

ENQUETE PUBLIQUE
PREALABLE A LA MODIFICATION DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
DU PROJET EOLE SUR LES COMMUNES
DE BUCHELAY, MANTES LA JOLIE ET MANTES LA VILLE

Enquête Publique du jeudi 16 février 2017 au samedi 18 mars 2017

RAPPORT D'ENQUETE

18 avril 2017

La Commission d'Enquête

P.BARBER

Y. MAËNHAUT

J. EYMARD

Sommaire

1-	Objet de l'Enquête.....	4
2-	Désignation de la commission d'Enquête	5
3-	Modalités de l'Enquête Publique	6
3.1-	Consultation du dossier	6
3.2-	Inscription de Remarques	6
3.3-	Permanences de la commission d'Enquête	6
4-	Publicité de l'Enquête	7
4.1-	Publicité Légale	7
4.2-	Affiches.....	7
4.3-	Les autres formes de publicité	7
4.4-	Les constats d'huissier	7
5-	Documents mis à la disposition du Public	7
6-	Déroulement de l'Enquête.....	10
6.1-	Rencontre avec la préfecture des Yvelines	10
6.2-	Visite de lieux	10
6.3-	Permanences	10
6.4-	Clôture des registres d'Enquête	10
7-	Contenu des registres et courriers reçus	11
7.1	Registre électronique.....	11
7.2	Registres « papier »	12
8-	Conclusions sur le déroulement de l'Enquête	12
8.1-	Mise à disposition du dossier.....	12
8.2-	Les permanences	12
8.3-	Examen de la procédure.....	12
9-	Examen du Dossier.....	13
10-	Examen des remarques du Public.....	13
10.1-	Généralités	13
10.2-	Contenu des Registres	13
10.3-	Evaluation de la Commission	13
10.4-	Procès Verbal de synthèse.....	13
10.6-	Mémoire en réponse.....	14
11-	Préambule	16
11.1-	Généralités	16
11.2-	Analyse bilancielle du dossier	16

11.2.1 Le projet est il d'intérêt public ?	16
11.2.2 Le Maitre d'ouvrage peut éviter des expropriations ?.....	17
11.2.3 Les risques et les précautions prises on t ils été correctement évalués ?.....	17
11.2.4 Quels sont les avantages et inconvénients de l'opération ?	17
12- Conclusions de la commission sur le projet.....	18
12.1-Sur le déroulement de l'enquête publique.....	18
12.2-Sur le dossier soumis à enquête	18
12.3- Sur les observations du public	18
12.4- Sur le projet.....	19
12.5- Sur le procès-verbal de synthèse.....	19
12.6- Sur le mémorandum en réponse au procès-verbal de synthèse.....	19
12.7- Sur l'analyse bilancielle du dossier.....	19
13. Avis de la commission d'enquête.....	20

1- Objet de l'Enquête

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.

Des évolutions de projet sont 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 et amélioration 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'adoption du nouveau schéma fonctionnel entraîne des conséquences sur l'ensemble des ouvrages prévus sur la zone de Mantes.

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 réintégrer 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

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 ;
- 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.
- 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.

Les évolutions portent donc sur :

- La possibilité d'utiliser le raccordement des Piquettes suite à la décision de supprimer le passage à niveau implanté sur son tracé ;
- 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 dégradées ou de travaux ;
- La simplification d'itinéraires pour les optimiser en vitesse et minimiser le coût ;
- 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.

2- Désignation de la commission d'Enquête

Par ordonnance E16000179/78 du 12 janvier 2017, Madame le Président du Tribunal Administratif de Versailles a désigné:

Monsieur Pierre Barber, en tant que président de la commission,
Monsieur Yves Maënhaut en tant que membre de la commission,
Monsieur Joël Eymard en tant que membre de la commission,
Monsieur Reinhard Felgentreff en tant que commissaire enquêteur suppléant.

Ce document figure en Pièce N° 1.

Les commissaires enquêteurs ont déclaré n'avoir aucun intérêt personnel dans ce dossier.

3- Modalités de l'Enquête Publique

Par arrêté 17-008 en date du 21 janvier 2017, Monsieur le Préfet des Yvelines a ordonné l'ouverture d'une enquête préalable à la modification de la déclaration d'utilité publique du projet EOLE sur les communes de Buchelay, Mantes la Jolie et Mantes la Ville.

Ce document figure en Pièce N°2.

3.1- Consultation du dossier

L'enquête publique s'est déroulée du jeudi 16 février 2017 (8h30) au samedi 18 mars 2017 à 12h00. Le dossier sera tenu à la disposition du public dans les trois mairies concernées aux jours et heures habituels d'ouverture du service.

Par ailleurs, le dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur un poste informatique mis à disposition du public à la Direction de la Réglementation et des élections – Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques- à la préfecture de Versailles du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 15h45.

Le dossier a également été consultable sur le site www.rer-eole.fr

3.2- Inscription de Remarques

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu inscrire ses observations sur les registres déposés en mairie de Buchelay, Mantes la Jolie et Mantes la Ville.

Par ailleurs, pendant la durée de l'enquête, le public a également pu consulter le dossier et inscrire ses remarques sur un registre électronique dématérialisé via le site internet :

<http://enquetepublique-rer-eole-dupmodificative.fr>

De plus, des remarques ont pu être adressées par courrier au président de la commission, domicilié pour la circonstance en mairie de Mantes la Jolie siège de l'enquête. Ces courriers seront annexés au registre d'enquête.

3.3- Permanences de la commission d'Enquête

La commission a reçu le public les jours suivants :

Le lundi 20 février de 9h00 à 12h00 en mairie de Mantes la Jolie

Le mardi 7 mars de 9h00 à 12h00 en mairie de Buchelay

Le jeudi 16 mars de 9h00 à 12h00 en mairie de Mantes la Ville

4- Publicité de l'Enquête

4.1- Publicité Légale

L'enquête publique a été annoncée par un avis publié dans deux journaux habilités à recevoir les annonces légales et judiciaires dans le département des Yvelines, 15 jours avant le début de l'enquête, par les soins du préfet des Yvelines. Ces publications ont été répétées dans les 8 premiers jours de l'enquête dans les mêmes journaux.

- Le Courrier de Mantes du 1^{er} février 2017 Pièce N° 3-1
- Le Courrier de Mantes du 9 février 2017 Pièce N° 3-2
- Le Courrier de Mantes du 22 février 2017 Pièce N° 3-3
- Le Parisien du 30 janvier 2017 Pièce N° 3-4
- Le Parisien du 21 février 2017 Pièce N° 3-5

Une copie de ces publications est annexée à ce rapport.

4.2- Affiches

18 affiches ont été apposées. La commission d'enquête a pu constater la présence d'affiche sur les panneaux officiels près des mairies concernées lors de ses permanences.

4.3- Les autres formes de publicité

Par ailleurs, l'enquête publique a été annoncée sur le site internet de la préfecture des Yvelines www.gouv.yvelines.fr, sur le site www.rer-eole.fr de même que sur le site <http://enquetepublique-rer-eole-dupmodificative.fr> géré par la société Publilégal.

4.4- Les constats d'huissier

La société Publilégal, en charge de la tenue du registre électronique, a effectué les 16 février, 27 février et 8 mars, trois contrôles de présence des affiches en photographiant chacune des affiches posées. A titre d'exemple, la photo en pièce N° 4 traduit l'état de l'affiche situé au 52 bd Carnot à Mantes la Jolie le 8 mars 2017.

5- Documents mis à la disposition du Public

Le dossier d'enquête comprend plusieurs documents au format A3:

Pièce A : Informations juridiques et administratives (26 pages)

Objet et conditions de l'enquête

Contexte et avancement du projet

Objet de l'enquête

Composition du dossier de DUP modificative

Evolutions dans le secteur de Mantes depuis la DUP

Rappel des objectifs d'intérêt général (qualité de service, développement des territoires)

Les acteurs du projet

Une concertation continue

Le débat public

La concertation post débat public

L'enquête publique préalable à la DUP de 2012

- La poursuite de la concertation après la DUP
- Insertion de la présente enquête dans la procédure et décisions pouvant être adoptées
 - Etudes et décisions pour l'élaboration du projet
 - Actualisation de l'étude d'impact
 - L'enquête publique préalable à la DUP modificative
 - Les décisions pouvant en découler
- Les autres autorisations nécessaires au démarrage des travaux
 - Liste
 - Informations
- Textes régissant l'enquête
 - Concertation préalable et débat public
 - Etude d'impact
 - Evaluation socio-économique
 - Enquête publique
- Pièce B** : Plan de situation (6 pages)
- Pièce C** : Notice explicative (86 pages)
 - Présentation générale
 - Historique du projet
 - Etapas franchies et à venir
 - Objectifs du projet
 - Etudes et décisions ayant conduit au projet présenté à l'enquête
 - Le nœud ferroviaire de Mantes
 - Aménagement du nœud en phase AVP
 - Optimisation de l'aménagement
 - Refonte de l'exploitation de la gare de Mantes
 - Projet soumis à l'enquête
 - Les modifications au projet déclaré d'utilité publique
 - Les bénéfices liés aux modifications
 - Elaboration du projet
 - Caractéristiques des ouvrages les plus importants
 - Le projet de viaduc
 - Le projet d'aménagement du triangle ferroviaire
- Création d'un itinéraire rapide depuis Mantes station : le raccordement des Piquettes
- Conditions de réalisation du viaduc
- Acquisitions complémentaires
 - Evaluation Environnementale
 - Enjeux liés aux modifications
 - Nuisances et contraintes pour l'environnement et la santé
 - Analyses des impacts sur l'environnement et la santé
- Echéancier de réalisation
- Appréciation sommaire des dépenses

Hypothèses et contenu de l'estimation

Coût prévisionnel

Pièce D : Plan Général des Travaux (8 pages)

Pièce E : Etude d'impact actualisée et son Résumé Non Technique

Etude d'impact (1033 pages)

Préambule

Historique et contexte

Présentation du projet

Résumé non technique

Etat initial du site et de l'environnement

Effet du projet sur l'environnement en phase travaux Mesures proposées

Effet du projet sur l'environnement en phase exploitation Mesures proposées

Effet du projet sur la santé ; mesures proposées

Coûts collectifs environnementaux, Bilan énergétique et évaluation carbone

Estimation des coûts des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets

Appréciation des impacts et des effets cumulés avec d'autres projets connus

Chapitre spécifique aux infrastructures de transport

Compatibilité du projet avec l'affectation des sols

Présentation des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

Les auteurs de l'étude

Glossaire

Résumé non technique (39 pages)

Préambule

Contexte

Présentation du projet

Etat initial du site et de l'environnement

Effet du projet sur l'environnement en phase travaux Mesures proposées

Effet du projet sur l'environnement en phase exploitation Mesures proposées

Effet du projet sur la santé ; mesures proposées

Coûts collectifs environnementaux, Bilan énergétique et évaluation carbone

Estimation des coûts des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets

Appréciation des impacts et des effets cumulés avec d'autres projets connus

Chapitre spécifique aux infrastructures de transport

Compatibilité du projet avec l'affectation des sols

Présentation des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

Les auteurs de l'étude

Mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale (368 pages)

Introduction

Avis de l'AE n° 2016-84 et 88

Remarques de l'avis détaillé et réponses de SNCF Réseau

Annexes

Annexes (861 pages)

Pièce F : Evaluation économique et sociale (7 pages)

Introduction

Evaluation économique selon instruction –cadre Robien

 Méthodologie

 Indicateurs synthétiques de rentabilité socioéconomique

 Bilan socioéconomique par acteur

 Bilan socioéconomique par fonctionnalité : coûts et avantages du projet

Evaluation socioéconomique selon la méthode STIF

 Méthodologie

 Indicateurs synthétiques de rentabilité socioéconomique

 Evaluation d'autres projets selon la méthode STIF à titre de comparaison

Evolution du schéma d'aménagement du nœud ferroviaire de Mantes la Jolie

Pièce G : Annexes (137 pages)

Etude socio-économique de la DUP initiale, donné à titre informatif

 Mises en compatibilité des documents d'urbanisme (DUP initiale) données à titre informatif

Bilan du débat public

Bilan de la concertation post-débat public

6- Déroulement de l'Enquête

L'enquête publique s'est déroulée du jeudi 16 février 2017 au samedi 18 mars 12h00, soit durant 31 jours consécutifs, conformément à l'arrêté préfectoral en date du 26 janvier 2017 qui a organisé l'enquête.

6.1- Rencontre avec la préfecture des Yvelines

Le vendredi 20 janvier 2017, la commission d'enquête a rencontré Mesdames Rosenzweig, Lafon et Bossé du Bureau Enquêtes Publiques de la préfecture afin d'organiser l'enquête. Madame Bonnerot (SNCF Eole) participait à la réunion.

6.2- Visite de lieux

Le vendredi 3 février 2017, la commission d'enquête s'est déplacé sur les lieux afin de mieux connaître et évaluer les propositions du projet de modification de DUP.

6.3- Permanences

Trois permanences ont été tenues conformément à l'arrêté qui a organisé l'enquête publique.

Le lundi 20 février de 9h00 à 12h00 en mairie de Mantes la Jolie

Le mardi 7 mars de 9h00 à 12h00 en mairie de Buchelay

Le jeudi 16 mars de 9h00 à 12h00 en mairie de Mantes la Ville

6.4- Clôture des registres d'Enquête

L'enquête étant close le samedi 18 mars à 12h00, la commission d'enquête a reçu les registres d'enquête et en a assuré la clôture.

Ceux-ci sont annexés en Pièce N°5-1 à 5-3.

Par ailleurs, les remarques portées au registre électronique ont fait l'objet de la Pièce 5-4.

7- Contenu des registres et courriers reçus

7.1 Registre électronique

Le registre électronique comporte 2 remarques :

Remarque 1 : Ghazouani Mantes La Jolie

J'observe que les murs anti bruit sont inexistant sur notre secteur d'autant plus que certains conducteurs de train klaxonnent sans motif valable juste pour saluer leurs collègues . Les trains à l'arrêt sur notre secteur génère un bruit de moteur continu, aucun dispositif anti bruit n'a été installer depuis plusieurs années.

L'arrivée du RER provoquera encore plus de nuisance. Au niveau de mon habitation il y a grande nécessité d'avoir un mur anti bruit cela baissera l'intensité du bruit, si le cout du mur est très couteux il serait mieux peut être d'aider les locataires à s'équiper d'un triple vitrage.

Remarque 2 : Ledebt Rolleboise

La proposition qui nous est soumise, permet, en créant un viaduc franchissant, en arrière gare, l'ensemble des installations ferroviaires, d'éliminer tous les cisaillements de voies en gare de Mantes la Jolie, condition nécessaire pour permettre la robustesse d'exploitation d'Eole

Pour autant cette solution, par delà son coût ,comporte l'inconvénient de dégrader la durée du parcours des trains en direction de Rouen. La vitesse autorisée, est de 150 km/h dans la traversée de la gare, or le contournement de celle ci par le « raccordement des Piquettes » ne pourra se faire qu'à une vitesse limitée de 100km/h, dans le sens Paris Rouen.

Par ailleurs la pente de la rampe du viaduc interdira son accès, aux trains de fret.

Or les conflits de circulation procèdent de manière prépondérante de la gestion des terminus des Transiliens (et à l'avenir du RER).

Ainsi lors de la pointe du matin, seuls sont concernés :

trois trains en provenance d'Evreux (et au delà) sur un total de 17 mouvements (après mise en service d'Eole), susceptibles d'entrer en conflit ,avec les trains en direction de Rouen, soit deux en contrepointe.

Le soir, deux trains en provenance d'Evreux (et au-delà) sont susceptibles d'entrer en conflit avec ceux en direction de Rouen, sur un total de 16 conflits potentiels.

On notera, par ailleurs que, dans la perspective du projet LNPN, le choix éventuel, du tracé à l'ouest de Mantes, par le nord, aurait pour effet de réduire le flux provenant de la ligne classique de Cherbourg.

En effet dans cette option la ligne nouvelle s'écarte de la ligne historique Paris Rouen à l'ouest de Rosny sur Seine.

Proposition alternative

Au fil des années la performance du train sur Paris Rouen Le Havre s'est dégradée, passant

d'un Paris Le havre en 1h45 dans les années 70 à 2h05 aujourd'hui. Une solution qui s'accommoderait d'un nouveau recul sur cette artère, n'est pas acceptable. Prenant en compte cette contrainte, il est proposé le projet alternatif suivant :

Séparer les circulations grandes lignes d'une part ,de celles du RER et de la ligne N de l'autre, en amont de Mantes Station ,afin de les isoler, totalement des autres circulations. A partir de l'ouvrage de basculement(envisagé pour la LNPN),au PK 54.4,seraient amorcées les quatre voies 1 et 1 bis ,C ,et 2 ,rejoignant ainsi Mantes Station (PK56,1).Les deux premières seraient dédiées aux, circulations RER et Transiliens N, pour atteindre un quai dédié .

Celui ci serait implanté sur le faisceau de « la plaine », entre les installations actuelles de la gare, et le nouveau bâtiment voyageur en cours de construction. Le plateau de remisage du « Maroc »,appelé à participer au garage des rames de RER ,est situé dans le prolongement de ce site.

Les Transiliens N, continueraient d'être reçus au quai H.

Dans ce cadre, seul le 3ème quai de la gare de Mantes-station serait à mettre aux normes RER, ainsi que le quai dédié à créer en gare de Mantes la Jolie

Les trains normands emprunteraient les voies C et 2.

7.2 Registres « papier »

Les registres déposés dans les 3 mairies concernées sont restés vierges.

8- Conclusions sur le déroulement de l'Enquête

8.1- Mise à disposition du dossier

Le dossier a été mis à la disposition du public qui souhaitait le consulter.

Le registre d'enquête a été disponible pour le public qui souhaitait inscrire et/ou déposer des annotations et des courriers.

8.2- Les permanences

Les permanences se sont tenues comme prévu, elles n'ont été marquées par aucun incident.

8.3- Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

Il n'est pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit ni de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée dans la conduite de cette enquête.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral 17-008 du 26 janvier 2017, il semble que la procédure ait été bien respectée.

9- Examen du Dossier

Le dossier contenant plus de 2500 pages au format A3 ne peut à l'évidence être lu ni même parcouru dans sa totalité lors d'une consultation par le public en mairie, ni même pendant les trois heures d'une permanence de commissaire enquêteur. Pour en prendre connaissance de façon complète, il était nécessaire de le télécharger à partir du site web dédié. Toutefois, le dossier sous forme numérique représentant 3,5 Go de données, le téléchargement était généralement très long. En effet, la vitesse moyenne d'une connexion internet étant de 8,9 Mbit/s en France, le téléchargement demandait en moyenne plus de 6 heures, ce qui a pu dissuader une partie du public potentiellement intéressé.

La majeure partie du dossier est une étude d'impact de 1000 pages, portant sur l'ensemble du projet de prolongement de la ligne EOLE à l'ouest de Paris, accompagnée de 850 pages d'annexes. A moins d'imaginer que les travaux d'aménagement autour de la gare de Mantes-la-Jolie aient un impact sur l'ensemble de la ligne, il aurait probablement été possible de limiter l'étude d'impact au voisinage immédiat des travaux, ce qui aurait permis d'alléger considérablement le dossier et de le rendre plus attractif.

Il appartenait donc au commissaire enquêteur de guider les visiteurs dans la consultation du dossier au cours des permanences.

10- Examen des remarques du Public

10.1- Généralités

Le public ne s'est pas beaucoup manifesté durant l'enquête.

10.2- Contenu des Registres

Il n'apparaît que deux remarques sur le registre électronique.

- La première de Mr Ghazouani de Mantes la Jolie porte sur les nuisances acoustiques générées. Dans son mémoire en réponse, SNCF apporte les réponses appropriées faisant état des études réalisées depuis 2011, réactualisées suite à la concertation et qui, globalement, conduisent à une réduction des nuisances.
- La seconde de Mr Ledebt de Rolleboise s'interroge sur le choix de création d'un viaduc et propose une solution alternative. SNCF indique dans son mémoire en réponse que cette proposition a été envisagée dans les études préalables mais abandonnée car son coût est très supérieur à celui de la solution retenue.

10.3- Evaluation de la Commission

La publicité a été effectuée à minima...Quant à l'orientation du public vers les registres d'enquête, elle aurait pu être plus effective. Certaines communes ont toutefois fait des efforts particuliers.

10.4- Procès Verbal de synthèse

L'enquête étant terminée, la commission a rédigé un procès-verbal de synthèse, et l'a remis au pétitionnaire le mardi 28 mars 2017.

L'objet de ce procès-verbal de synthèse (Pièce N° 6), est de faire connaître au maître d'ouvrage les annotations et courriers déposés par le public pour lui donner le loisir d'y répondre afin de parfaire la connaissance du public sur ce projet.

Une copie complète de ces annotations et courriers a été jointe à ce procès-verbal afin d'informer au mieux le maître d'ouvrage et lui donner la possibilité de préciser sa position sur les observations et courriers reçus.

Par ailleurs, le pétitionnaire a été informé qu'il semblait utile et nécessaire pour l'instruction des demandes, objet de cette enquête, que le pétitionnaire, réponde aux soucis exprimés par le public et précise ou complète le dossier afin de parfaire la connaissance du public sur ce projet.

Le pétitionnaire a aussi été informé que dans la mesure où il choisissait de produire un mémoire en réponse, celui-ci serait joint au rapport d'enquête. Ces réponses seront ainsi consultables par le public qui le souhaitera dans les conditions définies par la loi.

10.6- Mémorandum en réponse

Par courriel en date du 18/04/2017 confirmé par courrier, SNCF Eole a apporté une réponse au PV de Synthèse ci-dessus (Pièce N°7).

Orsay, 26 avril 2017

La commission d'enquête

Pierre Barber

Yves Maënhaut

Joël Eymard

ENQUETE PUBLIQUE
PREALABLE A LA MODIFICATION DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
DU PROJET EOLE SUR LES COMMUNES
DE BUCHELAY, MANTES LA JOLIE ET MANTES LA VILLE

Enquête Publique du jeudi 16 février 2017 au samedi 18 mars 2017

CONCLUSIONS ET AVIS

11- Préambule

11.1-Généralités

La publicité à minima ainsi que la lourdeur du dossier n'ont pas favorisé la participation du public.

11.2-Analyse bilancielle du dossier

11.2.1 Le projet est il d'intérêt public ?

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.

11.2.1.1 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.

Désaturation du 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.

o *Délester le RER A*

EOLE permettra 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.

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.

o *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.

o **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.

o **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 prévus avec le prolongement. Le projet ne sacrifie pas la qualité à la quantité. Il répond au contraire à des exigences fortes de sécurité, de fiabilité, de robustesse, de disponibilité et de confort.

Le projet devrait permettre d'offrir aux voyageurs une qualité de service se traduisant par un meilleur taux de satisfaction.

o **Bénéficiaire du matériel roulant RER nouvelle génération**

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.

11.2.1.2 Accompagner le développement des territoires

11.2.2 Le Maître d'ouvrage peut éviter des expropriations ?

Non applicable

11.2.3 Les risques et les précautions prises ont ils été correctement évalués ?

D'une manière générale, le dossier mis à l'enquête présente très correctement les divers risques et mesures correctives ou préventives. Cependant, le dossier ne mentionne pas les impacts sur la nappe de pollution sur Mantes.

Dans son mémoire en réponse, SNCF précise que, seules, les fondations du viaduc atteindront la nappe ; or, il est considéré que celle-ci sera dépolluée au moment des travaux. Par ailleurs, les techniques adaptées seront mises en œuvre pour éviter de nouvelles pollution.

11.2.4 Quels sont les avantages et inconvénients de l'opération ?

Le projet tel que proposé devrait réduire les risques de retard et conflits d'utilisation sur les lignes transitant à Mantes la Jolie tout en améliorant la sécurité globale de fonctionnement. Par ailleurs, le public bénéficiera de cet aménagement en évitant de prendre une marge de sécurité sur son temps de transport quotidien.

Par ailleurs, il apparaît que les gains de temps attendus restent théoriquement minimales (de l'ordre de la minute). D'autre part, SNCF précise que l'équilibre financier de l'opération n'est pas foncièrement différent de celui de l'avant projet déjà validé par le STIL en 2015.

12- Conclusions de la commission sur le projet

12.1-Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête ayant duré 31 jours,

Attendu que la commission a été désignée par le Tribunal Administratif de Versailles,

Attendu que la commission n'a aucun intérêt personnel concernant le sujet traité,

Attendu que Monsieur le Préfet des Yvelines a signé en date du 26 janvier 2017 un arrêté de mise à enquête publique du projet de modification de la DUP du projet Eole sur les communes de Buchelay, Mantes la Jolie et Mantes la Ville ,

Attendu que les termes de l'arrêté préfectoral qui a organisé l'enquête ont été respectés,

Attendu que les publications légales ont été faites plus de 15 jours avant le début de l'enquête dans 2 journaux du département des Yvelines, et répétées dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,

Attendu que le dossier a été annoncé sur le site internet de la préfecture et du pétitionnaire,

Attendu qu'à l'occasion de ses permanences, la commission a constaté la présence de la publicité par affichage,

Attendu que la commission a tenu les 3 permanences prévues par l'arrêté pour recevoir le public,

Attendu que la commission n'a à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête publique,

12.2-Sur le dossier soumis à enquête

Attendu que le dossier d'enquête semble complet,

Attendu que les documents graphiques associés sont clairs,

Attendu que l'examen de ce dossier montre que, bien que très complexe et très volumineux, il est néanmoins compréhensible par un public assisté du guide de lecture demandé par la commission d'enquête,

12.3- Sur les observations du public

Attendu que le public n'a inscrit dans les registres que 2 remarques importantes

Attendu que la commission a examiné chacune de ces remarques,

Attendu que la commission a jugé utile de demander au pétitionnaire des précisions sur quatre points particuliers :

- Un contenu d'étude d'impact débordant largement le champ de la modification proposée,
- L'impact de la construction du viaduc sur la nappe en cours de dépollution,
- L'évaluation sommaire des gains de temps pour les usagers,

- L'équilibre financier de la modification.

12.4- Sur le projet

Attendu que la commission considère qu'un tel projet

Du point de vue SNCF, apporte des simplifications dans la gestion des traversées de la gare de Mantes et assure une meilleure sécurité des transports

Du point de vue du public, apporte un gain de temps certes extrêmement minime

Du point de vue environnemental, ne génère pas de nouveaux risques tout en réduisant les nuisances acoustiques en gare de Mantes.

et donc apparaît opportun,

12.5- Sur le procès-verbal de synthèse

Attendu que la commission a remis le 28 mars 2017 un procès-verbal de synthèse au maître d'ouvrage,

Attendu que ce procès-verbal de synthèse résume chacune des annotations et courriers reçus,

Attendu qu'en outre, une copie des annotations et courriers était jointe à ce procès-verbal de synthèse afin que le maître d'ouvrage soit complètement informé des remarques du public,

Attendu que la commission a jugé utile et nécessaire de poser quatre questions complémentaires,

12.6- Sur le mémorandum en réponse au procès-verbal de synthèse

Attendu que le maître d'ouvrage a transmis par courriel le 18 avril 2017 une réponse au procès-verbal de synthèse,

Attendu que ce mémorandum offre des réponses particulières à chacune des annotations et courriers reçus,

Attendu que ce mémorandum présente des réponses aux questions complémentaires posées par le commissaire enquêteur

12.7- Sur l'analyse bilancielle du dossier

Le projet, du point de vue de la commission, présente un intérêt et apparaît opportun dans un cadre financier peu différent de celui déjà entériné. Par ailleurs, le projet ne présente pas de

risques environnementaux nouveaux tout en réduisant les nuisances acoustiques. Enfin, le bilan de sécurité apparaît amélioré en ce qui concerne la traversée de la gare de Mantes.

13. Avis de la commission d'enquête

En conséquence de ce qui a été dit plus haut :

La commission d'enquête émet un

avis favorable

au projet de modification de la déclaration d'utilité publique du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE, de la gare Hausmann-Saint Lazare à Mantes la Jolie sur les communes de Buchelay, Mantes la Jolie et Mantes la Ville.

Orsay, le 18 avril 2017

La commission d'enquête

Pierre BARBER

Yves MAËNHAUT

Joël EYMARD