

RECUEIL

DES

ACTES ADMINISTRATIFS

**DIRECTION DE LA REGLEMENTATION
ET DE L'ENVIRONNEMENT**

N° Spécial

28 Novembre 2017

PREFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE
RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS

N° Spécial DRE du 28 novembre 2017

SOMMAIRE

Avis-Arrêtés	Date	DIRECTION DE LA REGLEMENTATION ET DE L'ENVIRONNEMENT	Page
DRE N° 2017-227	12.10.2017	Avis d'arrêté préfectoral rendant redevable la société OIL France, d'une astreinte administrative pour le non respect de l'arrêté préfectoral de mise en demeure n° 2017-73 du 22 mars 2017, pour l'ancienne station-service qu'elle a exploitée 210, rue Adolphe Pajeaud à ANTONY	3
DRE N° 2017-228	12.10.2017	Avis d'arrêté préfectoral imposant à la Société OIL France la consignation des sommes correspondant au coût de la mise en sécurité de l'ancienne station-service qu'elle a exploitée à ANTONY – 210, rue Adolphe Pajeaud.	3
DRE N° 2017-331- 0001	27.11.2017	Arrêté inter-préfectoral modifiant l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP N° 2013-8 du 31 Janvier 2013 déclarant d'utilité publique le prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE, de la gare Haussmann-Saint-Lazare (75) à Mantes-la-Jolie (78) sur les communes de Buchelay, Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville	4
Annexe 1		EOLE : Prolongement du RER E vers l'Ouest – plan général des travaux	8
Annexe 2		Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération	9

Avis d'arrêté préfectoral DRE n° 2017-227 du 12 octobre 2017 rendant redevable la société OIL FRANCE, d'une astreinte administrative pour le non respect de l'arrêté préfectoral de mise en demeure n° 2017-73 du 22 mars 2017, pour l'ancienne station-service qu'elle a exploitée 210, rue Adolphe Pajeaud à Antony.

Par arrêté DRE n° 2017-227 du 12 octobre 2017, le Préfet des Hauts-de-Seine a rendu redevable la société OIL France, d'une astreinte administrative pour le non respect de l'arrêté préfectoral de mise en demeure n° 2017-73 du 22 mars 2017, pour l'ancienne station-service qu'elle a exploitée 210, rue Adolphe Pajeaud à Antony.

L'original de l'arrêté peut-être consulté à la Préfecture des Hauts de Seine – Direction de la Réglementation et de l'Environnement – Bureau de l'Environnement et des Installations Classées.

Copie dudit arrêté sera déposée aux archives de la Mairie d'Antony, où tout intéressé pourra en prendre connaissance.

Vu. *ab*
20/10/17
ab

Avis d'arrêté préfectoral DRE n° 2017-228 du 12 octobre 2017 imposant à la société OIL FRANCE la consignation des sommes correspondant au coût de la mise en sécurité de l'ancienne station-service qu'elle a exploitée à Antony, 210 Rue Adolphe Pajeaud.

Par arrêté DRE n° 2017-228 du 12 octobre 2017, le Préfet des Hauts-de-Seine a imposé à la société OIL France, la consignation auprès d'un comptable public d'une somme de 50000 € TTC destinée à financer le coût des opérations nécessaires à la mise en sécurité de l'ancienne station-service qu'elle a exploitée à Antony, 210 rue Adolphe Pajeaud.

L'original de l'arrêté peut-être consulté à la Préfecture des Hauts de Seine – Direction de la Réglementation et de l'Environnement – Bureau de l'Environnement et des Installations Classées.

Copie dudit arrêté sera déposée aux archives de la Mairie d'Antony, où tout intéressé pourra en prendre connaissance.

Vu. *ab*
20/10/17
ab



Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES YVELINES

Arrêté n° 2017331-0001

signé par
Secrétaires généraux des préfectures de Paris, des Yvelines, des Hauts-de-Seine et du
Val d'Oise,

Le 27 novembre 2017

Préfecture des Yvelines
DRE

Arrêté modifiant l'arrêté inter-préfectoral DRE/BEL P n° 2013-8 du 31.01.2013 déclarant d'utilité
publique le prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE, de la gare Haussmann-
Saint-Lazare (75) à Mantes-la-Jolie (78) sur les communes de Buchelay, Mantes-la-Jolie et
Mantes-la-Ville



Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES YVELINES

Préfecture
Direction de la Réglementation et des Élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

**Arrêté modifiant l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n° 2013-8 du 31 janvier 2013
déclarant d'utilité publique le prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet
EOLE, de la gare Haussmann-Saint-Lazare (75) à Mantes-la-Jolie (78) sur les
communes de Buchelay, Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville**

**Le Préfet des Hauts-de-Seine,
Officier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite**

**Le Préfet de la région Île-de-France,
Préfet de Paris,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Chevalier de l'ordre national du Mérite**

**Le Préfet du Val d'Oise,
Officier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite**

**Le Préfet des Yvelines,
Chevalier de l'ordre national du Mérite**

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris ;

Vu la loi N°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, et notamment son article 25-II en vertu des dispositions duquel l'établissement public dénommé « Réseau Ferré de France » prend la dénomination « SNCF Réseau » et l'établissement public dénommé « Société Nationale des Chemins de Fer français » prend la dénomination « SNCF Mobilités » ;

Vu le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n° 2013-8 du 31 janvier 2013 déclarant d'utilité publique le prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE, de la gare Haussmann-Saint-Lazare (75) à Mantes-la-Jolie (78) ;

Vu le courrier en date du 18 mai 2016 par lequel SNCF Réseau sollicite l'ouverture de l'enquête publique préalable à la modification de la déclaration d'utilité publique du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE, de la gare Haussmann-Saint-Lazare (75) à Mantes-la-Jolie (78) sur les communes de Buchelay, Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville ;

Adresse des guichets : 1 avenue de l'Europe – Versailles
Adresse postale : 1 rue Jean Houdon – 78010 Versailles cedex
Tel : 01 39 49 78 00

Retrouvez nos jours et horaires d'accueil du public sur le site : www.yvelines.gouv.fr

Vu les pièces du dossier d'enquête publique et notamment l'étude d'impact présentée par SNCF Réseau ;

Vu l'avis délibéré n° Ae 2016-84 et 2016-88 en date du 23 novembre 2016 de la Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision n° E16000179/78 en date du 12 janvier 2017 du tribunal administratif de Versailles portant désignation de la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 17-008 en date du 26 janvier 2017 prescrivant, sur le territoire des communes de Buchelay, Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville, l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la modification de la déclaration d'utilité publique du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE, de la gare Haussmann-Saint-Lazare (75) à Mantes-la-Jolie (78) ;

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, en date du 28 avril 2017, qui émet un avis favorable à la modification de la déclaration d'utilité publique, assorti d'une recommandation ;

Vu le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, au rapport de la commission d'enquête répondant à la recommandation ;

Considérant qu'en application des dispositions de l'article 25 de la loi N°2014-872 du 4 août 2014 précitée, Réseau Ferré de France se nomme désormais « SNCF Réseau » et la Société Nationale des Chemins de Fer français « SNCF Mobilités » ;

Considérant que la nécessité d'optimiser la gestion de la circulation des trains des différentes lignes du secteur de Mantes, en évitant les cisaillements des voies et en les remplaçant par des croisements en dénivelés et la création d'un viaduc au dessus des voies de services à Mantes la Jolie, implique la modification du périmètre de la déclaration d'utilité publique et la modification des travaux initialement prévus ;

Considérant la nécessité de modifier l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n° 2013-8 du 31 janvier 2013 déclarant d'utilité publique le prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE, de la gare Haussmann-Saint-Lazare (75) à Mantes-la-Jolie (78) du fait de l'évolution du projet sur le secteur de Mantes ;

Sur proposition des secrétaires généraux des préfetures des Hauts-de-Seine, de Paris, du Val d'Oise et des Yvelines,

Arrêtent :

Article 1^{er} : Les travaux nécessaires au prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE, de la gare Haussmann-Saint-Lazare (75) à Mantes-la-Jolie (78) déclarés d'utilité publique par l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n° 2013-8 du 31 janvier 2013 sont, pour les communes de Buchelay, Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville, modifiés et remplacés par ceux mentionnés en annexe 1 (plan général des travaux) du présent arrêté ; lesquels travaux sont déclarés d'utilité publique au profit de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Le périmètre de la déclaration d'utilité publique est étendu au sud sur les communes de Buchelay et de Mantes-la-Ville conformément au plan général des travaux (annexe 1 sus mentionnée).

Les dispositions de l'arrêté Inter-préfectoral n° 2013-8 du 31 janvier 2013 susvisé demeurent applicables en ce qu'elles ne sont pas contraires au présent arrêté.

Article 2 : La présente déclaration d'utilité publique modificative tient lieu de déclaration de projet.

Article 3 : Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint en annexe 2 du présent arrêté expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet modifié.

Article 4 : Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs des préfectures de Hauts-de-Seine, de Paris, du Val d'Oise et des Yvelines et consultable sur les sites Internet de ces préfectures.

Il sera, en outre, affiché pendant une durée de deux mois dans les mairies de Buchelay, Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville. L'accomplissement de cette mesure incombe aux maires et sera certifié par eux.

Article 5 : En application des dispositions des articles R. 421-1 et R. 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles, dans le délai de 2 mois à compter de sa publication.

Durant ce délai, un recours gracieux peut être exercé auprès de l'autorité préfectorale. Ce recours interrompt le délai du recours contentieux, qui ne recommence à courir à nouveau qu'à compter de la réponse de l'administration, étant précisé qu'en application de l'article L. 411-7 du code des relations entre le public et l'administration, « le silence gardé pendant plus de deux mois sur un recours administratif par l'autorité compétente vaut décision de rejet ».

Article 6 : Les secrétaires généraux des préfectures des Hauts-de-Seine, de Paris, du Val d'Oise et des Yvelines, le sous-préfet de Mantes-la-Jolie, les maires des communes de Buchelay, de Mantes-la-Jolie et de Mantes-la-Ville ainsi que les présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Versailles, le 27 NOV. 2017

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général,
Julian CHARTIER

Fait à Nanterre, le 27 NOV. 2017
Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général,

Vincent BERTON

Fait à Paris, le 27 NOV. 2017
Le Préfet, Secrétaire général
de la préfecture de la Région Île-de-France,
préfecture de Paris

François RAVIER

Fait à Cergy-Pontoise, le 27 NOV. 2017
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général

Daniel BARNIER

ANNEXE 2

EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

1 OBJET DE LA NOTE

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

À cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête d'utilité publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

En tant que besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ce document afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet.

2 LE PROJET EOLE ET LES OBJECTIFS VISES

Le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest (appelé projet EOLE) consiste à prolonger la ligne E du RER francilien depuis la station Haussmann Saint-Lazare jusqu'à Mantes-la-Jolie, par la construction d'un tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et Nanterre, ainsi que par la réutilisation et la modification de l'infrastructure existante entre Nanterre et Mantes-la-Jolie.

Le projet s'accompagnera de la création de 3 nouvelles gares (La Défense, Nanterre et Porte Maillot).

S'ajoutent à ces travaux d'infrastructures, les équipements et installations techniques liés au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire.

Le projet poursuit deux orientations fondamentales :

- **Première orientation : faire progresser la qualité de service ;**
- **Deuxième orientation : accompagner le développement des territoires.**

2.1 FAIRE PROGRESSER LA QUALITE 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.

i. Désaturer le réseau

Le prolongement du RER E vers l'ouest constitue un tracé alternatif au RER A permettant de délester les tronçons centraux des RER A, RER B et D ainsi que la gare Saint-Lazare.

ii. *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.

Le projet offrira ainsi 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.

Un nouveau matériel sera mis en place sur le réseau : les RER nouvelle génération. Les nouveaux trains offriront un saut qualitatif pour les voyageurs (confort, accessibilité, information, espaces différenciés, intercirculation).

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

iii. *Compléter le maillage des transports collectifs*

Le prolongement du RER E vers l'ouest permettra de compléter le réseau de transports collectifs en Région Parisienne. Le projet offrira un nouvel accès direct à La Défense, à l'est et à l'ouest.

Par ailleurs, il améliorera les temps de parcours et les conditions de transport en offrant de nouvelles possibilités de correspondances à La Défense, Porte Maillot, et à plus long terme, un accès amélioré à une grande partie de la Proche couronne grâce au maillage avec le réseau de métro (10 des 15 lignes) et les lignes automatiques du Grand Paris Express (les futures lignes 15 et 18).

iv. *Favoriser l'intermodalité et les interfaces entre gares et urbanisation*

L'efficacité d'un réseau de transport structurant RER nécessite une bonne articulation du service EOLE et de ses gares avec les autres modes de transport. Le projet EOLE intègre sur son domaine les composantes favorisant l'efficacité du rabattement et de la diffusion de ses utilisateurs (accessibilité, information voyageurs, services en gare, etc.).

Parallèlement au prolongement du RER E, différents volets doivent être traités afin de favoriser cette intermodalité : l'amélioration de l'accès en bus aux gares du RER E et la réalisation des aménagements intermodaux dans les gares.

2.2 ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

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

i. *Favoriser le développement de La Défense Seine-Arche*

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

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

ii. *Mieux desservir le territoire de Seine Aval*

Le projet vise à :

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

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

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

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

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

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

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

iv. *Accompagner le développement de pôles d'emplois parisiens*

La mise en place d'une nouvelle offre de transport, en liaison avec les projets du Grand Paris Express, et de trois nouvelles gares permettra de :

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

Le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en date du 31 janvier 2013.

Suite à cette DUP, des évolutions de projet sont survenues sur le secteur de Mantes-la-Jolie.

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-la-Jolie, d'où la nécessité de solliciter une DUP modificative.

Le projet nécessite, par ailleurs un besoin foncier très ponctuel que les études techniques ultérieures chercheront à optimiser.

3 RAPPEL DU CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET ISSUE DE LA DUP MODIFICATIVE

3.1 SITUATION ACTUELLE

Le carrefour de Mantes constitue un nœud ferroviaire complexe dans le système ferroviaire ouest-francilien avec :

- en gare de Mantes-Station, la convergence entre la ligne Paris Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie par Poissy (dite Groupe V, également empruntée à partir de la gare d'Épône-Mézières par les trains de Paris – Montparnasse) et la ligne Paris Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie par Conflans-Sainte-Honorine (dite Groupe VI) ;
- en gare de Mantes-la-Jolie, la bifurcation entre les lignes Paris – Rouen – Le Havre et Paris – Caen – Cherbourg ;
- entre les deux gares, une section à cinq voies, dont une pour le Groupe VI et quatre partagées entre les circulations du Groupe V et les trains du réseau Paris Montparnasse.

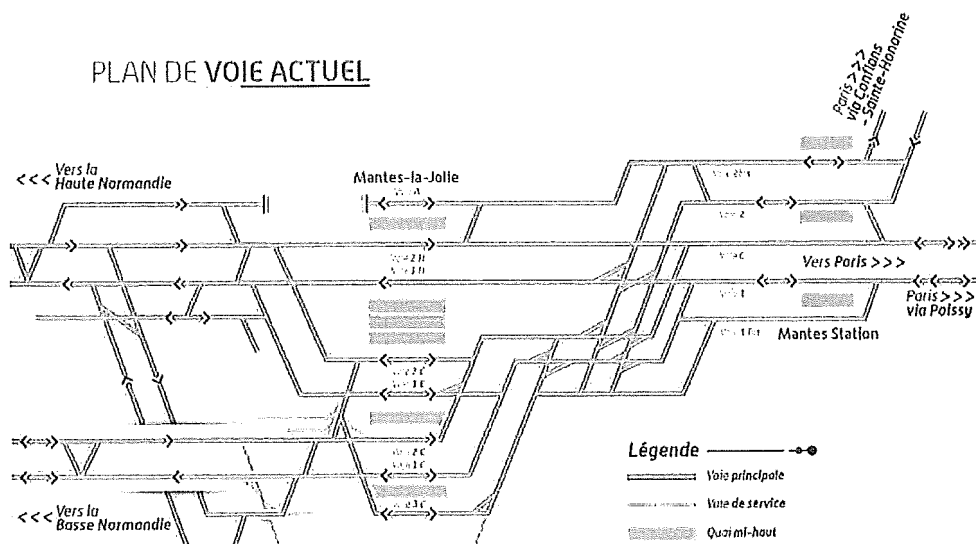


Figure 1 : Plan de voies simplifié actuel sur le secteur de Mantes (Source : SNCF Réseau)

Se retrouvent présents en gare de Mantes-la-Jolie :

- les trains Transilien de la ligne J (Groupe V) origine/terminus Paris Saint-Lazare ;
- les trains Transilien de la ligne J (Groupe VI) origine/terminus Paris Saint-Lazare ;
- les trains Transilien de la ligne N origine/terminus Paris Montparnasse ;
- les trains TER et Intercités en provenance/à destination de la Haute-Normandie ;
- les trains TER et Intercités en provenance/à destination de la Basse-Normandie ;
- des trains Fret ;
- des trains travaux (Infra) liés aux différents faisceaux de voies de service.

3.2 PRESENTATION DU PROJET FAISANT L'OBJET DE LA DEMANDE DE DUP INITIALE AU NIVEAU DU TRIANGLE DE MANTES

Dans le cadre du projet de prolongement du RER E, la solution présentée dans l'avant-projet et la déclaration d'utilité publique prévoyait la refonte de la gare de Mantes.

Partant du principe d'une minimisation des impacts des travaux entre Mantes – Station et Mantes-la-Jolie et d'une rationalisation des coûts par le maintien d'un maximum d'installations existantes, la solution proposée à l'AVP initial consistait à reconduire un fonctionnement du plan de voies de Mantes analogue à celui d'aujourd'hui.

Le schéma fonctionnel organisé en 3 « sous-gares », une gare centrale EOLE encadrée par une gare Haute-Normandie et une gare Basse-Normandie, conduisait à gérer la répartition des trains en avant-gare et à générer de nombreux cisaillements (croisements à niveau) entre les trains.

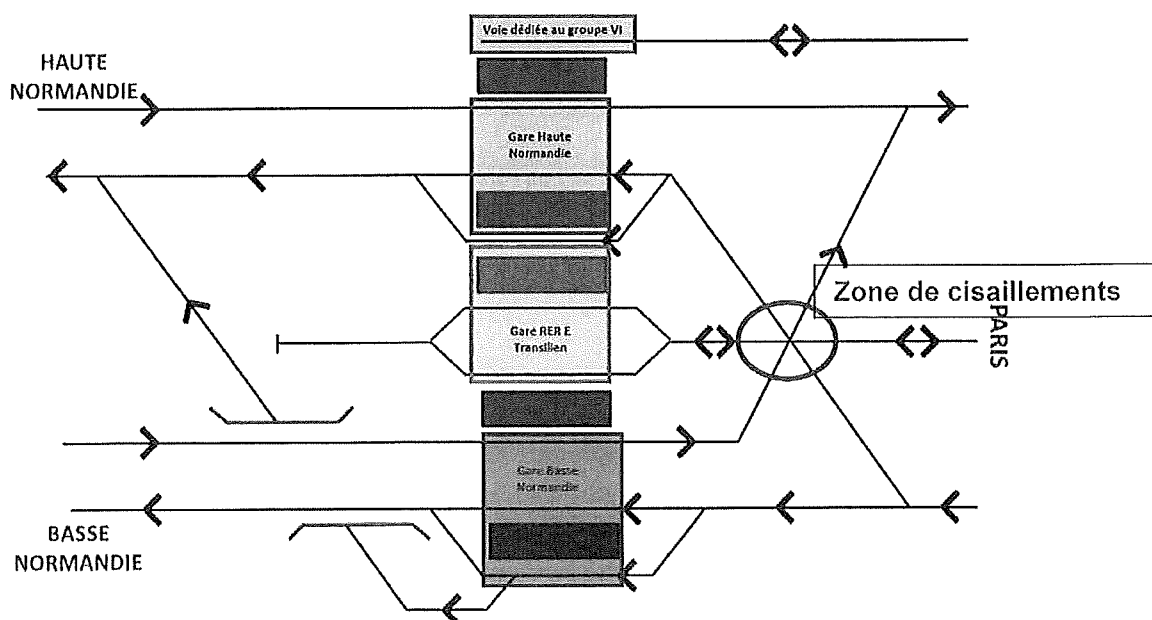


Figure 2 : Schéma fonctionnel en gare de Mantes-la-Jolie proposé en AVP en situation nominale (Source : SNCF Réseau)

Pour faciliter la gestion de cette situation, le programme de travaux incluait :

- la redistribution du plan de voie avec la mise en œuvre de nouveaux aiguillages afin de permettre l'ensemble des mouvements envisageables en exploitation nominale ou perturbées et donner le plus de latitudes possibles au régulateur et à l'exploitant ;
- la création d'une voie supplémentaire en gare de Mantes-la-Jolie par scindement du quai C/D afin de permettre des stationnements longs en gare facilitant la gestion des arrivées/départs des RER E ;
- et la création d'un nouveau poste d'aiguillage informatisé (permettant d'assurer la gestion de la nouvelle desserte et commander plus de 140 itinéraires).

Outre l'aménagement du plan de voies et les aménagements en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la gare de Mantes-la-Jolie devait faire l'objet des aménagements suivants :

- démolition des locaux existants sur le quai C/D et relocalisation de ceux-ci sur l'arrière-gare ou le Bâtiment Voyageur (BV) Sud ;
- séparation en deux du quai C/D pour permettre l'implantation d'une voie à quai de 400 m de longueur ;
- attribution des quais B et C aux liaisons TER Haute-Normandie et aux trains grandes lignes (donc non concernés par le rehaussement à 92 cm) ;
- rehaussement du quai D à 92 cm pour recevoir le RER E ;
- rehaussement du quai E/F à 92 cm coté quai E, le coté quai F restant à 55 cm pour recevoir les trains Paris-Montparnasse (PMP) et les trains à destination d'Evreux ou de Caen ;
- création de 2 rampes à 5% et d'embranchements ponctuels pour assurer les liaisons entre le coté quai E à 92 cm et le coté quai F à 55 cm ;
- adaptation de la passerelle existante à la séparation en deux du quai C/D ;
- construction côté ouest, d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais également accessible PMR afin de mieux répartir les flux voyageurs sur les quais et à l'échelle du pôle (parvis nord-ouest et est).

Enfin, dans l'AVP initial, la zone dite du triangle de Mantes-la-Jolie, située entre les voies de Caen et celles de Rouen, était appelée à subir un important réaménagement du fait :

- principalement de l'implantation de l'atelier de maintenance (5 voies dont 2 équipées) ;
- de la nécessité de reconstituer une partie des bâtiments du quai C/D de la gare de Mantes-la-Jolie ;
- de l'implantation prévue d'un bâtiment de Commande Centralisée du Réseau (hors projet EOLE) ;
- de la création d'un véritable site industriel organisé pour permettre une gestion des garages et de la maintenance n'impactant pas le fonctionnement de la gare et des voies principales environnantes (possibilités de réinjections en différents points, optimisation des mouvements de trains gérés de façon autonome au sein du triangle) ;
- de projets urbains et industriels voisins.

3.3 RAISONS AYANT CONDUIT A LA MODIFICATION DU PROJET

Dans sa décision d'approbation de l'Avant-Projet, le STIF, autorité organisatrice des transports, a formulé une demande d'optimisation du projet pour en renforcer sa robustesse c'est-à-dire la gestion des circulations même en situation perturbée (retard, incident, etc.) et confirmer son exploitation. Pour répondre à cette demande, un travail d'analyse fine et d'ajustement des installations et de leur exploitation sur la zone de Mantes a été mené en 2014 et début 2015.

Il a abouti à une hyper-optimisation des installations de signalisation au niveau de la future gare de Mantes-la-Jolie, qui a fait craindre un manque de souplesse et d'adaptabilité du système et qui ne permet pas d'atteindre les objectifs de ponctualité fixés par le STIF. Par ailleurs, ces optimisations génèrent des coûts supplémentaires importants, de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros. Il a donc été décidé de remettre à plat le principe d'exploitation de la gare de Mantes-la-Jolie. Cette remise à plat s'est appuyée sur des éléments nouveaux et une approche différente, notamment :

- la possibilité d'utiliser le raccordement des Piquettes existant pour les trains normands suite à la décision de supprimer le passage à niveau implanté sur son tracé (arrêté préfectoral d'autorisation de suppression de PN datant d'octobre 2014) ;
- la recherche d'un schéma qui supprime le principal point de faiblesse, que sont les cisaillements en avant-gare de Mantes-la-Jolie ;
- la limitation des mouvements possibles à ceux nominaux et aux situations dégradées ou de travaux associés (la suppression des cisaillements supprime la nécessité de créer de multiples itinéraires de croisement et contournement) ;
- la mise en place de signaux intermédiaires entre Mantes station et Mantes-la-Jolie, rendue possible par la simplification du plan de voies, ce qui permet d'augmenter la fréquence des trains en gare ;
- la séparation des itinéraires des trains en fonction de leur destination ;
- la recherche en priorité d'une solution optimale pour l'exploitation d'EOLE, qui puisse s'adapter à la future ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

La démarche de re-conception a permis d'identifier une solution qui n'avait pas été proposée lors des phases d'études précédentes.

4 PRESENTATION DU PROJET FAISANT L'OBJET DE LA DEMANDE DE DUP MODIFICATIVE

4.1 PRINCIPE D'EXPLOITATION

La solution retenue permet de remplacer les cisaillements en avant-gare par des croisements dénivelés en arrière-gare des trains à destination et en provenance de la Normandie. Elle s'articule autour de la mise en œuvre d'ouvrages dénivelés et de la reprise complète du plan de voies entre les gares de Mantes – Station et Mantes-la-Jolie.

Le croisement dénivelé en arrière gare des trains hauts et bas normands s'appuie sur deux infrastructures : le raccordement des Piquettes existant et un viaduc à créer dans le triangle de Mantes.

PLAN DE VOIE DU NOUVEAU PROJET

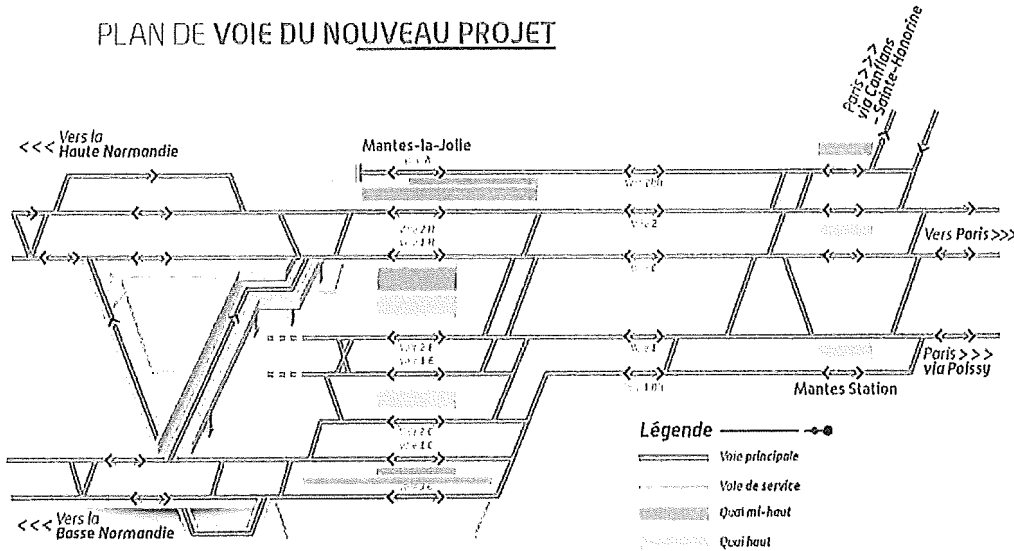


Figure 3 : Plan de voies simplifié du projet modifié (Source : SNCF Réseau)

Le schéma d'exploitation reprend une organisation en 3 « sous-gares » mais propose de remplacer une répartition des trains par « destination » (Haute ou Basse Normandie) par une répartition par « sens » (en provenance ou en direction de Paris).

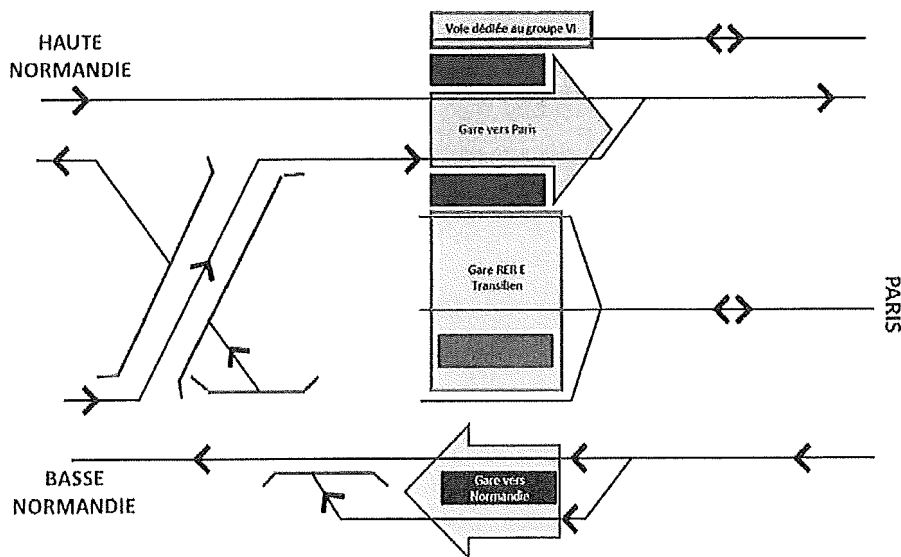


Figure 4 : Nouveau schéma fonctionnel des voies en gare de Mantes-la-Jolie en situation nominale (Source : SNCF Réseau)

Le nouveau principe d'exploitation proposé permet de déniveler l'ensemble des cisaillements afin de ne pas avoir de risque de conflits entre les trains Bas Normands – Haut Normands et Île-de-France entre Mantes-Station et Mantes-la-Jolie. Cela se traduit par :

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

4.2 PRINCIPALES MODIFICATIONS SUR LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

L'adoption du nouveau schéma fonctionnel entraîne des conséquences sur l'ensemble des ouvrages prévus sur la zone de Mantes, du fait notamment de la simplification des principes d'exploitation.

Au stade actuel, les modifications portent sur :

- **abandon de la création de la voie 3H** par scindement du quai C/D ;
- **adaptation des accès aux quais** (passerelles, souterrains). L'abandon de la voie 3H fait disparaître le besoin d'accès supplémentaires pour le dédoublement du quai. De plus, le quai C/D plus large facilite la présence d'un quai à double hauteur en remplacement du quai E plus étroit. Cette adaptation sera mise à profit pour ré-intégrer dans la réflexion les besoins de lien avec le développement urbain environnant et les souhaits de l'exploitant de mise en place d'un contrôle automatique tout en respectant les objectifs validés au Schéma de Principe en matière de gestion efficace des flux à l'échelle du pôle ;
- **simplification des relogements** liés à l'abandon de la démolition des bâtiments existants sur le quai C/D. Les personnels du quai C/D pourront être maintenu dans leur locaux actuels jusqu'à la mise en service des nouveaux bâtiments qui doivent les accueillir ;
- **simplification du plan de voie en avant-gare** avec la diminution du nombre d'appareils de voie mis en œuvre ;
- **adaptation des voies au sud** pour créer un itinéraire plus rapide sens impair depuis Mantes - Station par le raccordement des Piquettes. Ces travaux nécessitent d'élargir le périmètre d'intervention sur une zone qui était partiellement impactée par le projet EOLE initial ;
- **adaptation de l'élargissement du pont au-dessus de la rocade de Limay**. L'élargissement prévu dans le cadre de la création de la 3^{ème} voie sera effectué de manière différente pour être compatible avec le relèvement de vitesse de la voie V1 bis ;
- **création d'un viaduc au-dessus des voies de service** du triangle de Mantes.
- **organisation différente de la liaison entre la gare et les atelier/garages** du triangle de Mantes avec transformation des tiroirs d'arrière-gare prévus dans le projet initial en SAS d'accès, commandées et contrôlées par le poste de signalisation qui gère les voies principales ;
- **re-conception de l'atelier de maintenance et des adaptations des faisceaux encadrants** avec une spécialisation des voies de maintenance par la prise en charge de rames en unité simple (US) pour le niveau 3 et de rames en unité multiple (UM) pour le niveau 2 au lieu d'un atelier global en rame double (UM) ;
- **création d'un tiroir d'échange entre le faisceau de « garage banlieue » et l'atelier**. Ce tiroir de service s'insérera au niveau de la V2 actuelle du raccordement des Piquettes et de son branchement aux voies vers la Haute Normandie en lieu et place de la création d'une nouvelle voie principale ;
- **électrification de positions de garages sur le faisceau Buchelay en remplacement des positions de garages prévues d'être créées sur le faisceau Maroc**. L'objectif est de permettre de simplifier les manœuvres d'accès dans la nouvelle organisation du plan de voies (accès directs aux voies en gare plutôt que des manœuvres de rebroussement) ;

- commande des voies de services par un seul Poste Informatique de VOies de Services (PIVOS) au lieu de deux initialement ;
- création d'un tiroir de retournement d'arrière-gare permettant aux trains venant de Paris sur les voies vers la Normandie (1C et 3C) de repartir vers Paris en utilisant les voies dédiées à ce sens de circulation (voies 1H et 2H) sans utiliser le terminus francilien. Ce tiroir permettra de réaliser cette manœuvre sans aucun cisaillement de circulation. Il s'agit d'intégrer la modification de programme demandée par le STIF suite à l'achat d'un nouveau matériel roulant pour la ligne N.
- implantation d'un bassin de rétention à Mantes-la-Ville le long de la D983 (rocade de Limay) en optimisant l'assainissement initial.

Ces modifications portent uniquement sur les infrastructures et l'optimisation du fonctionnement de la gare et de la zone d'atelier associée. Elles ne modifient pas le service prévu en nombre de trains ou type de desserte, tel que décrit dans l'AVP et précisé dans l'AVP modificatif.

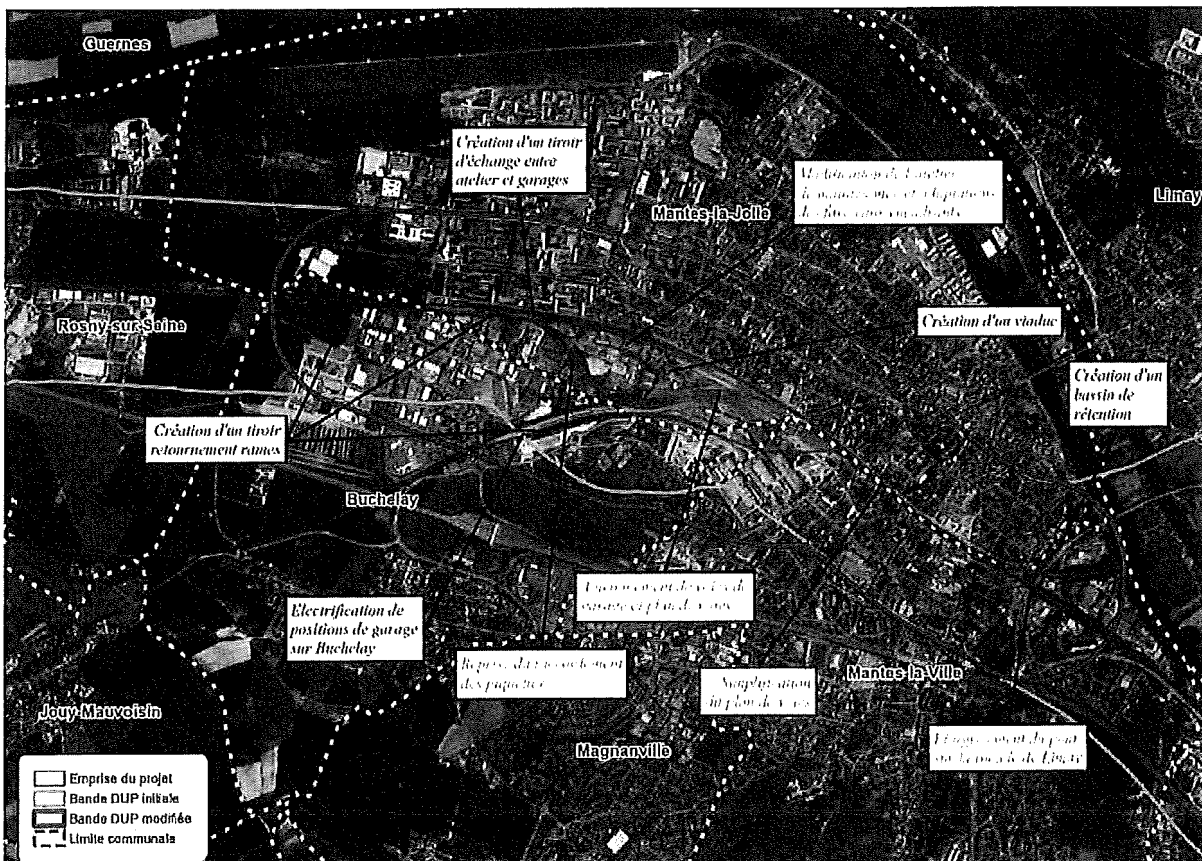


Figure 5 : Principaux travaux prévus dans le cadre du prolongement de la ligne E du RER vers l'Ouest sur le secteur de Mantes (Source : SNCF Réseau)

5 MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION

Le projet modifié répond à l'orientation du projet EOLE de faire progresser la qualité de service au niveau de la zone de Mantes, et plus généralement pour l'ensemble des circulations dans ce secteur (RER E, trains haut-normands et bas-normands).

5.1 UN GAIN DE TEMPS

Le projet apporte globalement un gain de temps de parcours, certes faible (de l'ordre de la minute) mais significatif, compte tenu du nombre de circulations considérées et du nombre d'usagers associé.

5.2 UNE AMELIORATION DE LA REGULARITE ET DE LA ROBUSTESSE

La modification du plan de voies de Mantes-la-Jolie en séparant les flux par nature permet d'améliorer la robustesse globale des trains en provenant et à destination de la Normandie en supprimant les cisaillements. En effet, dans le sens de la pointe, les trains normands se séparent des trains Ile de France dès Epône dans le nouveau plan de voies au lieu de conserver une zone de cisaillement au niveau de Mantes dans les plans de voies actuel et de l'AVP initial.

Les trains Ile de France origine/terminus Mantes pourront se succéder de manière plus rapprochée et auront des installations de maintenance et de garage dédiées permettant de ne plus avoir de mouvements techniques en gare. Le fonctionnement du terminus sera ainsi nettement plus fluide que l'AVP initial.

Ce système plus robuste permet d'obtenir des temps de parcours plus fiables et concourt ainsi à l'objectif d'amélioration du niveau de service des trains actuels du groupe V (tant normands que franciliens).

5.3 UNE AMELIORATION DU CONFORT VOYAGEURS

La modification du nouveau plan de voies permet de ne plus avoir à rescinder le quai C/D. En plus de la diminution des besoins de relogements provisoires (liés à la démolition des bâtiments et aux déplacements des activités présentes sur le quai), le nouveau schéma permet de gérer le besoin d'un quai à deux niveaux (haut et mi-haut) sur un quai plus large dans des conditions beaucoup plus confortables et fluides pour les voyageurs. Les surfaces de services en gare et notamment sur les quais pourront être plus importantes.

5.4 UNE MEILLEURE ADAPTATION AU PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

Les aménagements sont conçus pour être compatibles avec le passage éventuel dans le secteur de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Le nouveau plan de voie EOLE permet d'économiser la création d'un saut de mouton (plusieurs dizaines de millions d'euros) à l'horizon prioritaire LNPN et d'avoir le choix entre une solution de type contournement ou une solution d'augmentation de capacité au sein du nœud de Mantes, au lieu d'un cumul des deux, à l'horizon cible LNPN. Là encore, il pourra s'agir d'une économie substantielle.

5.5 DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX REDUITS

Dans le cas présent, les principaux impacts environnementaux du projet concernent :

- La gestion des écoulements d'eaux pluviales liées à l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires ;

La création de nouvelles surfaces imperméabilisées (viaduc, murs de soutènement...) par rapport à la situation actuelle créera un volume d'eau pluvial supplémentaire à évacuer dans le milieu naturel ou en cas d'impossibilité dans les réseaux d'assainissement. D'autres surfaces d'imperméabilisation ont à l'inverse été diminuées.

La gestion des eaux pluviales sera assurée sur le site de Mantes par la mise en place de dispositifs de drainage longitudinaux et par la création de bassins de rétention et/ou d'infiltration.

- Le risque de propagation de la pollution issue de la nappe ;

Les fondations du viaduc atteindront la nappe au niveau du triangle de Mantes. Cependant, cette nappe est actuellement en cours de dépollution. A l'horizon des travaux du viaduc, celle-ci devrait être terminée.

- La réduction des nuisances acoustiques et vibratoires notamment lors de la traversée de zones urbaines sensibles : bâtiments proches, équipements sensibles ;

Les études acoustiques ont montré qu'aucune habitation ne dépassait les seuils de bruit réglementaires à l'horizon de la mise en service d'EOLE + 20 ans et ce alors même que l'ensemble des hypothèses d'étude est très nettement majorant.

Ces résultats s'expliquent essentiellement par plusieurs facteurs :

- les RER EOLE qui remplaceront les rames dites VB-2N tractées actuellement en service entre Mantes-la-Jolie et Paris sont nettement moins bruyantes ;
- le RER E se substituera à la ligne J (Paris-Mantes via Poissy) et ne se surajoutera pas à celle-ci. L'évolution du trafic se limite à quatre circulations par heure supplémentaires en pointe (une liaison Paris-Vernon supplémentaire est permise en heure de pointe, ainsi que le prolongement des Mureaux à Mantes de trois missions existantes J5). EOLE permettra de faire évoluer la desserte, c'est-à-dire la fréquence d'arrêt des trains ainsi que la création de nouveaux arrêts (notamment à Nanterre, La Défense ou Porte Maillot), mais ne permet pas une augmentation significative du trafic en raison des limites de l'infrastructure à d'autres endroits de la ligne ;
- au niveau de Mantes, les circulations Paris - Haute Normandie emprunteront le raccordement des Piquettes et s'écarteront donc du front bâti situé au nord des voies ferrées (rue Pierre Séward) ;
- les vitesses de circulation des futurs RER ne seront pas augmentées (vitesse maximale admissible = 140 km/h) ;
- le bruit sera en partie masqué par le futur atelier de maintenance qui surplombe le viaduc (2 m au-dessus du viaduc).

Par rapport à l'AVP initial, le projet se traduit par une diminution des impacts sonores du fait d'un écartement des circulations rapides du front bâti.

- L'insertion paysagère notamment pour ce qui concerne le viaduc et l'atelier ;

L'impact paysager concerne la création des ouvrages d'art et des bâtiments.

L'émergence de l'atelier principal et des locaux annexes, implantés proches de la rue Pierre Séward, crée un front bâti conséquent qui intègre et qui visuellement absorbe partiellement l'ouvrage « viaduc ». Ce dernier reste toutefois présent en premier plan dans sa section Est, même s'il bénéficie des murs de clôture de la rue et des alignements d'arbres qui créent des masques linéaires. Des mesures permettant de garantir la meilleure intégration de l'ouvrage seront prises.

- Les besoins fonciers ponctuels nécessaires à la réalisation du projet.

Ces besoins se limitent à des franges foncières ponctuelles liées à la nouvelle organisation des circulations.

5.6 UN COUT DU PROJET GLOBAL EQUIVALENT A CELUI DE LA DUP INITIALE

L'équilibre financier global du nouveau plan de voles apparaît, à ce stade des études, équivalent à celui de l'AVP validé par le conseil du STIF du 8 juillet 2015.

Si différents surcoûts sont identifiés :

- Création d'un saut de mouton
- Reprise d'une zone plus importante de voles (passages des piquettes, faisceaux de maintenance)

Ceux-ci sont compensés par des économies :

- Non re-scindement du qual C/D permettant d'éviter :
 - o la démolition de plusieurs bâtiments,
 - o la reprise du souterrain
 - o la création de relogements provisoires
- Diminution du nombre de communications dans le plan de voles en situation définitive

Les zones de garages et de l'atelier sont organisées différemment mais restent dans une enveloppe analogue.

En conclusion, le nouveau plan de voles induit une répartition différente des coûts et des économies possibles qui ne remettent pas en cause le coût global du projet EOLE.

6 SUITES APPORTEES AU PROJET A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier de DUP modificative a été présenté au public sur le territoire des communes concernées par cette modification de DUP à savoir Buchelay, Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville dans les Yvelines (78).

Durant l'enquête publique de la DUP modificative qui s'est tenue du 16 février 2017 au 18 mars 2017, deux remarques ont été faites sur le registre dématérialisé, auquel le maître d'ouvrage a répondu dans son mémoire transmis à la commission d'enquête le 20/04/2017.

Dans ses conclusions et son avis, la commission d'enquête a émis un avis favorable assorti d'une recommandation « s'assurer que le risque de dépassement des budgets, dans le cadre de la synthèse détaillée annoncée, reste dans la limite des pourcentages usuels dans ce type d'opérations ».

La validation de l'AVP modificatif et des coûts associés par le STIF devrait intervenir en milieu d'année 2018.

Le maître d'ouvrage sera particulièrement attentif à ce sujet de la maîtrise des coûts.

Ainsi, au regard des exigences d'amélioration de l'exploitation des trains en termes de régularité et de robustesse, de qualité de service aux usagers, l'utilité publique du projet modifié sur le secteur de Mantes paraît clairement justifiée.

Vu pour être annexé à l'arrêté interpréfectoral du

Le Préfet, Secrétaire général
de la préfecture de la Région d'Île-de-France,
préfecture de Paris

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

Julien CHARLES

François RAVIER

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général,

Pour le Préfet,
La Sous-Préfète, Directrice de cabinet

Eole - Annexe 1 DUP modificative

page 13/13

Cécile DINDAR

Vincent BERTON

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS

DU

PREFET DES HAUTS-DE-SEINE

ISSN 0985 - 5955

Pour toute correspondance, s'adresser à :

PREFET DES HAUTS-DE-SEINE

Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale
Cellule CRD - DA - RAA

167/177, Avenue Joliot Curie
92013 NANTERRE CEDEX

Le recueil des actes administratifs est consultable en ligne sur le site de la préfecture
adresse Internet :

<http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/>

Directeur de la publication :

Vincent BERTON

SECRETAIRE GENERAL

PREFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE

167-177, avenue Joliot Curie 92013 NANTERRE Cedex

Courriel : courrier@hauts-de-seine.gouv.fr

Standard : 01.40.97.20.00 Télécopie 01.40.97.25.21

Adresse Internet : <http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/>