

EOLE - PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION

BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

MA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION

BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

MA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION

BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

MA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE LUZERN

PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Communes de :

- Paris
- Puteaux
- Nanterre
- Poissy
- Aubergenville
- Guerville
- Mantes-la-Ville
- Mantes-la-Jolie
- Rosny-sur-Seine



EOLE - PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE PARIS



SOMMAIRE

1. PREAMBULE	4
1.1. GENERALITES.....	4
1.2. ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE.....	5
1.2.1. Objectif.....	5
1.2.2. Procédure	5
2. PRESENTATION DU PROJET	6
2.1. PRESENTATION GENERALE.....	6
2.1.1. Projet EOLE	6
2.1.2. Autorité organisatrice.....	6
2.1.3. Les objectifs	6
2.1.3.1. Faire progresser la qualité de service.....	6
2.1.3.2. Accompagner le développement des territoires.....	7
2.1.4. La compatibilité du projet avec les documents supra-communaux....	8
2.1.5. L'historique.....	8
2.1.5.1. Lancement du projet EOLE en 1989.....	8
2.1.5.2. Déclaration d'utilité publique en 1991.....	8
2.1.5.3. Construction de la ligne entre 1993-1999.....	8
2.1.5.4. Mise en service du RER E le 15 juillet 1999.....	8
2.1.6. Projets de prolongement à l'Ouest restés sans suite.....	9
2.1.6.1. Abandon du projet de prolongement initial.....	9
2.1.6.2. ELEONOR, un second projet de prolongement en 2003.....	9
2.1.7. La relance des études.....	9
2.2. PRESENTATION TECHNIQUE DU PROJET	11
2.2.1. Infrastructure existante	11
2.2.2. Garage et site de maintenance	11
2.2.3. Ouvrages annexes intermédiaires.....	11
2.2.4. Exploitation.....	11
2.2.5. Infrastructure nouvelle	12
2.2.5.1. Tunnel profond.....	12
2.2.5.2. Gare CNIT à La Défense	12

3. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME 17

3.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF).	17
3.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE PARIS 17	17
3.2.1. Composition du PLU de PARIS.....	17
3.2.2. Rapport de présentation et Projet d'aménagement et de développement durable	17
3.2.3. Zonage réglementaire.....	17
3.2.4. Emplacements réservés.....	17
3.2.5. Mise en compatibilité.....	17

1. PREAMBULE

1.1. GENERALITES

Le présent dossier concerne la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Paris.

Cette procédure de mise en compatibilité se réalise dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de prolongement du RER E vers l'Ouest.

En effet, l'article L.123-16 du code de l'Urbanisme stipule que :

La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme (ou d'un plan d'occupation des sols) ne peut intervenir que si :

a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

b) L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4, et après avis de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 123-6, du conseil municipal.

Par ailleurs, l'article L.123-16 du code de l'urbanisme stipule que : "dès l'ouverture de l'enquête publique et jusqu'à l'adoption de la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut plus faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité". Selon ces dispositions, une commune ne peut donc pas approuver une adaptation, pendant la période susvisée, des dispositions de son document d'urbanisme qui sont visées par une procédure de mise en compatibilité menée par l'Etat.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral.

L'objectif de cette procédure est de rendre compatible les dispositions du PLU de la commune de Paris avec le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest.

Les règlements des zonages concernés par le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest n'autorisent pas toujours la construction d'infrastructures nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (services ferroviaires dans le cas présent). Par conséquent, il est proposé de faire évoluer le règlement de certaines zones concernées par le projet afin de le rendre compatible avec celui-ci.

Les aménagements réalisés sur la commune consistent en la création d'émergences en surface permettant d'accéder à la gare souterraine.

Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune de Paris s'avère nécessaire en application de l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme.

La Déclaration d'Utilité Publique emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'urbanisme.

Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une pièce à part entière du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique du prolongement du RER E vers l'Ouest. Une étude d'impact est jointe à ce dossier (pièce E).

1.2. ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE

1.2.1. Objectif

La mise en compatibilité d'un Plan local d'urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la Déclaration d'Utilité Publique. S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans certaines communes par la création d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par le projet et par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés, etc.

1.2.2. Procédure

Conformément aux dispositions de la loi SRU, la mise en compatibilité des PLU (et POS ayant valeur de PLU) est régie par les articles L.123.16 et R.123.23 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123.16 prévoit que la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec le projet doivent faire l'objet d'un examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées (État, Région, Département, EPCI chargé du suivi du SCOT, commune, autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, les chambres consulaires et le cas échéant des organismes de gestion des parcs naturels régionaux). Cet examen conjoint, pris à l'initiative du Préfet, a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et se traduit par l'organisation d'une réunion.

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.121.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, en application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme (article L.123.16 du code de l'urbanisme). Le PLU est modifié par la DUP elle-même, cette modification devenant effective dès la publication de la DUP. Les dispositions de la DUP sont intégrées dans le PLU (ou POS valant PLU) par simple édition.

Par ailleurs, les dispositions de l'article L.123-16 du code de l'urbanisme selon lequel "dès l'ouverture de l'enquête publique et jusqu'à l'adoption de la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut plus faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité". Selon ces dispositions, une commune ne peut donc pas approuver une adaptation, pendant la période susvisée, des dispositions de son document d'urbanisme qui sont visées par une procédure de mise en compatibilité menée par l'Etat.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1. PRESENTATION GENERALE

2.1.1. Projet EOLE

Le projet EOLE (Est-Ouest Liaison Express) a été lancé en 1989, concomitamment avec le projet METEOR (aujourd'hui ligne 14 du métro), pour faire face à l'engorgement croissant du RER A. Etudié par la SNCF, il prévoit une liaison ferroviaire à grand gabarit pour relier la banlieue Est à la banlieue Ouest via la capitale.

Le projet consiste à prolonger le RER E, exploité par Transilien (SNCF), de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense.

La ligne empruntera un nouveau tunnel de 8 kilomètres environ entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense. Au sortir de ce tunnel, à Nanterre, elle rejoindra les voies ferrées existantes reliant Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy (ligne J), remplaçant les trains Transilien qui assurent aujourd'hui cette liaison.

Trois nouvelles gares seront construites, l'une à La Défense, sous le Centre des nouvelles industries et technologies (CNIT), l'autre à Nanterre-La Folie, dans le quartier des Groues. Une troisième gare sera construite entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense au niveau de la Porte Maillot.

Par ailleurs, la réalisation du projet impliquera la construction à Nanterre d'un ouvrage d'art pour raccorder la voie nouvelle au réseau ferré de Saint-Lazare ainsi que des aménagements des voies et des gares entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

Pour finir, les installations de garage et de maintenance du matériel roulant feront partie intégrante des composantes de la régularité et de la qualité du service offert aux voyageurs. Leur localisation doit être pensée en cohérence avec les principes d'exploitation retenus sur le RER E prolongé et selon les caractéristiques du matériel. Par conséquent, de nouvelles localisations au plus près des terminus ont été identifiées notamment à Rosny-sur-Seine, Gargenville et Nanterre.

2.1.2. Autorité organisatrice

Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'Ouest est porté par Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage des opérations de développement du réseau ferré national, et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports de voyageurs en Île-de-France. La SNCF est le partenaire de ce projet.

2.1.3. Les objectifs

2.1.3.1. Faire progresser la qualité de service

Inscrit dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, le Contrat de projets État-Région 2007-2013, le projet de schéma directeur de la région Île-de-France et le plan de mobilisation des transports, le projet répond aux objectifs, fixés par l'État, la Région et le STIF de :

- ◆ Fluidifier les trafics sur des lignes ferroviaires radiales (RER A),
- ◆ Renforcer le maillage des transports collectifs.

Conçu pour satisfaire aux exigences des déplacements quotidiens en Ile-de-France, le projet de prolongement du RER E à l'Ouest a pour vocations principales :

- ◆ d'améliorer la desserte en Seine Aval en termes de ponctualité comme de temps et de facilités d'accès aux principaux pôles d'emploi franciliens ;
- ◆ d'augmenter l'offre de transport entre Mantes-la-Jolie et Poissy ;
- ◆ de faciliter les déplacements domicile-travail des habitants de l'Est francilien ;
- ◆ d'améliorer l'accès au pôle Paris Nord et Paris Est ainsi qu'à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, à partir de la banlieue Ouest ;
- ◆ d'accompagner le développement des pôles d'emploi parisiens.

Délester le RER A

Avec plus d'un million de voyageurs par jour 75 % du temps, le RER A est la ligne ferroviaire la plus dense d'Europe. Sa régularité s'est dégradée sur la période récente. Les trains et les quais étant au maximum de leurs capacités, la montée et la descente des voyageurs augmentent les temps d'arrêt aux stations.

Le prolongement du RER E à l'Ouest 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). 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 ;
- ◆ 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 tronçon du RER A entre Châtelet-les-Halles et Auber sera particulièrement concerné : 36% des personnes qui l'utilisent dans le sens Châtelet-les-Halles/Auber à la période de pointe du matin quittent le RER A à la station Grande Arche – La Défense.

Compléter le maillage des transports collectifs

Le projet permettra :

- ◆ un accès direct à La Défense : Les habitants de Seine Aval et les personnes desservies par l'actuel RER E éviteront des correspondances pour se rendre à La Défense,
- ◆ un renforcement des correspondances :
 - à La Défense, avec la ligne 1 du métro, le tramway (T2) et les lignes Transilien Paris-Saint-Lazare / Saint-Cloud / Versailles rive-droite – Saint-Nom-la-Bretèche Forêt-de-Marly et vers Versailles-Chantiers et La Verrière. A partir de La Défense, le projet améliorera l'accès au pôle TGV Paris-Nord / Paris Est et à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle,
 - à Haussmann-Saint-Lazare, avec les lignes 9, 12, 13 et 14,
 - à Porte Maillot, avec le RER C et la ligne 1,
 - à plus long terme, un accès amélioré à une grande partie de la Petite couronne grâce au maillage avec le réseau de métro automatique du Grand Paris.

2.1.3.2. Accompagner le développement des territoires

Le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest s'inscrit dans le périmètre de deux territoires faisant l'objet d'une opération d'intérêt national : La Défense, Seine-Arche, 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 :

- ◆ La création d'une ligne ferroviaire entre Paris et La Défense, qui permettra de :
 - délester le RER A,
 - faciliter l'accès au quartier des salariés résidant dans l'Est parisien,
 - renforcer la desserte de La Défense, en liaison avec le projet de nouveau de La Défense.
- ◆ La création d'une gare à Nanterre, qui permettra de :
 - restructurer et développer le quartier des Groues,
 - apporter une nouvelle desserte interne, en reliant le cœur du quartier d'affaires au secteur Seine Arche.

Cette gare pourrait assurer, le cas échéant, une correspondance avec la ligne 1 du métro, dont le prolongement est prévu dans le projet de schéma directeur de la région Île-de-France.

- ◆ La création d'une gare sous le CNIT à La Défense, qui permettra :
 - de renforcer la desserte du quartier et d'élargir le bassin de vie accessible depuis La Défense en permettant ainsi d'offrir aux salariés de La Défense de nouvelles opportunités de logement,
 - d'assurer tous les échanges souhaités avec les différents quartiers et les différents modes de transport actuels ou futurs.

Le prolongement du RER E à l'Ouest mettra La Défense à 12 minutes de la gare du Nord et des TGV. La jonction entre Seine Aval et La Défense offrira aux habitants de Seine Aval, de plus en plus nombreux à travailler à La Défense, une liaison directe et rapide.

Mieux desservir la Seine-Aval

Le projet vise à :

- ◆ améliorer les conditions de transport ferroviaire des habitants de Seine Aval, à l'intérieur de Seine Aval vers les pôles d'emplois de proximité (Mantes, Les Mureaux, Poissy) et vers les pôles d'emplois de l'Ouest parisien,
- ◆ rendre le territoire de Seine Aval plus accessible, donc plus attractif pour les habitants et les entreprises.

Grâce à un accès direct à La Défense et aux secteurs Nord-Est de Paris, les habitants de Seine Aval éviteront une correspondance à la gare Saint-Lazare. Le passage des trains, devenus RER, dans le tunnel, déchargera le tronçon Nanterre-Saint-Lazare, ce qui permettra de renforcer la desserte sur d'autres lignes. Les déplacements entre les différentes gares de Seine Aval seront facilités.

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

Les voies Paris-Saint-Lazare-Mantes via Poissy sont utilisées par les Transilien, les trains de fret et les TER et Intercités reliant Paris et la Normandie. Mantes est la principale porte ferroviaire entre les régions normande et francilienne.

Les aménagements entre Mantes et Poissy, prévus par le projet :

- ◆ faciliteront les circulations des trains entre les deux régions,
- ◆ optimiseront, à Mantes, les correspondances entre les trains de Paris et ceux desservant ces villes,
- ◆ permettront la mise en place de trains semi-directs entre ces villes et La Défense (pour Rouen) ou Paris (pour Vernon).

Les aménagements ferroviaires entre Mantes et Nanterre et la libération de voies entre Nanterre et Saint-Lazare (par le basculement des trains Transilien dans le tunnel du RER E) amélioreront la régularité des trains « normands ».

Les aménagements d'infrastructures ferroviaires, prévus dans les gares de Mantes à Poissy et sur les voies entre Nanterre et Epône et Mantes, sont conçus pour être compatibles avec le passage éventuel dans le secteur de la ligne nouvelle Paris Normandie.

Accompagner le développement des pôles d'emplois parisiens

La desserte de plusieurs pôles d'emplois actuels et futurs de la capitale nécessite la mise en place d'une nouvelle offre de transport adaptée, en liaison avec d'autres projets de transport franciliens. Le projet permettra de :

- ◆ faciliter l'accès au quartier central des affaires pour les secteurs les moins pourvus en emplois (Seine Aval et Est parisien),

- ◆ libérer la gare de surface de Saint-Lazare de nombreux flux de transit, donner davantage de souplesse d'exploitation sur le réseau de Saint-Lazare, grâce aux capacités dégagées,
- ◆ mieux relier les pôles d'emplois du Nord-Est et de l'Ouest.

La gare nouvelle à Porte Maillot permettra de :

- ◆ assurer une liaison de haut niveau de qualité de service entre le quartier de la Porte Maillot (Palais des Congrès), le centre d'affaire de Paris-Haussmann-Saint Lazare, le quartier d'affaires de la Défense et les zones d'habitat à l'Est et à l'Ouest vers Seine Aval,
- ◆ créer une interconnexion avec la ligne 1 et le RER C,
- ◆ créer un échange du RER E avec le service de navettes vers l'aéroport de Beauvais.

2.1.4. La compatibilité du projet avec les documents supra-communaux

Le projet a été reconnu d'intérêt général par les élus du territoire qui l'ont inscrit au contrat de projet État - Région 2007-2013, au projet de schéma directeur de la région Île-de-France et au plan de mobilisation des transports adopté le 18 juin 2009 par la Région, la Ville de Paris, les départements franciliens et le STIF. Ce projet figure également à l'article 14 de la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Le projet répond aux objectifs, fixés par l'État, la Région et le STIF de :

- ◆ Fluidifier les trafics sur des lignes ferroviaires radiales ;
- ◆ Renforcer le maillage des transports collectifs.

De plus, le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest est compatible avec le SDRIF de 1994, actuellement en vigueur, qui l'identifie comme un axe de développement de la région. En effet, il y est fait référence au développement des services RER et notamment du RER E vers l'Ouest.

2.1.5. L'historique

2.1.5.1. Lancement du projet EOLE en 1989

À la fin des années 80, la saturation de la ligne A du RER constitue déjà le principal problème des transports en Ile-de-France. Seule la construction d'une nouvelle ligne semble pouvoir la désengorger efficacement. Deux projets d'importance sont donc lancés, l'un par la RATP, le projet METEOR (aujourd'hui ligne 14 du métro), l'autre par la SNCF le projet EOLE. Le projet de la SNCF prévoit une liaison ferroviaire à grand gabarit devant relier la banlieue Est à la banlieue Ouest via la capitale, d'où son nom de projet : EOLE, acronyme pour « Est-Ouest Liaison Express ». Le 13 octobre 1989, le Premier ministre Michel Rocard annonce officiellement le lancement du projet.

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

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

Nom-la-Bretèche) et la création de deux gares nouvelles dans Paris à Pont-Cardinet (souterraine) et à La Villette.

2.1.5.2. Déclaration d'utilité publique en 1991

Le 23 novembre 1989, la SNCF présente le calendrier de réalisation de la nouvelle ligne de chemin de fer EOLE, avec une mise en service prévue en 1996. Quelques mois plus tard, en juillet 1990, le STP (syndicat des transports parisiens, qui devient le syndicat des transports d'Île-de-France – STIF – en décembre 2000) approuve la 1re phase du schéma de principe initial, qui relie Saint-Lazare à Chelles-Gournay et Villiers-sur-Marne.

En novembre 1991, l'ensemble du projet est déclaré d'utilité publique ; le ministre des transports, Paul Quilès, approuve la réalisation de l'avant-projet EOLE (1re phase), à l'exception de l'antenne du Plant-Champigny, faute de consensus local, et affirme l'urgence de démarrer les travaux.

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

2.1.5.3. Construction de la ligne entre 1993-1999

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

2.1.5.4. Mise en service du RER E le 15 juillet 1999

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

En décembre 2003, une branche de la ligne est prolongée jusqu'à Tournan, la liaison Hausmann-Saint-Lazare – Tournan en RER E se substituant à la liaison Paris-Gare de l'Est – Tournan en train Transilien.

La première phase du projet EOLE est achevée.

2.1.6. Projets de prolongement à l'Ouest restés sans suite

2.1.6.1. Abandon du projet de prolongement initial

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

2.1.6.2. ELEONOR, un second projet de prolongement en 2003

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

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

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

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

- ♦ il ne crée pas une offre de transport supplémentaire suffisante pour décharger efficacement le RER A et délester le pôle Châtelet-Les-Halles (faible capacité de transport, gain de temps non significatif) ;
- ♦ il ne propose pas d'accès direct à La Défense, ni pour les voyageurs de la ligne Saint-Lazare – Poissy - Mantes-la-Jolie, ni pour les voyageurs de la Normandie ;
- ♦ le mélange de trains d'Île-de-France et de trains normands dans le nouveau tunnel en rendrait l'exploitation difficile et ne permettrait pas de garantir une bonne fiabilité des horaires (hétérogénéité du matériel, hauteur des quais).

2.1.7. La relance des études

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

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

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

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

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

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

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

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

En décembre 2007, Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie, commande un rapport à Pascal Lelarge, préfet, directeur régional de l'Équipement d'Île-de-France, pour définir les conditions d'une plus grande attractivité du secteur de Nanterre - La Défense. Ce rapport, qui lui est remis en juin 2008, préconise l'extension de La Défense à Nanterre, et notamment le développement de la zone autour de la gare de La Folie (secteur des Groues) comme le recommandait un rapport de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP). Il y est surtout rappelé que l'on attend à La Défense, d'ici à 2013, 50 000 salariés supplémentaires. En conséquence, on estime que le RER A devrait voir sa fréquentation augmentée aux heures de pointe de 20 % d'ici 2015 et même de 40 % d'ici à 2020.

Ainsi, pour faire face à la saturation programmée, le rapport préconise de lancer un plan d'urgence avec, en priorité, le prolongement du RER E par un tunnel direct. Trois options sont alors présentées pour le tracé et l'implantation des gares :

- ♦ une première option (préconisée par l'EPAD) vise à faire passer le RER par le trajet initialement prévu pour le passage de la ligne 1 du métro, avec la réutilisation d'une gare Élysées - La Défense jamais utilisée située sous le centre commercial des Quatre Temps ;
- ♦ une deuxième option (qui serait également préconisée par l'EPAD) vise à créer un tunnel sous le boulevard circulaire Sud et une gare sous la tour Signal (avec le désavantage évident d'allonger les correspondances avec le RER A, le métro et les bus) ;
- ♦ une troisième option (qui serait préconisée par l'EPASA) vise à créer une gare sous le CNIT donc très proche du pôle de transport existant.

Le rapport ne se prononce pas sur la faisabilité de ces variantes, que des études devront confirmer.

Le 27 mars 2008, la région Ile-de-France vote un budget pour lancer les études de prolongement vers La Défense (création d'un tunnel), le raccordement au réseau Transilien Paris Saint-Lazare ainsi que les possibilités de financement des travaux.

Le 6 avril 2009, Dominique Bussereau annonce un engagement fort de l'État en faveur d'un autre projet qui influence directement le projet de prolongement du RER E vers Mantes : 3 milliards seraient consacrés à créer une ligne nouvelle, d'ici 2020, sur le parcours Mantes - Nanterre. Les trains normands passeraient par une ligne nouvelle qui leur serait dédiée, leur faisant gagner à la fois en temps de trajet et en régularité, et qui permettrait de simplifier la circulation des trains régionaux sur la section Poissy, Achères-Grand-Cormier, Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles-Carrières-sur-Seine, Nanterre, sur laquelle cohabitent des trains omnibus (au moins partiellement) et des trains directs.

Le 30 juin 2009, dans un discours que Nicolas Sarkozy prononce à La Défense, il apparaît que l'État soutiendra financièrement le projet de prolongement du RER E (sans que soit précisé si cet appui prendra la forme d'une aide directe de l'État ou de l'autorisation de la création de nouvelles recettes fiscales pour la Région) et que des aménagements législatifs devraient permettre de raccourcir les procédures administratives.

À ce stade, le tracé qui semble désormais retenu consiste en un tunnel direct entre Haussmann - Saint-Lazare et La Défense avec une gare intermédiaire au niveau de la Porte Maillot, une gare sous le CNIT, et un prolongement vers Mantes-la-Jolie. Mais le sort du prolongement vers Mantes dépend largement, pour la fréquence, de la réalisation de la ligne nouvelle entre Mantes et Nanterre vers laquelle les trains normands seraient redirigés. Les études confirment que le tracé retenu présente des avantages : il est plus court que celui qui (à supposer qu'il eut été techniquement réalisable) aurait consisté à reprendre, sous La Défense et plus précisément sous le centre commercial des Quatre Temps, les emprises du tunnel et de la station Élysées - La Défense, car le prolongement du RER E doit sortir à la Défense Ouest par la gare de Nanterre - La Folie. La zone de La Folie est peu contraignante (moins que les Batignolles ne l'auraient été) pour l'émergence d'un tunnel, et est suffisamment grande pour constituer un terminus partiel (voire pour accueillir d'autres trains). Elle constitue également un point d'intérêt majeur pour l'EPA Seine-Arche (EPASA) qui nourrit des ambitions d'urbanisme importantes pour le secteur La Folie - Les Groues, à l'Ouest de l'Arche de la Défense sur le territoire de Nanterre. La gare sous le CNIT permet par ailleurs d'envisager des correspondances facilitées avec les autres moyens de transport.

Le 22 octobre 2009, on apprend que, si les études préliminaires ont permis au comité de pilotage de retenir le principe d'un parcours en tunnel jusqu'à une gare située sous le CNIT, deux options restent néanmoins à envisager. La première option reprend l'idée évoquée jusqu'alors de prévoir un arrêt à la Porte Maillot, offrant une correspondance avec le RER C et la ligne 1 du métro. La seconde option consiste à ne pas réaliser cet arrêt, pour une durée de trajet raccourcie (6 minutes au lieu de 7 minutes 50 entre Saint-Lazare et La Défense) et un prix diminué (de 200 à 250 millions d'euros – estimation – pour la gare de Porte Maillot) mais au risque, sans doute, d'une saturation renforcée, notamment sur la partie Ouest de la ligne 1 du métro.

Le 9 décembre 2009, le conseil d'administration du STIF vote favorablement le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) qui lui est présenté. Le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 18 décembre 2009 et informe le public des enjeux du débat public.

Le 3 février 2010, au vu de l'importance des enjeux du prolongement, la Commission nationale du débat public (CNDP) décide d'organiser un débat public.

En août 2010 est publié le dossier de présentation du maître d'ouvrage. Ce dernier présente les différentes variantes de tracés et d'implantations de gares qui ont été étudiées pour le prolongement de la ligne depuis la gare terminus actuelle Haussmann - Saint-Lazare, jusqu'à Mantes-la-Jolie. Il comporte également trois hypothèses de tunnel entre Haussmann - Saint-Lazare et la Défense : un tracé suivant

l'avenue des Ternès sans gare intermédiaire, un autre desservant une gare intermédiaire basée à Porte Maillot (Métro ligne 1, RER C), et un dernier desservant une gare intermédiaire basée cette fois-ci à Porte de Clichy (Métro ligne 14 prolongée, Métro ligne 13, RER C). Il comporte trois variantes de gare à La Défense en plus de la création de la gare de Nanterre - La Folie (une gare située sous le CNIT, sous le boulevard circulaire à Courbevoie ou sous l'avenue Gambetta à Courbevoie) et trois variantes de raccordement de la voie nouvelle à Nanterre à la Ligne Paris - Le Havre (raccordement par le biais d'un saut-de-mouton, situé au niveau du pont de Rouen ou au niveau de la Seine, ou par le biais d'un terrier (tunnel), passant sous les voies ferrées et l'autoroute A 86).

Du 1er octobre 2010 au 19 décembre 2010, porté conjointement par le STIF et RFF, le débat public eut lieu. Mené par la commission particulière du débat public (CPDP) présidé par Michel Gaillard, il se décomposait en dix réunions publiques effectuées dans différentes villes concernées par le projet : Paris, Mantes-la-Jolie, La Défense, Poissy, Houilles, Nanterre et Les Mureaux. Durant son déroulement, un nombre important de cahiers d'acteurs (48) ont été rédigés par des collectivités, des associations, des acteurs économiques.

Désormais le planning prévisionnel du projet prévoit plusieurs étapes :

- ◆ 2011 : rédaction du schéma de principe relatif au prolongement du RER E vers l'Ouest ;
- ◆ 2012 : réalisation de l'enquête publique et déclaration d'utilité publique du projet ;
- ◆ 2013 - 2017 : travaux sur la ligne Paris - Mantes via Poissy afin d'améliorer la circulation des trains normands et de la ligne J du Transilien ;
- ◆ 2014 : début de la construction du tunnel Haussmann-Saint-Lazare - Porte Maillot - La Défense - Nanterre ;
- ◆ 2020 : mise en service du prolongement du RER E à l'Ouest.

2.2. PRESENTATION TECHNIQUE DU PROJET

Le projet consiste à prolonger à l'Ouest la ligne E du RER, de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense. La ligne emprunterait un nouveau tunnel entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense. Au sortir de ce tunnel, à Nanterre, elle rejoindrait les voies ferrées existantes qui relient Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy (ligne J Transilien).

Le projet, d'une longueur totale de 55 km, comprend donc la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ (selon le tracé du tunnel dans Paris et le secteur de La Défense) et le réaménagement de la ligne existante sur 47 km.

2.2.1. Infrastructure existante

L'infrastructure existante sera aménagée et adaptée depuis la gare Evangile jusqu'à Mantes -La -Jolie.

Les réalisations comprendront :

- ◆ l'élargissement du plateau ferroviaire de la gare Evangile mise en service en 2015 pour l'insertion de voies de retournement,
- ◆ l'adaptation de la hauteur des quais au futur matériel roulant dans les gares de Magenta et Hausmann-Saint-Lazare,
- ◆ la réorganisation fonctionnelle du plateau ferroviaire au droit du site de la future gare de La Folie à Nanterre, la création de voies de garages, de voies de retournement et d'un site de maintenance,
- ◆ la réalisation d'un raccordement dénivelé entre Nanterre et Bezons,
- ◆ le réaménagement avec un élargissement de la plateforme du site ferroviaire de Poissy,
- ◆ l'élargissement de la plateforme entre Epône et Mézières pour accueillir le prolongement de la troisième voie existante en amont,
- ◆ l'aménagement du carrefour ferroviaire de Mantes-la-Jolie.

2.2.2. Garage et site de maintenance

Pour les besoins de l'exploitation, il est prévu :

- ◆ des voies de retournement à
 - Nanterre-La Folie directement après la gare, en direction du raccordement au Groupe V, pour assurer un développement de l'offre de transport (20 retournements de RER E par heure),
 - à Évangile directement après la gare, pour les rames de la mission Ouest,
- ◆ des voies garages sur le site des Groues pour 8 rames RER E et 2 trains de Normandie. Le foncier qui sera utilisé par la gare de Nanterre-La Folie est déjà occupé par des voies de garage des rames du Groupe V de Saint-Lazare. Un seul site de garage est possible, au regard de l'exploitation globale du réseau ferré (cisaillements les moins circulées) et de la disponibilité foncière : l'île ferroviaire,
- ◆ un atelier de maintenance à Mantes-la-Jolie pour 38 rames de 225 m de longueur, dans le prolongement du terminus, sur des terrains RFF/SNCF,
- ◆ plusieurs sites de garage à proximité des terminus de la ligne.

2.2.3. Ouvrages annexes intermédiaires

Un système de ventilation et désenfumage est prévu conformément à la réglementation (IT1 98-300). Les puits sont disposés avec un intervalle maximal de 800 m dicté par les exigences d'accès des secours. L'ensemble des puits assurera à la fois les fonctions de ventilation, d'accès des secours et de pompage des eaux d'exhaure. Compte tenu des contraintes de tracé, la plupart de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard. Ces émergences sont implantées de façon à limiter leur impact sur la voirie (grille sur trottoir comme il en existe pour le métro).

2.2.4. Exploitation

L'exploitation du RER E a été envisagée de façon à proposer :

- ◆ une ligne de forte capacité entre le centre de Paris et La Défense, attractive par rapport au RER A,
- ◆ des trains plus fréquents entre Paris et Mantes-la-Jolie,
- ◆ une fréquence de desserte plus élevée aux heures de pointe sur la branche Ouest.

Le schéma de desserte de la branche Ouest du RER E est basé sur un système de recouvrement : les trains en provenance de Mantes-la-Jolie s'arrêteraient à la gare de Magenta et ceux en provenance de Chelles et de Tournan à la gare de Nanterre-la-Folie. L'intérêt de ce système est double :

- ◆ il favorise la régularité du service en évitant de répercuter sur la partie Ouest des perturbations d'exploitation qui surviendraient sur la partie Est et réciproquement,
- ◆ il maximise le nombre de trains sur la partie centrale.

Le schéma de desserte prévoit, à la mise en service du RER E prolongé, la circulation de 6 trains par heure entre Mantes-la-Jolie et Nanterre-La Folie, soit en moyenne un train toutes les 10 minutes aux heures de pointe. 4 trains seraient omnibus entre Mantes-La Jolie et Poissy, afin de favoriser les échanges entre les villes de Seine Aval (un tous les quarts d'heure) ; les 2 autres seraient semi-directs (un toutes les demi-heures), desservant les gares de Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Vernouillet-Verneuil et Poissy.

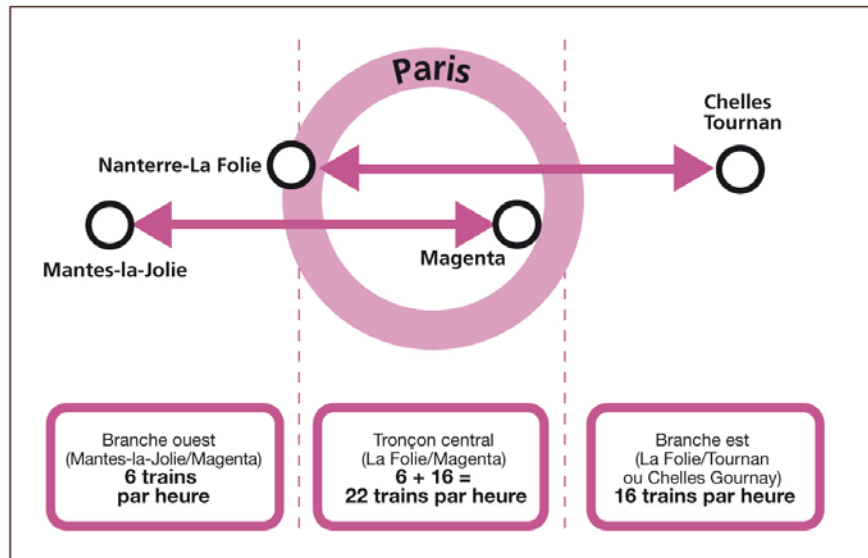


Figure 1 : Schéma du système de recouvrement des lignes Est et Ouest du RER E
Source : RFF

Au total, sur les voies ferrées entre Mantes-la-Jolie et Poissy il serait possible de faire passer 16 trains par heure : 10 trains entre la gare de Saint-Lazare et la Normandie et 6 RER E.

Sur le tronçon central du RER E, entre les gares de Magenta et de Nanterre-La-Folie, le schéma de desserte prévoit la circulation de 22 trains par heure, soit un train toutes les 3 minutes en moyenne. A terme, la fréquence de passage devrait atteindre presque un train toutes les 2 minutes.

2.2.5. Infrastructure nouvelle

2.2.5.1. Tunnel profond

Le tunnel permettra de relier les gares de Paris Saint-Lazare et de Nanterre la Folie. Le tracé souterrain proposé résulte des très nombreuses contraintes présentes tout au long du tracé. Il tient compte des objectifs de vitesse et respecte les réglementations du réseau ferré national.

Le tracé est étudié de manière à répondre à l'équilibre entre deux enjeux :

- ◆ Eviter les fondations profondes existantes et à venir, éviter les impacts sur le bâti, faciliter l'implantation des issues de secours ;

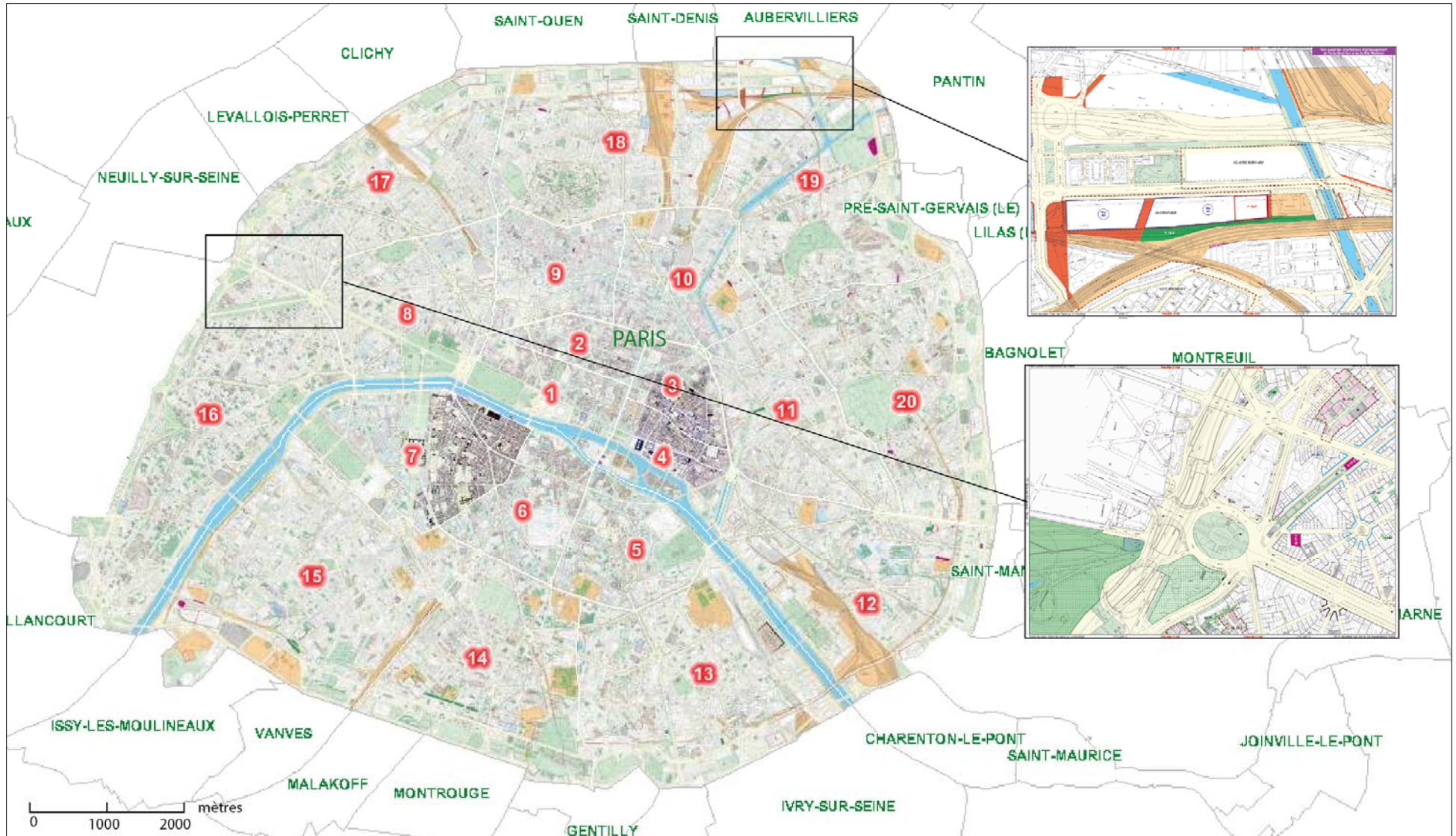
- ◆ Rechercher les meilleures caractéristiques géométriques du tunnel pour obtenir des vitesses de circulation élevées et des temps de parcours réduits.

2.2.5.2. Gare CNIT à La Défense

La gare CNIT sera implantée dans l'axe vertical de cet ouvrage. Le site du CNIT et ses alentours est particulièrement complexe. Située en bordure du parvis de La Défense, une gare sous le CNIT de 225 m de longueur et 36,50 m de largeur (dimensions intérieures), par sa position centrale, assure tous les échanges souhaités avec les différents quartiers et les différents modes de transport actuels ou futurs. Toutefois, la saturation actuelle de l'ensemble Cœur Transport amène à éviter tout trafic de transit par cette zone, à séparer les entrées les unes des autres pour optimiser l'efficacité des équipements mis en place et limiter les distances de déplacements

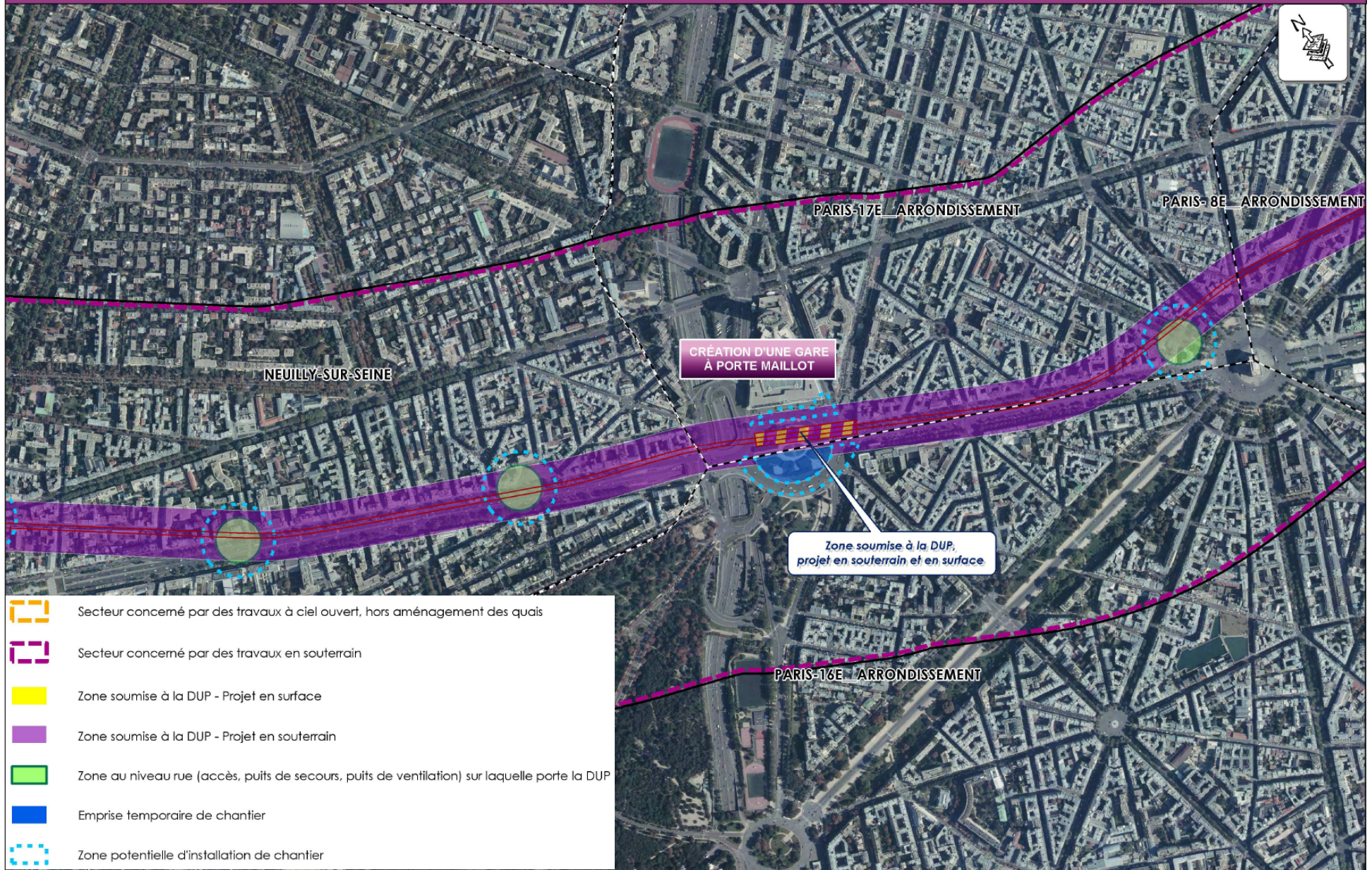
L'aménagement prévoit en plus trois émergences sur le parvis de La Défense :








- ◆ Au sud, un espace en contrebas, sorte de « faille », est élargi au profit de la voie actuelle inutilisée. Un déplacement en partie centrale de la voie « bus » (avenue Perronet) permet par ailleurs de créer une liaison directe entre la salle d'échanges Cœur Transport (Niveau C) et le niveau principal du CNIT (Niveau A), sans qu'il faille descendre au niveau D puis remonter comme c'est le cas actuellement.
- ◆ À l'est, une émergence reliant l'ensemble Coupole avec l'accès aux voiries existantes (Niveau B), à la dalle existante. Cet espace est aujourd'hui au débouché du couloir de liaison de Cœur Transport ;
- ◆ À l'ouest, la complexité des différents éléments amène à dépasser l'ensemble des quais et voies ferrées du T2 et de Transilien et à profiter du délaissé présent devant l'immeuble des Collines, desservi par la rue de la Demi-lune, pour réaliser un ensemble de circulations verticales qui remontent au niveau 0 du parvis. Ce sera l'occasion de requalifier ce lien qui jouxtera la Tour Phare.



Plan général des travaux

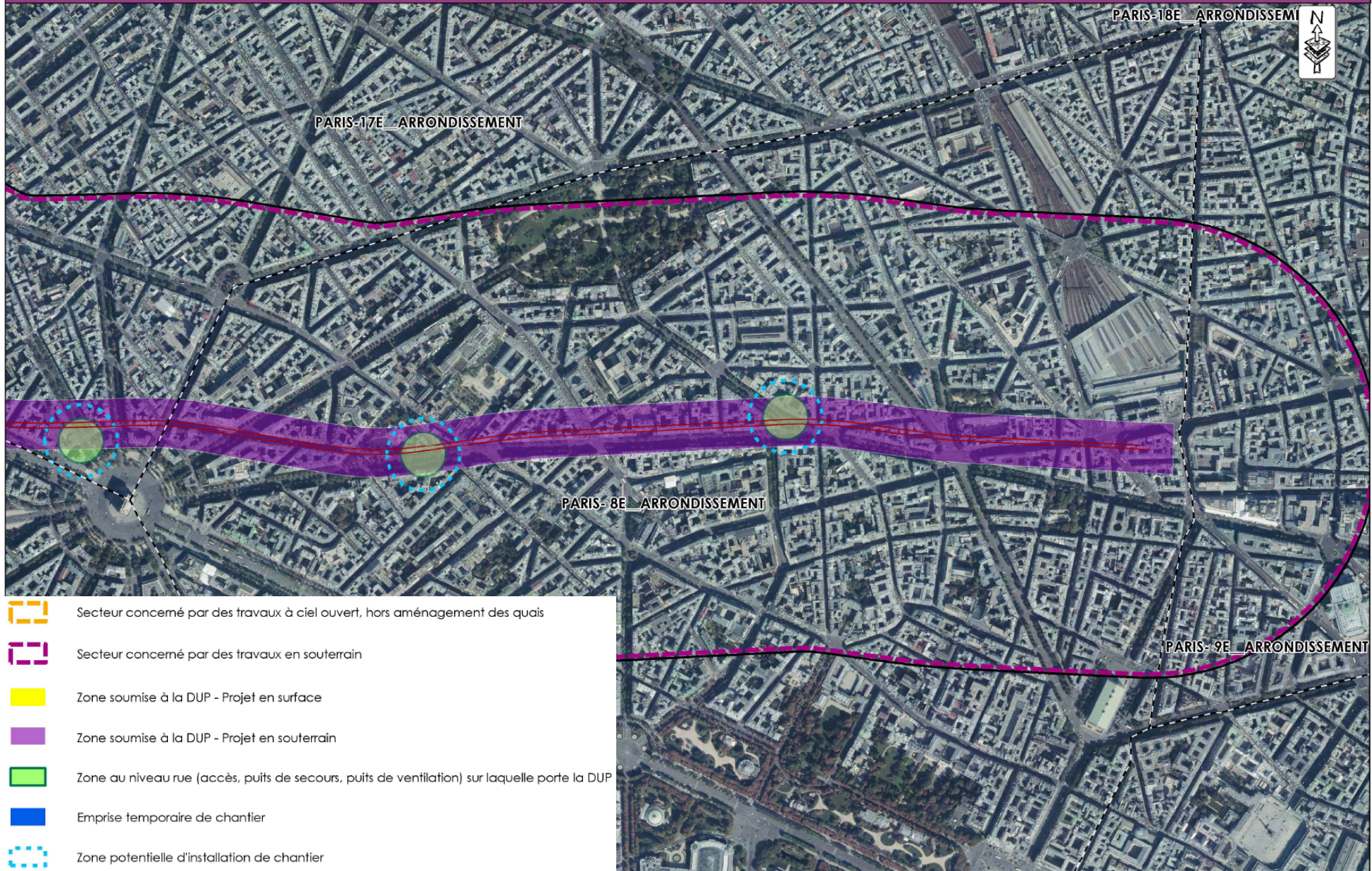
EOLE : Prolongement du RER E à l'ouest



-  Secteur concerné par des travaux à ciel ouvert, hors aménagement des quais
-  Secteur concerné par des travaux en souterrain
-  Zone soumise à la DUP - Projet en surface
-  Zone soumise à la DUP - Projet en souterrain
-  Zone au niveau rue (accès, puits de secours, puits de ventilation) sur laquelle porte la DUP
-  Emprise temporaire de chantier
-  Zone potentielle d'installation de chantier

Plan général des travaux

EOLE : Prolongement du RER E à l'ouest










-  Secteur concerné par des travaux à ciel ouvert, hors aménagement des quais
-  Secteur concerné par des travaux en souterrain
-  Zone soumise à la DUP - Projet en surface
-  Zone soumise à la DUP - Projet en souterrain
-  Zone au niveau rue (accès, puits de secours, puits de ventilation) sur laquelle porte la DUP
-  Emprise temporaire de chantier
-  Zone potentielle d'installation de chantier



Planche 11



Plan général des travaux

EOLE : Prolongement du RER E à l'ouest



3. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF).

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 1994 est actuellement en vigueur et fait l'objet d'une nouvelle procédure de mise en révision qui a été lancée par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest est compatible avec le SDRIF de 1994 qui l'identifie comme un axe de développement de la région. En effet, il est fait référence au développement des services RER et notamment du RER E vers l'Ouest.

3.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE PARIS

3.2.1. Composition du PLU de PARIS

Le Plan Local d'Urbanisme de Paris a été approuvé les 12 et 13 juin 2006. Le Conseil d'Etat, par un arrêt du 18 juin 2010, a annulé certaines dispositions du P.L.U. Ce document est composé des pièces suivantes :

- ◆ Pièces principales
 - ◆ Plan de zonage
 - ◆ Règlement
 - ◆ Rapport de présentation
 - ◆ Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)
- ◆ Pièces annexes
 - ◆ Les servitudes d'utilité affectant l'occupation et l'utilisation des sols
 - ◆ Les schémas des réseaux d'eau, d'assainissement et des systèmes d'élimination des déchets
 - ◆ Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Issy les Moulineaux
 - ◆ Le classement acoustique des infrastructures de transports terrestres
 - ◆ Les actes instituant les zones de publicité restreinte et les zones de publicité élargie
 - ◆ La zone à risque d'exposition au plomb
 - ◆ La liste des lotissements dont les règles d'urbanisme sont maintenues
 - ◆ Addenda : informations supplémentaires

3.2.2. Rapport de présentation et Projet d'aménagement et de développement durable

Le rapport de présentation du PLU de Paris ne mentionne pas le projet de prolongement du RER E à l'Ouest via Poissy.

D'autre part, bien que le projet d'aménagement et de développement durable n'évoque pas lui non plus le projet de prolongement à l'Ouest via Poissy vers Mantes-la-Jolie, une des orientations générales est de faciliter les déplacements au cœur de la ville et vers sa banlieue.

Le prolongement du RER E à l'Ouest est donc en accord avec le principe de facilitation des déplacements à Paris.

3.2.3. Zonage réglementaire

Le règlement de zonage concerné par le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest n'autorise pas la construction d'infrastructures ferroviaires. Dans la zone traversée il est donc nécessaire de :

- ◆ Prévoir les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la création d'une gare en infrastructure.

Le zonage concerné par le projet nécessitant une mise en compatibilité est le suivant : UV.

3.2.4. Emplacements réservés

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du plan local d'urbanisme ne mentionnent pas d'emplacements réservés pour les aménagements ferroviaires nécessaires au projet de prolongement du RER E à l'Ouest.

Dans le cadre du projet présenté à l'enquête publique il s'avère que les emprises nécessaires au prolongement du RER E à l'Ouest, ne sont pas prévues dans les documents du plan local d'urbanisme de la ville de Paris.

Toutefois, il ne s'avère pas nécessaire de créer de nouveaux emplacements réservés pour le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest.

3.2.5. Mise en compatibilité

Les aménagements nécessaires au prolongement du RER E vers l'Ouest sur la Ville de Paris n'impactent aucun emplacement réservé ou espace boisé classé.

Au regard de l'analyse du plan local d'urbanisme de la ville de Paris, il convient de :

- ◆ modifier l'article UV.2.1.

Règlement avant mise en compatibilité**ZONE URBAINE VERTE****Caractère de la zone urbaine verte (UV)**

La zone UV regroupe des espaces dont la densité bâtie est en général faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens.

Elle inclut :

- les parcs, jardins, espaces verts publics et les cimetières,
- de grands espaces consacrés à la détente, aux loisirs, aux sports,
- les plans d'eau, les berges basses et les quais portuaires de la Seine et des canaux, à l'exception des espaces qui ont une autre vocation que celle de la zone,

La réglementation vise, selon la nature des espaces concernés :

- à préserver ou améliorer au sein de ces territoires les équilibres écologiques, le caractère et la qualité des espaces verts publics,
- à maintenir et développer la vocation récréative des espaces au profit des loisirs, de la culture, de la promenade et des activités sportives... Peuvent trouver place dans cette zone, par exemple, des équipements sportifs, des installations de location de vélos, de restauration, de jeux d'enfants...
- à permettre en outre, sur les voies d'eau et leurs berges, le développement du transport de passagers par bateaux et, en temps partagé, le transit des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau.

Article UV.1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions et installations, ainsi que les travaux divers de quelque nature que ce soit, à l'exception des travaux d'accessibilité, d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité, sont soumis aux interdictions suivantes :

- a - les installations classées pour la protection de l'environnement¹ soumises à la directive européenne 96/82/CE du 9 décembre 1996 ou présentant un danger grave ou des risques d'insalubrité pour le voisinage ;
- b - toutes les occupations et utilisations du sol non visées à l'article UV.2 ;
- c - les constructions ou installations qui, par leurs nature, dimensions, volume et aspect, seraient incompatibles avec le paysage ou porteraient atteinte au caractère du site.

Article UV.2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Les constructions, installations et travaux divers de quelque nature que ce soit, à l'exception des travaux d'accessibilité, d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité, sont soumis aux conditions et restrictions suivantes.

UV.2.1 - Dispositions générales applicables dans toute la zone :

- a - Dans les zones de risque délimitées par le Plan de prévention du risque d'inondation (P.P.R.I.) du Département de Paris, la réalisation de constructions, installations ou ouvrages, ainsi que les travaux sur les bâtiments existants et les changements de destination sont subordonnés aux dispositions réglementaires énoncées par ledit document (Voir, dans les annexes du PLU, les plans et listes des servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- b - Dans les zones d'anciennes carrières souterraines, dans les zones comportant des poches de gypse antéludien et dans la Zone de risque de dissolution du gypse antéludien², la réalisation de constructions ou d'installations et la surélévation, l'extension ou la modification de bâtiments existants sont, le cas échéant, subordonnées aux conditions spéciales imposées par l'Inspection générale des carrières en vue d'assurer la stabilité des constructions projetées et de prévenir tout risque d'éboulement ou d'affaissement (la Zone de risque de dissolution du gypse antéludien² est délimitée sur le Plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général ; le plan délimitant les zones d'anciennes carrières souterraines et les zones comportant des poches de gypse antéludien, ainsi que les prescriptions qui s'y appliquent, figurent dans les annexes du PLU, servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- c - Lorsque des travaux nécessitent des fouilles ou une intervention dans le tréfonds, le pétitionnaire doit être en mesure, avant toute mise en œuvre, de justifier des précautions préalables prises pour éviter de compromettre la stabilité des constructions existant le cas échéant sur les terrains contigus.
- d - En cas de travaux réalisés sur des terrains comportant des ouvrages souterrains du réseau dit "des Sources du Nord" (19^e et 20^e arrondissements), toutes précautions

¹ Les installations classées pour la protection de l'environnement sont régies par les articles L.511 et suivants du Code de l'environnement

Règlement après mise en compatibilité**ZONE URBAINE VERTE****Caractère de la zone urbaine verte (UV)**

doivent être prises pour que l'écoulement des eaux soit maintenu dans lesdits ouvrages (Voir plan de localisation du réseau dans le plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général).

- e- Sur toute parcelle indiquée aux documents graphiques du règlement comme Bâtiment protégé*, Élément particulier protégé* ou Volumétrie existante à conserver*, toute intervention est soumise à des conditions spécifiques, énoncées à l'article UV.11.3 ci-après.
- f- Dans tout espace indiqué aux documents graphiques du règlement comme Espace à libérer*, la construction est soumise aux conditions imposées par l'article UV.13.4 ci-après.
- g- L'aménagement de terrains de camping ou de caravanage n'est admis que sur les terrains autorisés ou pour l'accueil des gens du voyage.
- h- Les constructions, installations et ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics existants sont admis sous réserve de leur intégration dans le site.
- i- Sont admis dans toute la zone :
 - les reconstructions, extensions, rénovations et modernisations de constructions, installations et ouvrages existants, et notamment les interventions visant à améliorer leur accès, desserte, sécurité ou fonctionnalité ;
 - les constructions, installations et ouvrages permettant l'exercice d'activités conformes au caractère de la zone ou en relation avec la nature et le caractère des espaces ou des équipements qu'ils supportent ;
 - les locaux et installations techniques nécessaires au fonctionnement, à la sécurité ou à l'entretien des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone ;
 - les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance et le gardiennage des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone.

La zone UV regroupe des espaces dont la densité bâtie est en général faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citadins.

Elle inclut :

- les parcs, jardins, espaces verts publics et les cimetières,
 - de grands espaces consacrés à la détente, aux loisirs, aux sports,
 - les plans d'eau, les berges basses et les quais portuaires de la Seine et des canaux, à l'exception des espaces qui ont une autre vocation que celle de la zone,
- La réglementation vise, selon la nature des espaces concernés :
- à préserver ou améliorer au sein de ces territoires les équilibres écologiques, le caractère et la qualité des espaces verts publics,
 - à maintenir et développer la vocation récréative des espaces au profit des loisirs, de la culture, de la promenade et des activités sportives... Peuvent trouver place dans cette zone, par exemple, des équipements sportifs, des installations de location de vélos, de restauration, de jeux d'enfants...
 - à permettre en outre, sur les voies d'eau et leurs berges, le développement du transport de passagers par bateaux et, en temps partagé, le transit des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau.

Article UV.1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions et installations, ainsi que les travaux divers de quelque nature que ce soit, à l'exception des travaux d'accessibilité, d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité, sont soumis aux interdictions suivantes :

- a- les installations classées pour la protection de l'environnement¹ soumises à la directive européenne 96/82/CE du 9 décembre 1996 ou présentant un danger grave ou des risques d'insalubrité pour le voisinage ;
- b- toutes les occupations et utilisations du sol non visées à l'article UV.2 ;
- c- les constructions ou installations qui, par leurs nature, dimensions, volume et aspect, seraient incompatibles avec le paysage ou porteraient atteinte au caractère du site.

Article UV.2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Les constructions, installations et travaux divers de quelque nature que ce soit, à l'exception des travaux d'accessibilité, d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité, sont soumis aux conditions et restrictions suivantes.

UV.2.1 - Dispositions générales applicables dans toute la zone :

- a- Dans les zones de risque délimitées par le Plan de prévention du risque d'inondation (P.P.R.I.) du Département de Paris, la réalisation de constructions, installations ou ouvrages, ainsi que les travaux sur les bâtiments existants et les changements de destination sont subordonnés aux dispositions réglementaires énoncées par ledit document (Voir, dans les annexes du PLU, les plans et listes des servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- b- Dans les zones d'anciennes carrières souterraines, dans les zones comportant des poches de gypse antéludien et dans la Zone de risque de dissolution du gypse antéludien¹, la réalisation de constructions ou d'installations et la surélévation, l'extension ou la modification de bâtiments existants sont, le cas échéant, subordonnées aux conditions spéciales imposées par l'Inspection générale des carrières en vue d'assurer la stabilité des constructions projetées et de prévenir tout risque d'éboulement ou d'affaissement (la Zone de risque de dissolution du gypse antéludien¹ est délimitée sur le Plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général ; le plan délimitant les zones d'anciennes carrières souterraines et les zones comportant des poches de gypse antéludien, ainsi que les prescriptions qui s'y appliquent, figurent dans les annexes du PLU, servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- c- Lorsque des travaux nécessitent des fouilles ou une intervention dans le tréfonds, le pétitionnaire doit être en mesure, avant toute mise en œuvre, de justifier des précautions préalables prises pour éviter de compromettre la stabilité des constructions existant le cas échéant sur les terrains contigus.
- d- En cas de travaux réalisés sur des terrains comportant des ouvrages souterrains du réseau dit "des Sources du Nord" (19^e et 20^e arrondissements), toutes précautions

doivent être prises pour que l'écoulement des eaux soit maintenu dans lesdits ouvrages (Voir plan de localisation du réseau dans le plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général).

- e- Sur toute parcelle indiquée aux documents graphiques du règlement comme Bâtiment protégé¹, Élément particulier protégé¹ ou Volumétrie existante à conserver¹, toute intervention est soumise à des conditions spécifiques, énoncées à l'article UV.11.3 ci-après.
- f- Dans tout espace indiqué aux documents graphiques du règlement comme Espace à libérer¹, la construction est soumise aux conditions imposées par l'article UV.13.4 ci-après.
- g- L'aménagement de terrains de camping ou de caravanage n'est admis que sur les terrains autorisés ou pour l'accueil des gens du voyage.
- h- Les constructions, installations et ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics existants sont admis sous réserve de leur intégration dans le site.
- i- Sont admis dans toute la zone :
 - les reconstructions, extensions, rénovations et modernisations de constructions, installations et ouvrages existants, et notamment les interventions visant à améliorer leur accès, desserte, sécurité ou fonctionnalité ;
 - les constructions, installations et ouvrages permettant l'exercice d'activités conformes au caractère de la zone ou en relation avec la nature et le caractère des espaces ou des équipements qu'ils supportent ;
 - les locaux et installations techniques nécessaires au fonctionnement, à la sécurité ou à l'entretien des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone ;
 - les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance et le gardiennage des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone.

j - Sont admis : les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la création d'une gare en infrastructure de l'espace vert central de la Porte Maillot, dans le cadre du projet de prolongement d'Eole vers l'Ouest.

¹ Les installations classées pour la protection de l'environnement sont régies par les articles L.511 et suivants du Code de l'environnement