garage des rames sur un terrain qu'elle a réservé à cet effet à l'entrée de la ville. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le Maître d'Ouvrage a engagé avec la commune de Rosny-sur-Seine et la CAMY une concertation afin d'envisager le déplacement du garage de rames Eole à l'Est du site initialement retenu. Si les contraintes techniques empêchaient toutefois ce déplacement, le Maître d'Ouvrage s'engage à protéger acoustiquement le futur garage de rames par des dispositifs adaptés et permettant une bonne intégration paysagère (par exemple mise en œuvre de merlons paysagers, de mur végétal haut en terre armée ou d'écran anti bruit).

5.5 RECOMMANDATION 5 – PUIITS A COURBEVOIE

RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

« Les observations du public concernant les puits de ventilation et de désenfumage portant d'une façon générale sur l'insuffisance d'information sur leur nature, la Commission d'Enquête a demandé au Maître d'Ouvrage des précisions complémentaires, dans sa « QUESTION 4 – LES PUIITS D'ACCES AU TUNNEL ENTRE SAINT-LAZARE ET NANTERRE ».

Dans sa réponse, le Maître d'Ouvrage a apporté un certain nombre de précisions sur la configuration technique des puits. Compte tenu de l'importance des interrogations des habitants à ce sujet, la Commission d'Enquête recommande au Maître d'Ouvrage :

- *d'une part, informer par tous moyens appropriés, les habitants sur la nature et les caractéristiques des puits et sur leur intégration dans le milieu urbain*
- *d'autre part, procéder en liaison avec la ville de Courbevoie à une étude particulière sur le puits de la rue de l'Abreuvoir, compte tenu des contraintes de ce site. »*

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Conformément aux engagements pris lors du débat public, réaffirmés pendant la phase de concertation ultérieure, le Maître d'Ouvrage poursuivra la concertation jusqu'à la mise en service du projet. En outre, il s'engage, à informer les riverains concernés sur la nature et les caractéristiques des puits de ventilation et d'accès de secours et sur leur intégration dans le milieu urbain.

L'étude d'Avant-Projet engagée à l'été 2012 et qui devrait s'achever à l'été 2013, permettra d'affiner la position et les caractéristiques des puits (ventilation et/ou soufflage). Le meilleur compromis entre le respect de la réglementation en vigueur et les contraintes d'insertion urbaine sera recherché en concertation avec les représentants des communes concernées : Courbevoie mais également Neuilly-sur-Seine et Paris.

5.6 RECOMMANDATION 6 – EOLE ET PROJETS LOCAUX

RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

« Prenant acte des réponses du maître d'ouvrage,

La commission recommande que le Maître d'Ouvrage apporte une information détaillée sur les dispositions qui devront être prises relativement aux voies et aux infrastructures routières, pour assurer harmonieusement le fonctionnement de T1 avec Eole. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Comme cela a pu être rapporté à la commission d'enquête par RFF et la SNCF, la question du lien d'Eole avec les autres projets de transport est pleinement intégrée et ce à plusieurs titres. D'une part, et comme indiqué en réponse à la recommandation N°2, le projet s'articule avec le reste du réseau de transport à l'échelle régionale. D'autre part, les études intègrent les effets du projet sur le reste du réseau de transport à l'horizon 2020, ce qui inclut les

autres projets en cours d'étude ou de travaux. Les études de trafic qui caractérisent les effets du projet Eole en termes de fréquentation sur l'ensemble du réseau en sont l'illustration. Le STIF, en lien avec RFF et SNCF, est le garant de cette cohérence territoriale du réseau de transport collectif.

S'agissant du lien avec le Tramway T1 et son prolongement à Colombes, puis à Rueil-Malmaison via Nanterre en préfiguration BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), le projet Eole n'est pas en interface directe avec cette ligne de transport qui est néanmoins prise en compte dans la réflexion menée avec la Ville de Nanterre, le CG92 et l'EPADESA pour la définition de la gare Eole de Nanterre La Folie et des rabattements à prévoir depuis ou vers les autres modes de transport. L'intégration optimale d'une nouvelle gare sur le territoire de Nanterre est un objectif du projet, tant pour des raisons d'efficacité globale du système de transport que de bonne gestion des investissements à consacrer au projet.

5.7 RECOMMANDATION 7 – PONT DE ROUEN

RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

« Le dossier mentionne des travaux sur le pont de Rouen à différents endroits du dossier d'enquête que le Maître d'Ouvrage ne précise pas dans son mémoire en réponse à la Commission d'Enquête.

En conséquence, celle-ci recommande au Maître d'Ouvrage d'une part de préciser clairement les travaux qui seront effectués sur le pont de Rouen et dans son environnement immédiat, d'autre part d'indiquer les mesures de sécurité qu'il sera amené à prendre en relation avec ces aménagements.

Concernant les nuisances sonores du secteur, la commission recommande que « la réalisation d'un merlon paysagé ou d'un mur acoustique, selon la préférence des riverains », ne soit pas seulement « envisagée » mais effectivement mise en œuvre. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le pont de Rouen ne sera pas impacté par le projet. Le « saut de mouton » permettant de raccorder les futures voies Eole à la ligne Paris-Mantes sans cisaillement de celle-ci sera

réalisé entre le pont de Rouen et la rive droite de la Seine coté Bezons (en effet pour des raisons géométriques et techniques, le saut de mouton devra être prolongé par un ouvrage complémentaire au-dessus de la Seine). Il sera réalisé dans les emprises ferroviaires existantes sans qu'il soit nécessaire de prendre des mesures de sécurité particulières autres que celles liées à la réalisation de cet ouvrage au-dessus de la ligne Paris-Mantes en exploitation.

Concernant les nuisances sonores, RFF prend l'engagement de déposer les voies de service inutilisées le long de la rue du 11 Novembre (secteur du Petit-Nanterre) pour réaliser sur l'emprise ainsi libérée un merlon paysagé.

Xavier GRUZ
Réseau Ferré de France
Directeur des projets Eole et NExT

David PETRECO
SNCF
Directeur d'Opérations Transilien Eole et NExT

RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur	Contributeurs	Validation
20	06-12-12	M. Bouvet	X. Gruz C. Deniau D. Petreco	X. Gruz 061212 D. Petreco 061212 C. Deniau 071212