

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*02

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception
23/12/2013

Dossier complet le
23/12/2013

N° d'enregistrement
F-011-13-C-0118

1. Intitulé du projet

Eole:prolongement du RER E à l'ouest

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Réseau Ferré de France

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Monsieur Xavier GRUZ, Directeur des projets EOLE-NEXT

RCS / SIRET

4 1 2 2 8 0 7 3 7

Forme juridique EPIC de l'État

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
36° Travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.	Travaux ou constructions réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 10 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres carrés.
37° Travaux ou constructions soumis à permis de construire, situés, à la date du dépôt de la demande, sur le territoire d'une commune dotée ni d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu, ni d'une carte communale.	Travaux ou constructions, réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 3 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres carrés.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Réalisation de la nouvelle gare de RFF dénommée "EOLE La Défense", sous le CNIT (Section 0A parcelle principale 0112), dans le cadre du prolongement à l'ouest de la ligne du RER E, de Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie. Cette nouvelle construction se fera donc au bénéfice d'un service public de transport.

La gare relève de deux territoires communaux (Puteaux et Courbevoie) dont les documents d'urbanisme ne sont pas au même niveau.

4.2 Objectifs du projet

Faire progresser la qualité de service

- Désaturer le réseau (délester le RER A, la gare Saint-Lazare et son accès ferroviaire)
- Renforcer significativement l'offre de transport en commun et la qualité de service (améliorer l'offre actuelle du RER E, bénéficier du matériel roulant RER nouvelle génération, participer à la mise en accessibilité du réseau lourd de transport en commun)
- Compléter le maillage des transports collectifs (offrir un nouvel accès direct à La Défense à l'est et à l'ouest, améliorer les temps de parcours et les conditions de transport en offrant de nouvelles possibilités de correspondances)
- Favoriser l'intermodalité et les interfaces entre gares et urbanisation (améliorer l'accès en bus aux gares du RER E, réaliser des aménagements intermodaux dans les gares)

Accompagner le développement des territoires

- Favoriser le développement de La Défense Seine-Arche
- Mieux desservir le territoire de Seine Aval
- Améliorer les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France
- Accompagner le développement de pôles d'emplois parisiens

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest s'étend à partir des gares existantes à l'est jusqu'à Mantes-la-Jolie. Il est construit à partir de deux réseaux de banlieue existants :

- le RER E côté est, qui sera prolongé jusqu'à Nanterre La Folie grâce à l'extension du tunnel ;
- la ligne Paris - Mantes-la-Jolie par Poissy côté ouest, dont la desserte de banlieue sera restructurée, basculée dans le souterrain pour desservir La Défense, et prolongée jusqu'à Magenta / Rosa Parks.

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et La Défense, sur une longueur de 47 kilomètres, et à percer un nouveau tunnel d'environ 8 km entre La Défense et Haussmann Saint-Lazare, terminus actuel du RER E.

Les projets s'accompagnent de la création de trois nouvelles gares :

- deux desservant la partie en tunnel à Paris (Porte Maillot et à La Défense - CNIT) ;
- l'une après l'émergence du tunnel à Nanterre (Nanterre La Folie).

Deux niveaux sont accessibles au public. L'accessibilité aux quais se fait à partir d'un niveau en mezzanine (niveau J) dans le volume principal, en surplomb du quai (niveau L), par quatre escaliers fixes, douze escaliers mécaniques et quatre ascenseurs. Ce niveau reçoit l'ensemble des services accessibles au public.

Les travaux de la gare La Défense-CNIT commenceront en juillet 2015 pour une durée de 5 années environ.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La décomposition des usagers en correspondance, de la part des usagers entrants/sortants de la Gare de La Défense-CNIT :

- 8 600 montants dans le RER E dont 5 900 correspondants et 2 700 entrants ;
- 18 200 descendants du RER E dont 6 000 correspondants et 12 200 sortants.

La gare de La Défense s'insère sous le parking du CNIT. Les contraintes du site ayant amené à une disposition « bitube » des voies, la gare s'organise autour d'un quai central d'environ 25 m, et d'un grand volume sous l'emprise du CNIT de 15 m de haut, 108 m de long et 33 m de large. Celui-ci est prolongé par des espaces voûtés de part et d'autre afin de couvrir les 225 m de quais.

La profondeur de la gare (définie par le tracé de la ligne) amène de façon directe à émerger en quatre lieux éloignés entre eux qui permettent de répartir les flux attendus et d'élargir la zone d'influence de l'opération.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Déclaration d'Utilité Publique obtenue par arrêté interpréfectoral du 31/01/2013
Permis de construire valant autorisation au titre des ERP (et permis de démolir au besoin)
Autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (et dérogation espèces protégées)
Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité
Archéologie préventive

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Permis de construire de la gare LA DEFENSE du RER E EOLE

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Surfaces totales =	24 211 m ² surface de plancher
Niveau des quais =	- 37 mètres par rapport au niveau de référence (parvis de La Défense).

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

2 Place de La Défense
92800 Puteaux

Sous le CNIT : Section 0A parcelle principale 0112

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Communes traversées :

Puteaux et Courbevoie

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui (1) Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui (2) Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Des travaux d'aménagements de réseaux sont à réaliser préalablement aux travaux de la gare Eole La Défense.

(1) la GARE LA DEFENSE d'EOLE objet de la demande de permis de construire est une création de gare nouvelle, mais sa construction entraîne la modification

(2) la gare LA DEFENSE s'inscrit dans le projet EOLE, ce n'est pas au sens littéral un "programme de travaux"

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

L'usage des sols au droit du projet est exclusivement urbain et occupé par des équipements de loisirs, des activités de bureaux et des infrastructures de transport.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Commune de Puteaux : PLU en vigueur a été approuvé le 26/09/2013 et a fait l'objet d'une évaluation environnementale.
Zone (UE 100) à vocation principale de bureaux comprenant des tours de grandes hauteurs sur dalle ainsi que des immeubles d'habitation, des commerces et des équipements.

Commune de Courbevoie : PLU en vigueur a été approuvé le 27/09/2010 sans évaluation environnementale.

Le projet est situé dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de La Défense Seine Arche.
le "NON" porté ci-dessous concerne COURBEVOIE

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'arrêté préfectoral DDE-SG/SEU/SE n°2009.135 du 28 septembre 2009 porte approbation de la carte de bruit relative aux infrastructures de RFF dont le trafic est supérieur à 60 000 passages de trains, sur le territoire du département des Hauts-de-Seine. Projet de PPBE routier de l'État dans les Hauts-de-Seine.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La commune de Puteaux est concernée par le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine.</p> <p>La commune de Puteaux n'est concernée par aucun PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques).</p> <p>Pris en application de l'ancien article R 111-3 du Code de l'Urbanisme, un arrêté préfectoral en date du 7 août 1985 a déterminé un périmètre lié à d'anciennes carrières ayant valeur de plan de prévention des risques de mouvement de terrain sur la partie du quartier d'affaires située sur le territoire de la commune de Puteaux.</p> <p>La parcelle OA 112 n'est pas concernée par ces différents zonages réglementaires.</p>
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet se situe au droit de sites répertoriés dans les bases de données BASIAS et BASOL. (voir Atlas 9 planche 16 de l'étude d'impact)</p> <p>Le bâtiment occupe la parcelle des anciennes usines Zodiac.</p>
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La réalisation de la gare est effectuée pour partie au travers des nappes aquifères en place. Deux types d'impact peuvent être produits:</p> <ul style="list-style-type: none"> - effet de barrage - risque de pollution de la nappe pendant les travaux de forage <p>Toutes les incidences sur les eaux de surface et souterraines (et mesures proposées pour les réduire), feront l'objet de dossiers police de l'eau.</p>
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Trois captages AEP sont référencés par la DDASS dans les environs de la commune de Puteaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Champ captant de Villeneuve-la-Garenne situé à une vingtaine de kilomètres de la ZAC Charcot ; - Le forage dans l'Albien de Neuilly-sur-Seine ; - Le captage d'eau de la Seine à Suresnes. <p>Il existe par ailleurs de nombreux petits puits sur la commune de Puteaux.</p>
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Afin de pouvoir réaliser certains ouvrages localisés dans une formation baignée par un aquifère, il est envisagé localement de rabattre par pompage cette nappe pendant la réalisation des travaux.</p> <p>Les prélèvements d'eau ne sont pas engendrés en phase définitive: l'ouvrage est supposé "étanche" et dimensionné de telle manière qu'il n'y ait aucun prélèvement d'eau. Des infiltrations d'eau dans les ouvrages ne sont toutefois pas à exclure.</p> <p>Toutes les incidences sur les eaux de surface et souterraines (et mesures proposées pour les réduire), feront l'objet de dossiers police de l'eau en cours de réalisation.</p>
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'effet de barrage sera de peu d'ampleur car les ouvrages de la gare n'interceptent que la partie supérieure de la nappe. Des études techniques (modélisations) sont en cours de réalisation pour évaluer cet effet. Cet impact sera traité dans le dossier police de l'eau en cours de réalisation.</p>
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La réalisation de l'ensemble des aménagements de la gare de La Défense comporte l'excavation d'environ 110 000 m³ de matériaux excavés par méthode traditionnelle.</p> <p>Les volumes de matériaux excavés constituent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour une faible partie des matériaux réutilisables sur le chantier ou sur des chantiers proches; - pour une certaine partie, des matériaux pollués nécessitant d'être traités ou mis en dépôt dans des décharges adaptés; - et pour la plus grande part, des matériaux à mettre en dépôt dans des sites comme des carrières qui, en fin d'exploitation, sont à combler.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Projet essentiellement souterrain Le milieu est fortement anthropisé, il représente un enjeu faible voire nul sur la zone.</p>
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La parcelle n'est pas concernée par les risques naturels.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des impacts sonores sont à prévoir uniquement en phase chantier (base chantier, circulations des camions, creusements et travaux réalisés à ciel ouvert, etc.).
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A noter que le projet s'insère dans un environnement urbain, et donc avec une ambiance sonore préexistante modérée voire bruyante.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet pourra engendrer des vibrations en phase chantier (creusements et autres opérations de génie civil).
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase exploitation, les vibrations produites par les circulations ne seront pas perceptibles en surface.

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les accès et la signalétique seront éclairés et s'inséreront dans le paysage urbain.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des poussières pourront être émises en phase "chantier". Des mesures seront prises pour limiter leurs émanations, en plus du respect de la réglementation. En phase exploitation, des particules sont émises lors du freinage des rames en souterrain. Un transfert de ces particules vers l'environnement extérieur est possible mais reste faible.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera des rejets hydrauliques en phase travaux: les rejets des eaux d'exhaure concerneront le réseau hydrographique superficiel et les eaux souterraines. Selon le dossier loi sur l'eau, il pourra être envisagé un rejet en concessionnaire, en Seine ou une ré-injection en nappe.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux entraîneront: - la production de déchets de chantier, qui seront stockés puis recyclés conformément à la directive 1999/3/CE du 26 avril 1999; - la production de terres excavées qu'il conviendra de gérer afin de les orienter vers les filières appropriées.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet entraînera une amélioration de la desserte en termes de transports en commun du quartier d'affaires de LA DEFENSE Emergences dans l'espace public engendrant des modifications

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Liste des projets connus situés dans l'aire d'étude du projet à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés:

Projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (Art 122-5 du Code de l'environnement):

Avis AE CGEDD:

- Mise en conformité des voies de l'Ancre et des Blanchisseurs à COURBEVOIE (22/02/2012 et 14/03/2013)

Avis A.E. Préfet:

- projet de la Tour TRINITY à COURBEVOIE et PUTEAUX 02/02/2012
- Projet de construction de la tour ALTO à COURBEVOIE 22/05/2013
- Projet HERMITAGE à COURBEVOIE 06/11/2011
- Projet de construction de la Tour R¹ à COURBEVOIE 1/11/2011
- Complexe sportif ARENA à NANTERRE 08/08/2013
- Tours HERMITAGE à COURBEVOIE
- Projet Campus la Défense à NANTERRE 21/07/2013
- Création ZAC CHARCOT à Puteaux 22/08/2012
- Création de la ZAC des Bergères à PUTEAUX 06/12/2012
- projet de construction de la tour PHARE à PUTEAUX 26/10/2010

Les impacts cumulés seront réduits: ils sont essentiellement liés au circulation de camions qui surviendraient durant la même période, pouvant potentiellement créer des difficultés de circulation ou des nuisances sonores amplifiées.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le maître d'ouvrage estime qu'il est nécessaire que le projet fasse l'objet d'une étude d'impact dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire la GARE EOLE LA DEFENSE au vu de sa localisation en milieu urbain dense et pour permettre une information et une participation optimale du public, des riverains et des voyageurs.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<input type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Étude d'impact du projet Eole : prolongement du RER E à l'ouest
Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact EOLE
Plans

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à Paris le, 19 décembre 2013

Signature





**PRÉFET DE LA REGION ILE DE FRANCE,
PRÉFET DE PARIS**

Direction régionale et interdépartementale
de l'équipement et de l'aménagement

Unité territoriale de l'équipement
et de l'aménagement de Paris
Service utilité publique et équilibres territoriaux
Pôle urbanisme d'utilité publique

PRÉFET DES YVELINES

Préfecture

Direction de la réglementation et des élections

Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

PRÉFET DES HAUTS-DE-SEINE

Préfecture

Direction de la Réglementation et de l'Environnement

Bureau des élections et des libertés publiques

PRÉFET DU VAL-D'OISE

Préfecture

Direction départementale des territoires

Service de l'urbanisme et de l'aménagement durable

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), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78).

Le Préfet de la Région Ile-de-France,
Préfet de Paris
Commandeur de la légion d'honneur
Commandeur de l'Ordre National du Mérite

Le Préfet des Yvelines
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Le Préfet des Hauts-de-Seine
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Le Préfet du Val-d'Oise
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de la voirie routière ;
- Vu** le code du patrimoine ;
- Vu** le code de la construction et de l'habitation ;
- Vu** le code des transports ;

- Vu** le code général de la propriété des personnes publiques ;
- Vu** le code du domaine de l'Etat ;
- Vu** la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- Vu** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- Vu** la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social ;
- Vu** le décret N° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans le département ;
- Vu** le décret N° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévue aux articles L 122-1 et L 122-7 du code de l'environnement ;
- 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** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 7 décembre 2011 portant prise en considération du schéma de principe du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER – projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;
- Vu** le débat public qui s'est déroulé du 1^{er} octobre et 19 décembre 2010 ;
- Vu** la concertation post-débat public qui s'est déroulée du 30 mai 2011 au 11 juillet 2011 ;
- Vu** le courrier du 10 octobre 2011 du préfet de région Ile-de-France désignant le préfet des Hauts-de-Seine comme préfet coordonnateur de l'enquête publique ;
- Vu** le procès verbal de la séance du Conseil d'Administration de RFF du 24 novembre 2011 donnant mandat à son Président pour solliciter des autorités compétentes l'engagement des procédures administratives nécessaires à la réalisation du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER – Projet EOLE de la gare Haussmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;
- Vu** le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER – projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie, déposé par RFF et la SNCF comprenant notamment une étude d'impact conformément aux articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'environnement ;
- Vu** les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78) ;
- Vu** l'avis rendu sur l'étude d'impact le 21 décembre 2011 par l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, joint au dossier d'enquête publique ;
- Vu** les demandes d'ouverture d'enquête de RFF et de la SNCF ;
- Vu** la décision des Présidents des Tribunaux Administratifs de Paris, Cergy-Pontoise et de Versailles, N°E11000106/95 en date du 21 novembre 2011 désignant la commission d'enquête ;

Vu la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78) du 16 décembre 2011 en application de l'article R 123-23 du code de l'urbanisme ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n° 2011- 216 du 9 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, valant enquête au titre des articles L 123-1 et suivants du code de l'environnement, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78), en vue du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER – projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie.

Vu les insertions dans la presse effectuées dans les journaux diffusés dans les départements de Paris, Hauts-de-Seine, Yvelines et Val d'Oise (Libération - les 15 décembre 2011 et 17 janvier 2012, Le courrier des Yvelines – les 21 décembre 2011 et 18 janvier 2012, le courrier de Mantes – les 21 décembre 2011 et 18 janvier 2012 , les Echos – les 15 décembre 2011 et 17 janvier 2012, la Gazette – les 21 décembre 2011 et 18 janvier 2012 et le Parisien – éditions 75, 92, 78 et 95 – les 15 décembre 2011 et 17 janvier 2012 ;

Vu l'affichage en mairies et sur les panneaux administratifs des communes certifié par Mesdames et Messieurs les Maires d'Aubergenville le 20 février 2012, Bezons le 20 février 2012, Buchelay, le 18 février 2012, Carrières-sur-Seine le 20 février 2012, Courbevoie le 21 février 2012, Epone le 20 février 2012, Flins-sur Seine le 20 février 2012, Gargenville le 20 février 2012, Guerville le 19 février 2012, Houilles le 20 février 2012, Issou le 20 février 2012, Les Mureaux le 20 février 2012, Maison-Laffite le 20 février 2012, Mantes-la-Jolie le 20 février 2012, Mantes-la-Ville le 20 février 2012, Medan le 20 février 2012, Mézières-sur-Seine le 20 février 2012, Nanterre, le 20 février 2012, Neuilly-sur-Seine le 20 février 2012, Poissy le 20 février 2012, Puteaux le 20 février 2012, Rosny-sur-Seine le 20 février 2012, Saint-Germain-en Laye le 20 février 2012, Sartrouville le 18 février 2012, Verneuil-sur-Seine le 20 février 2012, Vernouillet le 20 février 2012, Villennes-sur Seine le 20 février 2012, mairie de Paris 8^{ème}, 16^{ème}, 17^{ème} et 19^{ème} arrondissements le 20 février 2012 ;

Vu l'affichage en préfecture des Hauts-de-Seine certifié par Monsieur le Secrétaire Général des Hauts-de-Seine le 20 février 2012 ;

Vu l'affichage sur le site du projet effectué par le maître d'ouvrage certifié le 20 mars 2012 par la société Publilégal ;

Vu l'enquête publique conjointe qui s'est déroulée du lundi 16 janvier 2012 au samedi 18 février 2012 inclus ;

Vu l'avis de la commission d'enquête, favorable à la déclaration d'utilité publique du projet en date du 30 mai 2012, assorti de deux réserves et de sept recommandations ;

Vu les avis de la commission d'enquête, favorables à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78) avec le projet, en date du 30 mai 2012 ;

Vu les notifications adressées à Mme et M. les Maires de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78) en vue de la consultation de leur conseil municipal sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de leurs communes, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint précitée ;

Vu la délibération n° 2012 DU 127 du conseil de Paris en date du 12 et 13 novembre 2012 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Paris avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération n°2012-196 du conseil municipal de Nanterre en date du 16 octobre 2012 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Nanterre avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération n°1754 du conseil municipal de Puteaux en date du 17 octobre 2012 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Puteaux avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération n° 2012-09-020 du conseil municipal de Guerville en date du 20 septembre 2012 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Guerville avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération n°2012-X-184 du conseil municipal de Mantes-la-Ville en date du 22 octobre 2012 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Mantes-la-Ville avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération du conseil municipal de Poissy en date du 24 octobre 2012 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Poissy avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération n°2012-10/3 du conseil municipal de Rosny-sur-Seine en date du 29 octobre 2012 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Rosny-sur-Seine avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération du conseil municipal de Mantes-la-Jolie en date du 19 novembre 2012 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Mantes-la-Jolie avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Considérant que le conseil municipal d'Aubergenville n'a pas délibéré dans le délai imparti et que par conséquent son avis est réputé favorable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme d'Aubergenville avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu le courrier de RFF/SNCF en date du 26 décembre 2012 de transmission d'un mémoire en réponse répondant aux réserves et observations de la commission d'enquête, exposant les motifs et considérations justifiant du caractère d'utilité publique de l'opération conformément à l'article L.11.1.1 du code de l'expropriation ;

Vu le mémoire en réponse du maître d'ouvrage répondant aux réserves et observations de la commission d'enquête ;

Vu le courrier de RFF/SNCF en date du 09 janvier 2013 demandant l'obtention de la déclaration d'utilité publique de l'opération ;

Considérant que le maître d'ouvrage répond à la réserve N°1 de la commission d'enquête portant sur le bruit en s'engageant, à ouvrir une négociation avec les communes concernées en vue de parvenir à un accord sur les niveaux sonores à respecter à l'endroit des habitations impactées par le passage d'EOLE, à accepter, en cas de désaccord, que les niveaux sonores maximum soient définis dans le cadre d'un arbitrage par un expert indépendant, et à mettre en œuvre les aménagements ou protections phoniques nécessaires au respect des niveaux sonores résultant de l'accord mentionné ci-dessus ou définis par l'expert indépendant ;

Considérant que le maître d'ouvrage répond à la réserve n°2 de la commission d'enquête en s'engageant à maintenir un à deux arrêts alternatifs supplémentaires dans la boucle de Montesson par rapport au schéma de desserte présenté à l'enquête publique avec les modalités mentionnées en pages 12 et 13 du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, et, à maintenir ces arrêts aussi longtemps que de nouvelles conditions de dessertes ne soient offertes ;

Considérant les réponses du maître d'ouvrage aux recommandations de la commission d'enquête ;

Considérant la territorialisation de l'offre de logements telle qu'issue de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et les dispositions relatives aux objectifs de constructions de logements résultant de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social ;

Considérant le caractère d'utilité publique du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER-projet EOLE de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Considérant que la déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78) ;

Sur proposition de Messieurs les Secrétaires généraux des Préfectures des Hauts-de-Seine, de Paris, des Yvelines et du Val-d'Oise ;

ARRÊTENT :

ARTICLE 1 : Est déclaré d'utilité publique, au profit de Réseau Ferré de France (RFF) et de la Société Nationale de Chemins de Fer (SNCF), 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).

Conformément à l'article L. 11-1-1 du Code de l'expropriation, le présent arrêté est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

Ce document ainsi que le plan général des travaux sont tenus à la disposition du public dans les préfectures mentionnées ci-dessous :

- à la préfecture des Hauts-de-Seine (DRE / Bureau des Elections et des Libertés Publiques – Section Enquêtes publiques et Actions Foncières).
- à la préfecture de Paris (Direction régionales et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) - Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Paris (UT75).
- à la préfecture des Yvelines (Direction de la réglementation et des élections- Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques.
- à la préfecture du Val d'Oise (Direction départementale des territoires (DDT) - Service de l'urbanisme et de l'aménagement durable).

L'ensemble des pièces sera également consultable dans chacune des 31 communes concernées par l'opération listées ci-dessous :

- pour les Hauts-de-Seine (92): Nanterre, Courbevoie, Puteaux, Neuilly-sur-Seine ;
- Pour Paris (75) : 8ème arrondissement, 16ème arrondissement, 17ème arrondissement et 19ème arrondissement ;
- pour les Yvelines (78) : Carrières-sur-Seine, Houilles, Sartrouville, Maisons-Laffite, Saint-Germain en Laye, Poissy, Villennes-sur-Seine, Medan, Vernouillet, Verneuil-sur-Seine, Les Mureaux, Flins-sur-Seine, Aubergenville, Epone, Mezières-sur-Seine, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie, Buchelay, Rosny-sur-Seine, Issou et Gargenville ;
- et pour le Val-d'Oise (95) : Bezons.

ARTICLE 2 : La présente déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78) conformément au dossier annexé au présent arrêté.

ARTICLE 3 : Pendant un délai de cinq ans, RFF et SNCF sont autorisés, chacun en ce qui le concerne, à procéder à l'acquisition, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, des emprises de terrains nécessaires à la réalisation 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).

ARTICLE 4 : 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 territorialement compétent dans le délai de deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 5 : Conformément à l'article R123-25 du code de l'urbanisme, le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs des préfectures des Hauts-de-Seine, de Paris, des Yvelines et du Val-d'Oise, publié dans un journal d'annonces judiciaires et légales de chaque département (Hauts-de-Seine, Paris, Yvelines et Val d'Oise) par les soins et aux frais du maître d'ouvrage. Le présent arrêté sera en outre, affiché pendant deux mois dans les 31 mairies concernées citées à l'article 1^{er} du présent arrêté. L'accomplissement de cette mesure incombe aux maires et sera certifié par eux.

ARTICLE 6 : Les secrétaires généraux des préfectures de Paris, des Hauts-de-Seine, des Yvelines et du Val-d'Oise, les sous-préfets de Saint-Germain-en-Laye, Mantes-la-Jolie et d'Argenteuil, les maires des communes mentionnées à l'article 1^{er} du présent arrêté, le président de RFF, le président de la SNCF sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution des dispositions du présent arrêté.

Paris, le **31 JAN. 2013**
Le Préfet

le Préfet, Secrétaire Général
de la Préfecture de la Région
d'Ile de France
Préfecture de Paris

Bertrand MUNCIE
Versailles, le **31 JAN. 2013**
Le Préfet

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

Philippe CASTANET

Nanterre, le **31 JAN. 2013**
Le Préfet

Pour le Préfet des Hauts-de-Seine
et par délégation
Le Secrétaire Général

Didier MONTCHAMP

Cergy-Pontoise, le **31 JAN. 2013**
Le Préfet

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général

Jean-Noël CHAVANNE



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet de prolongement de la ligne E du RER francilien jusqu'à Mantes-la-Jolie (78)

n°Ae: 2011-67

Procédure d'adoption de l'avis n° Ae 2011-67

Par lettre du 23 septembre 2011, le préfet de la région d'Ile-de-France a saisi la formation d'Autorité environnementale^[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact du projet de prolongement de la ligne E du RER francilien jusqu'à Mantes-la-Jolie (Yvelines).

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet des Yvelines (direction départementale des territoires) en date du 2 décembre 2011.

L'Ae a consulté le préfet de Paris et le préfet des Hauts-de-Seine au titre de leurs attributions en matière d'environnement, ainsi que le ministère de la santé et la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France.

Sur le rapport de Messieurs Gilles ROUQUES et Philippe SCHMIT, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 21 décembre 2011.

Etaient présents lors de la délibération : Mmes Guerber Le Gall, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Rouquès , Schmit.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres de l'Ae cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur l'étude d'impact du projet de prolongement de la ligne E du RER francilien.

Etaient absents : Mmes Rauzy, Guth, MM.Lebrun, Letourneux, Ullmann, Vernier.

Etait absente lors de la délibération conformément au § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD :Mme Vestur.

*
* *

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

Le projet dont l'étude d'impact est soumise à l'Ae 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 souterrain entre Haussmann - Saint-Lazare et Nanterre, ainsi que par la réutilisation et la modification de l'infrastructure existante entre Nanterre et Mantes-la-Jolie. S'ajoutent à ces travaux l'aménagement de voies de garage à Nanterre, Mantes-la-Jolie, Rosny-sur-Seine, Gargenville et Paris.

Le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France.

o O o

Dans l'avis, l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact :

- par un exposé des dispositions retenues par le maître d'ouvrage pour améliorer le recueil et la qualité des données qui seront nécessaires à la bonne évaluation *a posteriori* des effets du prolongement de la ligne E du RER sur l'environnement ;
- par une évaluation suffisamment précise et localisée des effets du projet en matière d'étalement urbain, et ce sur l'ensemble de l'aire d'influence du projet ;
- par une analyse de la compatibilité de l'aménagement de voies de garage à Gargenville avec les risques résultant du dépôt pétrolier de la société TOTAL, assortie le cas échéant des mesures prises pour assurer cette compatibilité ;
- par une évaluation des incidences des ouvrages souterrains à réaliser sur les conditions d'écoulement et les niveaux des nappes (relèvement à l'amont, abaissement à l'aval), par la description des mesures retenues en tant que de besoin pour supprimer, réduire ou compenser ces incidences, et par l'évaluation des conséquences des incidences résiduelles sur les bâtiments susceptibles d'être affectés ;
- par une évaluation de la gêne due aux vibrations émises par la circulation des rames et susceptible d'être occasionnée aux occupants des bâtiments existants au-dessus ou aux abords immédiats des ouvrages souterrains du projet, en situant notamment les niveaux de vibrations par rapport à des seuils mentionnés dans l'avis.

o O o

La ligne E du RER prolongée traversera des secteurs densément habités. La limitation des nuisances sonores générées par le projet est ainsi un enjeu très fort.

- a) L'avis analyse en premier lieu la description de l'état initial acoustique et des effets à terme du projet.

Aux abords des zones géographiques où le bruit ferroviaire ne provient que de la circulation des trains, on peut considérer que l'état initial acoustique et les effets à terme du projet sur les niveaux de bruit affectant les bâtiments proches de l'infrastructure ferroviaire sont suffisamment décrits.

Il n'en va pas de même aux abords des zones prévues pour le garage des rames (Nanterre, Mantes-la-Jolie, Rosny-sur-Seine, Gargenville et gare Evangile Rosa Parks à Paris) où les nuisances sonores générées par l'infrastructure ferroviaire ont une double origine, la circulation des trains et le « pré-conditionnement ^[2] » des rames garées. Dans la mesure où les niveaux de bruit prévus en cas de réalisation du projet ne prennent en compte que la première source de bruit et pas la seconde, ces niveaux de bruit ainsi que les impacts acoustiques du projet sont sous-évalués.

L'Ae recommande :

- de supprimer de l'étude d'impact acoustique les développements exposant de manière erronée que la réglementation des études d'impact et celle qui limite le bruit des infrastructures ferroviaires ne s'appliquent pas aux bruits émis dans les zones de garage. La même recommandation vaut aussi pour l'étude d'impact proprement dite ;
- de rectifier les intitulés des colonnes du tableau de l'annexe 3 de l'étude d'impact acoustique faisant référence au « projet », de sorte qu'il soit clair que seuls les bruits de circulation des trains sont pris en compte dans ces colonnes ;
- de compléter ce tableau en y faisant figurer pour les périodes de jour et de nuit :
 - les niveaux de bruit générés à terme par les seules zones de garage en façade des bâtiments proches de ces zones ;
 - les niveaux de bruit à terme du projet, c'est-à-dire le cumul des niveaux de bruit dus à la circulation des trains et dus aux zones de garage ;
 - les impacts acoustiques du projet, à savoir les écarts entre les niveaux de bruit à terme en cas de réalisation du projet, calculés comme il est recommandé ci-dessus, et les niveaux de bruit à terme en l'absence de cette réalisation.

b) L'avis examine ensuite les mesures prises par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances sonores affectant les populations voisines de l'infrastructure ferroviaire.

b1- L'avis expose les principes de la réglementation tendant à limiter les nuisances sonores affectant les populations voisines d'une infrastructure ferroviaire modifiée.

Selon le code de l'environnement, le maître d'ouvrage de travaux de modification significative d'une infrastructure est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation des bâtiments riverains ou des espaces traversés.

L'arrêté du 8 novembre 1999 fixe les niveaux de bruit maximaux à respecter en façades des habitations, des établissements de santé, de soins et d'action sociale, des établissements d'enseignement et des bureaux.

Le code de l'environnement prévoit que le respect de ces niveaux sonores maximaux est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats, et que le maître d'ouvrage doit privilégier

2 Par « pré-conditionnement » des rames garées, on entend le chauffage ou le refroidissement des voitures. Le bruit provient des équipements situés sur le toit des voitures, donc en hauteur, ce qui facilite sa propagation.

le traitement du bruit à la source (par exemple, écran implanté dans l'emprise ferroviaire) pour protéger les riverains de niveaux sonores excédant ceux fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 précité.

Le traitement acoustique d'un bâtiment (par exemple isolation de la façade d'une habitation) ne peut ainsi être retenu qu'en justifiant que le traitement du bruit à la source conduirait à des conditions non satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux non raisonnables.

b2- L'avis analyse les mesures prises par le maître d'ouvrage dans les secteurs de travaux.

Dans les zones prévues pour le garage des rames (Nanterre, Mantes-la-Jolie, Rosny-sur-Seine, Gargenville et gare Evangile Rosa Parks à Paris), l'application de la réglementation est faite en prenant en compte des niveaux de bruit à terme et des impacts acoustiques du projet sous-évalués (Cf. a ci-dessus), ce qui est susceptible de supprimer à certains riverains le bénéfice d'une protection acoustique.

L'Ae recommande de procéder à une nouvelle étude de la liste des bâtiments situés aux abords des zones de garage et devant réglementairement bénéficier d'une protection acoustique.

Pour l'ensemble des secteurs de travaux, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de réexaminer les choix des modes de traitement du bruit, en ne retenant la protection de façade, par préférence au traitement à la source, que lorsqu'il est réellement en mesure de justifier son choix dans l'étude d'impact par des considérations relatives aux conditions d'insertion dans l'environnement ou au coût des travaux et reposant sur des faits précis.

b3- L'avis analyse les mesures prises par le maître d'ouvrage en dehors des secteurs de travaux.

En dehors des secteurs de travaux, le maître d'ouvrage n'applique pas la réglementation décrite ci-dessus et tendant à limiter les nuisances affectant les populations voisines de l'infrastructure ferroviaire. Il fait en effet une lecture erronée de la réglementation en y ajoutant des restrictions qui n'y figurent pas.

En dehors des secteurs de travaux, le maître d'ouvrage a retenu des protections acoustiques (toujours sous forme d'isolation de façade, ce qui appelle de la part de l'Ae la même observation que celle du b2 ci-dessus) pour des locaux situés dans 73 étages de 65 bâtiments.

Ces locaux ont été sélectionnés par le maître d'ouvrage selon des critères qui lui sont propres et qui se révèlent être très en deçà de ce qu'exige la réglementation en matière de protection des populations voisines de l'infrastructure.

En effet, l'Ae évalue à plusieurs centaines le nombre des locaux situés hors secteurs de travaux et qui devraient réglementairement bénéficier d'une protection acoustique alors que le maître d'ouvrage ne l'a pas prévu.

L'Ae recommande :

- de supprimer de l'étude d'impact acoustique les développements exposant de manière erronée que la réglementation limitant le bruit des infrastructures ferroviaires ne s'applique pas en dehors des secteurs de travaux. La même recommandation vaut aussi pour l'étude d'impact proprement dite ;
- d'appliquer cette réglementation dans toutes les zones où le fonctionnement de l'infrastructure existante est modifié du fait du projet, ce qui recouvre l'ensemble du prolongement aérien de la ligne E, depuis Nanterre jusqu'au garage de Rosny-sur-Seine, ainsi que le débranchement conduisant au garage de

Gargenville et le secteur de la gare Evangile Rosa Parks à Paris ;

- de revoir en conséquence la liste des locaux devant réglementairement bénéficier d'une isolation acoustique ;
- pour chaque local concerné, de préciser le mode de protection choisi par le maître d'ouvrage, en ne retenant la protection de façade comme mode de traitement du bruit, par préférence au traitement à la source, que lorsqu'il est réellement en mesure de justifier son choix dans l'étude d'impact par des considérations relatives aux conditions d'insertion dans l'environnement ou au coût des travaux et reposant sur des faits précis.

*
* *

Avis

Le projet dont l'étude d'impact est soumise à l'Ae consiste à prolonger la ligne E du RER francilien depuis la station Haussmann - Saint-Lazare jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Ce prolongement comporte deux sections :

- entre Haussmann - Saint-Lazare et Nanterre, une section souterraine à construire comportant deux gares intermédiaires à la Porte Maillot et à La Défense ;
- de Nanterre jusqu'à Mantes-la-Jolie, une section à l'air libre empruntant l'infrastructure ferroviaire existante dont les principales modifications seront la construction d'une gare à Nanterre-la-Folie, d'un saut de mouton à Nanterre et d'une troisième voie à Guerville, l'aménagement des plans de voies à Poissy et Mantes-la-Jolie, et l'aménagement des gares existantes.

S'ajoutent à ces travaux l'aménagement de voies de garage à Nanterre, Mantes-la-Jolie, Rosny-sur-Seine, Gargenville et à la gare Evangile Rosa Parks qui sera mise en service en 2015 près de la porte d'Aubervilliers à Paris.

Le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France.

Les développements de l'étude d'impact relatifs notamment au programme dont relève le projet, à l'exposé des raisons pour lesquelles le projet a été retenu, à la faune et à la flore, à l'incidence sur les sites Natura 2000, à la qualité des eaux et au mode d'évacuation des terres excavées du chantier n'appellent pas de recommandations de la part de l'Ae.

Les observations et recommandations de l'Ae concernent la préparation de l'évaluation *a posteriori* du projet, les effets du projet sur l'étalement urbain, la prise en compte des risques technologiques, les effets hydrauliques du projet sur les eaux souterraines, la gêne due aux vibrations émises par la circulation des rames, les nuisances sonores.

1 Préparation de l'évaluation *a posteriori* du projet

L'étude d'impact mentionne que le maître d'ouvrage établira le bilan des résultats économiques et sociaux du projet, dit « bilan LOTI »^[3]. Un tel bilan a pour objectifs l'information du public et l'amélioration des méthodes.

Dans le bilan LOTI de la branche est du RER E qu'il a établi en mars 2006^[4], le maître d'ouvrage a constaté des lacunes dans le suivi de certaines données concernant les effets de l'opération sur l'environnement (avec la vérification du respect des engagements du maître d'ouvrage), le

3 Ce bilan tire sa dénomination de celle de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 *d'orientation des transports intérieurs*. La disposition législative relative à ce bilan est aujourd'hui codifiée sous le numéro L. 1511-6 du code des transports.

4 Voir page 88 de ce bilan qui est consultable à l'adresse :

<http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/Temis/0060/Temis-0060355/16911.pdf>

développement économique régional, l'aménagement du territoire ou l'emploi.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage expose dans l'étude d'impact les dispositions qu'il retient pour améliorer le recueil et la qualité des données qui seront nécessaires à la bonne évaluation *a posteriori* des effets du prolongement de la ligne E du RER.

2 Effets du projet sur l'étalement urbain

Selon l'étude socio-économique du projet, l'accessibilité aux emplois sera considérablement améliorée. Elle pourra concerner plus de 250 000 emplois supplémentaires atteints en moins d'une heure à l'est et au nord de Paris, dans la partie centrale des Hauts-de-Seine et en Seine Aval ^[5].

Les conséquences sur l'étalement urbain, qui ne se limitent pas à la seule aire d'étude du projet, pourront en être importantes et auraient mérité d'être développées dans l'étude d'impact autrement que par des considérations d'une extrême généralité.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation suffisamment précise et localisée des effets du projet en matière d'étalement urbain, et ce sur l'ensemble de l'aire d'influence du projet.

3 Prise en compte des risques technologiques

Les développements de l'étude d'impact relatifs aux risques technologiques sont suffisants à l'exception de ceux qui concernent les risques provenant du dépôt pétrolier de la société TOTAL à Gargenville.

Ce site, qui est classé « SEVESO à haut risque », jouxte le faisceau ferroviaire de Gargenville où seront aménagées des voies de garage des rames du RER E.

L'étude d'impact mentionne que les installations ferroviaires et les trains qui y circulent sont exposés au risque de surpression consécutif à une explosion sur près de 1.400 mètres, et au risque thermique sur près de 900 mètres. Elle ne mentionne pas que le projet de plan de prévention des risques technologiques classe ces installations pour partie en secteur d'aléa fort soumis à d'importantes limitations d'aménagement ^[6].

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de la compatibilité du projet avec les risques résultant du dépôt pétrolier de la société TOTAL, assortie le cas échéant des mesures prises pour assurer cette compatibilité.

4 Effets hydrauliques du projet sur les nappes souterraines

Des nappes souterraines sont susceptibles d'être affectées par le projet entre Haussmann - Saint-Lazare et Nanterre.

5 Etude socio-économique du projet, pièce G du dossier d'enquête, page 21.

6 Le projet de plan de prévention des risques technologiques peut être consulté à l'adresse : www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/pprt-autour-du-site-total-78-a283.html

Les ouvrages souterrains à réaliser seront rendus aussi étanches que possible. Si cette étanchéité évite la mise éventuelle en communication ou le drainage des nappes, elle est susceptible de modifier leurs comportements hydrauliques par effet de barrage.

L'étude d'impact mentionne que les études nécessaires à l'évaluation des effets des ouvrages souterrains sur l'écoulement et les niveaux des nappes, seront réalisées ultérieurement et présentées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

L'Ae rappelle qu'une étude d'impact doit notamment comporter une description de l'état initial, une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'eau, ainsi que les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, y compris sur l'eau^[7]. La circonstance qu'un projet fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau n'autorise pas son maître d'ouvrage à déroger au contenu réglementaire de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact :

- par une évaluation des incidences des ouvrages souterrains à réaliser sur les conditions d'écoulement et les niveaux des nappes (relèvement à l'amont, abaissement à l'aval) ;
- par la description des mesures retenues en tant que de besoin pour supprimer, réduire ou compenser ces incidences ;
- et par une évaluation des conséquences des incidences résiduelles sur les bâtiments susceptibles d'être affectés.

5 Gêne due aux vibrations émises par la circulation des rames

Les vibrations émises par la circulation des rames peuvent se propager dans le sol et se transmettre aux fondations et aux superstructures des bâtiments proches. Les superstructures qui vibrent peuvent elles-mêmes mettre en vibration l'air de certains locaux, et créer des sons audibles parfois décrits comme des grondements sourds.

Il peut en résulter une gêne due à la perception directe des vibrations du bâtiment et / ou une gêne due à l'audition des sons induits par ces vibrations.

L'étude d'impact expose que la réglementation ne limite pas les vibrations émises par les infrastructures de transport^[8], ce qui est exact mais ne dispense pas le maître d'ouvrage d'évaluer ces vibrations et leurs effets dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact indique que les rames qui équiperont la future ligne E ne devraient pas engendrer plus de vibrations que celles ressenties actuellement par les riverains, appréciation qui ne peut logiquement

7 Code de l'environnement, article R. 122-3.

8 La circulaire du 23 juillet 1986 *relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement*, qui ne concerne que ces dernières installations et pas les lignes de chemin de fer, se situe plus dans le domaine de vibrations pouvant causer des dommages aux biens que dans celui de la gêne.

La norme ISO 2631-2 de 1989, qui fixait des limites de vibrations afin d'assurer le confort à l'intérieur des bâtiments, a été abrogée.

s'appliquer qu'au droit de l'infrastructure existante.

L'étude d'impact ne traite pas des vibrations émises dans la partie souterraine à construire du projet. En particulier, elle ne comporte ni description de l'état initial vibratoire, ni évaluation des niveaux de vibration susceptibles d'affecter les bâtiments situés au-dessus des ouvrages souterrains ou à leurs abords immédiats. Elle indique qu'il n'existe pas de valeurs limites reconnues unanimement (page 533).

L'Ae observe toutefois que des critères de gêne due aux vibrations ont été présentés dans l'étude d'impact du prolongement en souterrain de la ligne 14 du métro parisien, dont la RATP et le STIF^[9] sont maîtres d'ouvrage.

D'après cette étude d'impact qui a donné lieu à un avis de l'Ae^[10], la perception des personnes selon le niveau de vibration du bâtiment dans lequel elles se trouvent, est la suivante :

<u>niveau de vibration</u> <u>Lv en dBv (et mm/s)</u>	<u>perception</u>	<u>réponse des individus</u>
90 dBv (1,6 mm/s)	forte	panique - plainte
80 dBv (0,5 mm/s)	moyenne	inquiétude - plainte
70 dBv (0,16 mm/s)	moyenne faible	plaintes de certains riverains
66 dBv (0,1 mm/s)	faible négligeable	pas de perception des vibrations mais bruit perceptible, vigilance pour hôpitaux et laboratoires
60 dBv (0,05 mm/s)	négligeable	bruit régénéré par faibles vibrations « bruits solidiens » perceptibles par les individus et vigilance pour les appareils médicaux
50 dBv (0,016 mm/s)	aucune	pas de perception bruit et vibrations

Dans ce tableau, les niveaux vibratoires sont caractérisés par les vitesses de vibrations Lv exprimées en décibels vibratoires ou dBv^[11]. La conversion de ces vitesses en mm/s a été ajoutée par l'Ae entre parenthèses.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact du prolongement de la ligne E du RER par une évaluation de la gêne susceptible d'être occasionnée aux occupants des bâtiments existants au-dessus ou aux abords immédiats des ouvrages souterrains du prolongement de la ligne E, en situant notamment les niveaux de vibrations par rapport aux seuils du tableau 1 ci-dessus.

6 Nuisances acoustiques générées par le projet

La ligne E du RER prolongée traversera des secteurs densément habités. La limitation des nuisances sonores générées par le projet est ainsi un enjeu très fort.

9 Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

10 Avis Ae n°2011-73 adopté dans la séance du 23 novembre 2011.

11 La valeur Lv en décibels vibratoires dBv est donnée par la formule : $L_v = 20 \times \log(v/v_{ref})$, avec : v est la valeur efficace de la vitesse de vibration exprimée en mm/s, et $v_{ref} = 0,000\ 05$ mm/s.

L'analyse des impacts sonores du projet se trouve dans l'annexe 1 à l'étude d'impact, intitulée « étude d'impact acoustique », certains développements étant repris dans l'étude d'impact proprement dite.

6-1 Description de l'état initial, évaluation des effets du projet sur les niveaux de bruit affectant les populations voisines de l'infrastructure ferroviaire

L'étude d'impact acoustique comporte :

- dans son annexe 2, des cartes localisant les bâtiments les plus proches de l'infrastructure ferroviaire et leur attribuant à chacun un numéro ;
- dans son annexe 3, un tableau listant, en façade de chaque bâtiment référencé et pour les périodes de jour et de nuit :
 - dans l'état initial en 2010, les niveaux de bruit ambiant préexistant^[12], dus essentiellement à l'infrastructure ferroviaire ;
 - à l'horizon de vingt années après la date prévue de mise en service du projet, soit 2040, les niveaux de bruit générés par la circulation des trains d'une part dans le cas de la réalisation du projet^[13] et d'autre part en l'absence de cette réalisation^[14] ;
 - les impacts acoustiques du projet en 2040, évalués comme les écarts entre les niveaux de bruit en cas de réalisation du projet et les niveaux de bruit en l'absence de cette réalisation.

Sont aussi fournis les trafics ferroviaires pris en compte en 2010 et en 2040 avec et sans réalisation du projet (pages 15, 17 et 19 de l'étude d'impact acoustique).

Cette partie de l'étude d'impact acoustique appelle des commentaires et recommandations de la part de l'Ae.

a/ trafic ferroviaire pris en compte

Une étude d'impact doit analyser les effets permanents d'un projet sur l'environnement^[15], ce qui englobe notamment les niveaux de bruit émis par une infrastructure ferroviaire tout au long de sa vie. En outre, les exigences réglementaires de limitation des nuisances sonores, qui seront décrites au § 6-2-1, doivent être respectées tout au long de la vie de l'infrastructure.

Le trafic à terme à prendre en compte pour l'évaluation des impacts du projet et pour la vérification du respect des exigences réglementaires est donc celui qui correspond aux nuisances sonores les plus importantes au cours de la vie de l'infrastructure.

L'étude d'impact acoustique est établie sur la base d'un trafic à l'échéance de vingt années après la mise en service du prolongement de la ligne E du RER, soit en 2040, en signalant que cette prévision prend en compte des « hypothèses très pénalisantes pour le projet » (page 18) et que les « hypothèses défavorables utilisées pour la modélisation du projet seront peut-être modifiées » (page 29).

12 C.f. l'annexe 3 de l'étude d'impact acoustique, colonnes « Initial jour » et « Initial nuit ».

13 C.f. l'annexe 3 de l'étude d'impact acoustique, colonnes « Projet jour » et « Projet nuit ».

14 C.f. l'annexe 3 de l'étude d'impact acoustique, colonnes « Référence jour » et « Référence nuit ».

15 Code de l'environnement, article R. 122-3 II 2°.

Il y a lieu de relativiser cette appréciation du maître d'ouvrage car des hypothèses qui lui apparaissent défavorables en 2040 correspondent à une réalité raisonnablement prévisible à l'horizon de la mise en service du projet ^[16]. Il est donc normal d'en tenir compte dans le trafic qui conduit aux nuisances sonores les plus importantes au cours de la vie de l'infrastructure.

S'agissant d'une éventuelle modification du trafic à terme pris en compte, l'Ae observe que le présent avis porte sur l'étude d'impact dont elle a été saisie par le maître d'ouvrage et, par suite, ne vaut pas pour des hypothèses de trafic différentes.

b/ niveaux de bruit à terme et impacts du projet aux abords des zones de garage des rames

Aux abords des zones géographiques où le bruit ferroviaire ne provient que de la circulation des trains, on peut considérer que l'état initial acoustique et l'effet à terme du projet sur les niveaux de bruit affectant les bâtiments proches de l'infrastructure ferroviaire sont suffisamment décrits.

Il n'en va pas de même aux abords des zones prévues pour le garage des rames (Nanterre, Mantes-la-Jolie, Rosny-sur-Seine, Gargenville et gare Evangile Rosa Parks à Paris) où les nuisances sonores générées par l'infrastructure ferroviaire ont une double origine, la circulation des trains et le « pré-conditionnement ^[17] » des rames garées. Dans la mesure où les niveaux de bruit prévus en cas de réalisation du projet ne prennent en compte que la première source de bruit et pas la seconde, ces niveaux de bruit ainsi que les impacts acoustiques du projet sont sous-évalués.

Cette sous-estimation apparaît non négligeable selon les hypothèses retenues dans l'étude d'impact acoustique, principalement de nuit (page 32 de l'étude d'impact acoustique).

La justification donnée par le maître d'ouvrage pour ne pas tenir compte des bruits de « pré-conditionnement » des rames garées est que la réglementation ne s'appliquerait pas aux zones de garage des trains. Cet argument est inexact : la réglementation ^[18] s'applique à l'ensemble des bruits générés par le fonctionnement des infrastructures ferroviaires. Elle ne fait aucune distinction entre les bruits générés par les trains en circulation et les trains au garage, et ne comporte aucune exception pour les bruits de ces derniers.

En outre, l'étude d'impact acoustique décrit les bruits de « pré-conditionnement » des rames garées par des cartes des isophones futurs à 5 mètres de hauteur, de jour et de nuit, mais dont il n'est pas possible de déduire avec une précision suffisante les niveaux de bruit affectant dans le futur chacun des bâtiments proches des zones de garage.

16 S'il est possible que les voitures Corail aient été remplacées par des voitures plus silencieuses en 2040, il est peu probable que ce remplacement soit effectif en 2020. Rien ne permet non plus de prévoir aujourd'hui que la ligne à grande vitesse Paris-Normandie sera mise en service en 2020 et qu'il en résultera à cette date une diminution des niveaux de bruit sur tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire empruntée par le prolongement de la ligne E du RER.

17 Par « pré-conditionnement » des rames garées, on entend le chauffage ou le refroidissement des voitures. Selon l'étude d'impact acoustique, le bruit provient des équipements situés sur le toit des voitures, donc en hauteur, ce qui facilite sa propagation.

18 A savoir la réglementation générale des études d'impact (code de l'environnement, article R. 122-3 II), la réglementation tendant à limiter le bruit des infrastructures de transports terrestres (code de l'environnement, articles R. 571-44 et suivants) et la réglementation spécifique au bruit des infrastructures ferroviaires (arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires).

L'Ae recommande :

- de supprimer de l'étude d'impact acoustique les développements exposant de manière erronée que la réglementation des études d'impact et celle qui limite le bruit des infrastructures ferroviaires ne s'appliquent pas aux bruits émis dans les zones de garage (pages 9, 10 et 32). La même recommandation vaut aussi pour l'étude d'impact proprement dite (pages 282 et 531) ;
- de rectifier les intitulés des colonnes du tableau de l'annexe 3 de l'étude d'impact acoustique faisant référence au « projet », de sorte qu'il soit clair que seuls les bruits de circulation des trains sont pris en compte dans ces colonnes ;
- de compléter ce tableau en y faisant figurer pour les périodes de jour et de nuit :
 - les niveaux de bruit générés à terme par les seules zones de garage en façade des bâtiments proches de ces zones ;
 - les niveaux de bruit à terme du projet, c'est-à-dire le cumul des niveaux de bruit dus à la circulation des trains et dus aux zones de garage ;
 - les impacts acoustiques du projet, à savoir les écarts entre les niveaux de bruit à terme en cas de réalisation du projet, calculés comme il est recommandé ci-dessus, et les niveaux de bruit à terme en l'absence de cette réalisation.

6-2 Mesures prises par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances sonores affectant les populations voisines de l'infrastructure ferroviaire

6-2-1 Réglementation applicable aux mesures à prendre pour limiter les nuisances sonores affectant les populations voisines d'une infrastructure ferroviaire modifiée

Le code de l'environnement prévoit que la modification significative d'une infrastructure de transports terrestres existante est accompagnée de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives ^[19].

Une modification d'infrastructure est considérée comme significative lorsque la contribution sonore résultant à terme de l'infrastructure modifiée est supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure sans cette modification ^[20].

Le maître d'ouvrage de travaux de modification significative d'une infrastructure est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation des bâtiments riverains ou des espaces traversés ^[21].

Dans le cas du prolongement de la ligne E du RER, ces dispositions limitant les niveaux sonores s'appliquent aux bâtiments :

- qui sont situés dans des zones où le fonctionnement de l'infrastructure existante est modifié du fait du

19 Code de l'environnement, article R. 571-44, alinéa 1.

20 Code de l'environnement, article R. 571-45.

21 Code de l'environnement, article R. 571-44, alinéa 2.

projet, ce qui recouvre l'ensemble du prolongement aérien de la ligne E, depuis Nanterre jusqu'au garage de Rosny-sur-Seine, ainsi que le débranchement conduisant au garage de Gargenville et le secteur de la gare Evangile Rosa Parks à Paris ;

- et dont le niveau de bruit en façade augmentera à terme de plus de 2 dB(A), de jour ou de nuit, du fait du projet.

Les modalités de limitation des niveaux sonores affectant ces bâtiments sont déterminées par l'arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires*, et par le code de l'environnement.

L'arrêté du 8 novembre 1999 fixe les niveaux de bruit maximaux à respecter en façades des habitations, des établissements de santé, de soins et d'action sociale, des établissements d'enseignement et des bureaux. Ces niveaux sont reproduits en annexe 1 au présent avis.

Le code de l'environnement prévoit que le respect de ces niveaux sonores maximaux est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations du maître d'ouvrage est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit ^[22].

Ces dernières dispositions imposent ainsi au maître d'ouvrage de privilégier le traitement du bruit à la source (par exemple, écran implanté dans l'emprise ferroviaire) pour protéger les riverains de niveaux sonores excédant ceux fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 précité.

Le traitement acoustique d'un bâtiment (par exemple isolation de la façade d'une habitation) ne peut être retenu qu'en justifiant que le traitement du bruit à la source conduirait à des conditions non satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux non raisonnables. Ces justifications doivent être explicitées dans l'étude d'impact à l'appui de l'exposé du choix de ne pas retenir le traitement du bruit à la source. Dans un tel cas, l'isolement acoustique du bâtiment à réaliser par le maître d'ouvrage doit être au moins égal à une valeur fixée par l'arrêté du 8 novembre 1999.

6-2-2 Mesures effectivement prises par le maître d'ouvrage pour protéger les populations voisines de l'infrastructure ferroviaire

En exposant la réglementation et les mesures prises pour protéger les populations voisines de l'infrastructure ferroviaire, l'étude d'impact acoustique distingue selon que les bâtiments se situent ou non au droit de secteurs de travaux.

a/ dans les secteurs de travaux

Les secteurs de travaux délimités par l'étude d'impact acoustique sont le secteur de Mantes-la-Jolie (de Rosny-sur-Seine à Guerville), le secteur d'Issou et Gargenville, le secteur de Poissy et de la partie limitrophe de Saint-Germain-en-Laye, le secteur de Nanterre et des parties limitrophes de Bezons, Colombes, La Garenne-Colombes et Courbevoie, le secteur de la gare Evangile Rosa Parks à Paris ^[23].

Dans les zones de garage (qui sont comprises dans les secteurs de travaux), l'application de la réglementation acoustique décrite au § 6-2-1 du présent avis est faite en prenant en compte des niveaux de bruit à terme et des impacts acoustiques du projet sous-évalués (C.f. le b/ du § 6-1), ce qui est

22 Code de l'environnement, article R. 571-48.

23 Les secteurs de travaux sont délimités dans les planches de l'annexe 2 de l'étude d'impact acoustique.

susceptible de supprimer à certains riverains le bénéfice d'une protection acoustique.

L'Ae recommande de procéder à une nouvelle étude de la liste des bâtiments voisins des zones de garage et devant réglementairement bénéficier d'une protection acoustique, en tenant compte des niveaux de bruit à terme et des impacts acoustiques du projet évalués conformément à la recommandation du § 6-1.

Pour l'ensemble des secteurs de travaux, les protections acoustiques retenues par le maître d'ouvrage sont un écran de 255 mètres à Poissy et des isolations de façade de locaux situés dans 27 étages de 22 bâtiments ^[24].

Il justifie en premier lieu ces choix par « *d'éventuelles impossibilités techniques de mise en place de protection à la source en milieu très urbanisé* » ou par « *une éventuelle gêne visuelle créée par la mise en place de murs en vis-à-vis d'habitations* » (page 29 de l'étude d'impact acoustique), sans apporter la moindre précision ni sur les impossibilités techniques alléguées, ni sur les caractéristiques des murs permettant à chaque riverain concerné d'apprécier s'il y a gêne ou non pour lui.

L'Ae rappelle que la motivation du choix de ne pas retenir le traitement du bruit à la source pour protéger un bâtiment doit se fonder sur des faits précis et non sur des éventualités.

Le maître d'ouvrage justifie en second lieu ses choix par les « *hypothèses défavorables utilisées pour la modélisation du projet qui seront peut-être modifiées* » (page 29 de l'étude d'impact acoustique). Cette raison, qui est commentée au a/ du § 6-1 du présent avis, ne ressortit pas aux conditions non satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou aux coûts de travaux non raisonnables qui seuls peuvent motiver le choix de ne pas retenir le traitement du bruit à la source.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de réexaminer ses choix, en ne retenant la protection de façade comme mode de traitement du bruit, par préférence au traitement à la source, que lorsqu'il est réellement en mesure de justifier son choix dans l'étude d'impact par des considérations relatives aux conditions d'insertion dans l'environnement ou au coût des travaux et reposant sur des faits précis.

b/ en dehors des secteurs de travaux

En dehors des secteurs de travaux ^[25], le maître d'ouvrage n'applique pas la réglementation décrite au § 6-2-1 tendant à limiter les nuisances affectant les populations voisines de l'infrastructure ferroviaire.

Se fondant sur la circulaire du 28 février 2002 ^[26], le maître d'ouvrage estime que les nuisances sonores hors secteurs de travaux sont des « *effets indirects du projet* » et que « *les dispositions de l'arrêté du 8 novembre 1999 n'ont pas vocation à s'appliquer hors du périmètre des travaux* » (pages 10 et 11, 25 et 26 de l'étude d'impact acoustique).

Cette lecture de la réglementation est erronée car le maître d'ouvrage ajoute à cette réglementation des restrictions qui n'y figurent pas. Dans les articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement et dans l'arrêté du 8 novembre 1999, il n'existe aucune disposition faisant une distinction entre les impacts directs ou indirects du projet, entre les bruits émis par les trains circulant au droit des travaux et les bruits

24 Ces bâtiments sont repérés par la mention « OUI » dans la colonne « Travaux » du tableau des pages 30 et 31 de l'étude d'impact acoustique.

25 Les secteurs « hors travaux » sont délimités dans les planches de l'annexe 2 de l'étude d'impact acoustique.

26 *Instruction relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes* jointe à la circulaire du 28 février 2002 *relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire*.

émis par les mêmes trains circulant sur le reste de l'infrastructure ferroviaire.

En outre, un maître d'ouvrage ne peut légalement se fonder sur une circulaire pour ne pas respecter la réglementation.

Ainsi, en dehors des secteurs de travaux, le maître d'ouvrage a retenu des protections acoustiques (toujours sous forme d'isolation de façade, ce qui appelle de la part de l'Ae la même observation que celle du a/ ci-dessus) pour des locaux situés dans 73 étages de 65 bâtiments ^[27].

Ces locaux ont été sélectionnés par le maître d'ouvrage selon des critères qui lui sont propres et qui se révèlent être très en deçà de ce qu'exige la réglementation en matière de protection des populations voisines de l'infrastructure.

En vue d'estimer l'ordre de grandeur de l'insuffisance des protections acoustiques, l'Ae a utilisé les données du tableau de l'annexe 3 à l'étude d'impact acoustique pour dresser la liste des bâtiments :

- situés hors secteurs de travaux ;
- et pour lesquels le maître d'ouvrage n'a pas prévu de protection acoustique ;
- et dont le niveau de bruit, de jour ou de nuit, augmentera de plus de 2 dB(A) du fait du projet ;
- et qui seront affectés par des niveaux de bruit ferroviaire excédant ceux fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 précité pour les locaux d'habitation.

Cette liste est reproduite en annexe 2 au présent avis.

Elle comporte les références de locaux situés dans 470 étages de 312 bâtiments. Ces bâtiments sont implantés dans les communes de Médan, Villennes-sur-Seine, Achères, Saint-Germain-en-Laye et, pour les plus nombreux, dans les communes de Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles et Carrières-sur-Seine.

L'usage effectif des bâtiments proches du projet n'est pas fourni avec précision par l'étude d'impact acoustique.

Toutefois, l'examen des lieux a permis à l'Ae de constater que, dans leur très grande majorité, les locaux de cette liste sont des habitations. Ces habitations respectent les critères retenus par la réglementation pour bénéficier d'une protection acoustique.

L'Ae n'est pas en mesure de se prononcer sur le caractère obligatoire ou non d'une protection acoustique de ceux des locaux, peu nombreux, de cette liste qui sont à usage autre que d'habitations : en effet, faute d'en connaître l'usage effectif, l'Ae n'a pas pu déterminer les niveaux de bruit maximaux fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 pour cet usage.

En conclusion, l'Ae évalue à plusieurs centaines le nombre des locaux situés hors secteurs de travaux et qui devraient réglementairement bénéficier d'une protection acoustique alors que le maître d'ouvrage ne l'a pas prévu.

27 Ces bâtiments sont repérés par la mention « NON » dans la colonne « Travaux » du tableau des pages 30 et 31 de l'étude d'impact acoustique.

L'Ae recommande :

- de supprimer de l'étude d'impact acoustique les développements exposant de manière erronée que la réglementation limitant le bruit des infrastructures ferroviaires ne s'applique pas en dehors des secteurs de travaux (pages 10, 11, 25 et 26). La même recommandation vaut aussi pour l'étude d'impact proprement dite (pages 284 et 529) ;
- d'appliquer cette réglementation dans toutes les zones où le fonctionnement de l'infrastructure existante est modifié du fait du projet, ce qui recouvre l'ensemble du prolongement aérien de la ligne E, depuis Nanterre jusqu'au garage de Rosny-sur-Seine, ainsi que le débranchement conduisant au garage de Gargenville et le secteur de la gare Evangile Rosa Parks à Paris ;
- de revoir en conséquence la liste des locaux devant réglementairement bénéficier d'une isolation acoustique ;
- pour chaque local concerné, de préciser le mode de protection choisi par le maître d'ouvrage, en ne retenant la protection de façade comme mode de traitement du bruit, par préférence au traitement à la source, que lorsqu'il est réellement en mesure de justifier son choix dans l'étude d'impact par des considérations relatives aux conditions d'insertion dans l'environnement ou au coût des travaux et reposant sur des faits précis.

7 Résumé non technique

L'Ae recommande d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte de façon précise des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *

annexe 1

niveaux de bruit ferroviaire maximaux en cas de modification significative d'une infrastructure (arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires)

Dans cette annexe :

- « L initial de jour » et « L initial de nuit » sont les niveaux sonores préexistants pour les périodes diurne (de 6h à 22h) et nocturne (de 22h à 6h), toutes sources confondues ;
- « L à terme de jour avec projet » et « L à terme de nuit avec projet » sont les niveaux sonores générés à terme par l'infrastructure ferroviaire pour les périodes diurne (de 6h à 22h) et nocturne (de 22h à 6h), en cas de réalisation du projet ;
- les niveaux sonores sont évalués en dB(A).

I - HABITATIONS

Pour déterminer les niveaux de bruit ferroviaire à ne pas dépasser en façade d'un local d'habitation, la démarche est la suivante.

1/ Le tableau A détermine l'ambiance sonore préexistante en façade du local.

tableau A : caractérisation de l'ambiance sonore préexistante

bruit ambiant de jour et bruit ambiant de nuit préexistants, toutes sources confondues	ambiance sonore préexistante en façade du local
si L initial de jour < 65 et si L initial de nuit < 60	ambiance modérée
si L initial de jour \geq 65 et si L initial de nuit < 60	ambiance modérée de nuit
si L initial de nuit \geq 60	ambiance non modérée

2/ Lorsque le niveau de bruit affectant un local d'habitation augmentera de plus de 2 dB(A) de jour du fait du projet, le tableau B détermine le niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser de jour.

tableau B : limite de bruit de jour

type d'ambiance sonore préexistante et niveau de bruit diurne préexistant	niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser à terme en façade du local pour la période diurne
si ambiance modérée et si L initial de jour \leq 63	L à terme de jour avec projet \leq 63
si ambiance modérée et si $63 < L$ initial de jour \leq 65	L à terme de jour avec projet \leq L initial de jour
si ambiance modérée de nuit ou non modérée	L à terme de jour avec projet \leq 68

3/ Lorsque le niveau de bruit affectant un local d'habitation augmentera de plus de 2 dB(A) de nuit du fait du projet, le tableau C détermine le niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser de nuit.

tableau C : limite de bruit de nuit

type d'ambiance sonore préexistante et niveau de bruit nocturne préexistant	niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser à terme en façade du local pour la période nocturne
si ambiance modérée ou modérée de nuit et si L initial de nuit ≤ 58	L à terme de nuit avec projet ≤ 58
si ambiance modérée ou modérée de nuit et si $58 < L$ initial de nuit ≤ 60	L à terme de nuit avec projet $\leq L$ initial de nuit
si ambiance non modérée	L à terme de nuit avec projet ≤ 63

II - ETABLISSEMENTS DE SANTE, DE SOINS ET D'ACTION SOCIALE

cas des salles de soins et des salles réservées au séjour des malades

Lorsque le niveau de bruit affectant une salle de soins ou une salle réservée au séjour des malades augmentera de plus de 2 dB(A) de jour du fait du projet, le tableau D détermine le niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser de jour.

tableau D : limite de bruit de jour

niveau de bruit diurne préexistant	niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser à terme en façade du local pour la période diurne
si L initial de jour ≤ 60	L à terme de jour avec projet ≤ 60
si $60 < L$ initial de jour ≤ 68	L à terme de jour avec projet $\leq L$ initial de jour
si $68 < L$ initial de jour	L à terme de jour avec projet ≤ 68

Lorsque le niveau de bruit affectant une salle de soins ou une salle réservée au séjour des malades augmentera de plus de 2 dB(A) de nuit du fait du projet, le tableau E détermine le niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser de nuit.

tableau E : limite de bruit de nuit

niveau de bruit nocturne préexistant	niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser à terme en façade du local pour la période nocturne
si L initial de nuit ≤ 58	L à terme de nuit avec projet ≤ 58
si $58 < L$ initial de nuit ≤ 63	L à terme de nuit avec projet $\leq L$ initial de nuit
si $63 < L$ initial de nuit	L à terme de nuit avec projet ≤ 63

cas des autres locaux de santé, de soins et d'action sociale

Lorsque le niveau de bruit affectant un tel local augmentera de plus de 2 dB(A) de jour du fait du projet, le tableau F détermine le niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser de jour.

tableau F : limite de bruit de jour

niveau de bruit diurne préexistant	niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser à terme en façade du local pour la période diurne
si L initial de jour ≤ 63	L à terme de jour avec projet ≤ 63
si $63 < L$ initial de jour ≤ 68	L à terme de jour avec projet $\leq L$ initial de jour
si $68 < L$ initial de jour	L à terme de jour avec projet ≤ 68

Lorsque le niveau de bruit affectant un tel local augmentera de plus de 2 dB(A) de nuit du fait du projet, le tableau G détermine le niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser de nuit.

tableau G : limite de bruit de nuit

niveau de bruit nocturne préexistant	niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser à terme en façade du local pour la période nocturne
si L initial de nuit ≤ 58	L à terme de nuit avec projet ≤ 58
si $58 < L$ initial de nuit ≤ 63	L à terme de nuit avec projet $\leq L$ initial de nuit
si $63 < L$ initial de nuit	L à terme de nuit avec projet ≤ 63

III - ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT (A L'EXCLUSION DES ATELIERS BRUYANTS ET DES LOCAUX SPORTIFS)

Lorsque le niveau de bruit affectant un tel local augmentera de plus de 2 dB(A) de jour du fait du projet, le tableau H détermine le niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser de jour.

tableau H : limite de bruit de jour

niveau de bruit diurne préexistant	niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser à terme en façade du local pour la période diurne
si L initial de jour ≤ 63	L à terme de jour avec projet ≤ 63
si $63 < L$ initial de jour ≤ 68	L à terme de jour avec projet $\leq L$ initial de jour
si $68 < L$ initial de jour	L à terme de jour avec projet ≤ 68

L'arrêté du 8 novembre 1999 ne fixe pas de limite de bruit ferroviaire pour la période nocturne.

IV - LOCAUX A USAGE DE BUREAUX EN ZONE D'AMBIANCE SONORE PREEXISTANTE MODEREE

Lorsque le niveau de bruit affectant un tel local augmentera de plus de 2 dB(A) de jour du fait du projet, le niveau de bruit ferroviaire à ne pas dépasser de jour est 68 dB(A).

L'arrêté du 8 novembre 1999 ne fixe pas de limite de bruit ferroviaire de jour lorsque le local est situé en zone d'ambiance modérée de nuit ou non modérée^[28]. Il ne fixe pas non plus de limite pour la période nocturne.

*
* *

28 C.f. le tableau A ci-dessus.

annexe 2

liste des locaux prévue au b/ du § 6-2-2 de l'avis Ae 2011-67

Cette liste de locaux situés dans 470 étages de 312 bâtiments, est relative aux bâtiments :

- situés hors secteurs de travaux ;
- et pour lesquels le maître d'ouvrage n'a pas prévu de protection acoustique ;
- et dont le niveau de bruit, de jour ou de nuit, augmentera de plus de 2 dB(A) du fait du projet ;
- et qui seront affectés par des niveaux de bruit ferroviaire excédant ceux fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires* pour les locaux d'habitation.

Elle a été établie à partir des données du tableau de l'annexe 3 à l'étude d'impact acoustique, selon la correspondance suivante:

bâtiments situés hors des secteurs de travaux	mention « NON » dans la colonne « Travaux »
niveaux sonores préexistants pour les périodes diurne (de 6h à 22h) « L initial de jour » et nocturne (de 22h à 6h) « L initial de nuit », toutes sources confondues	colonnes « Initial Jour » et « Initial Nuit »
niveaux sonores générés à terme par l'infrastructure ferroviaire pour les périodes diurne (de 6h à 22h) et nocturne (de 22h à 6h), en l'absence de réalisation du projet	colonnes « Référence Jour » et « Référence Nuit »
niveaux sonores générés à terme par l'infrastructure ferroviaire pour les périodes diurne (de 6h à 22h) « L à terme de jour avec projet » et nocturne (de 22h à 6h) « L à terme de nuit avec projet », en cas de réalisation du projet	colonnes « Projet Jour » et « Projet Nuit »
augmentation du niveau de bruit du fait du projet	colonnes « Différence projet/Référence Jour » et « Différence projet/Référence Nuit »

L'usage effectif des bâtiments proches du projet n'est pas fourni avec précision par l'étude d'impact acoustique.

Toutefois, l'examen des lieux a permis à l'Ae de constater que, dans leur très grande majorité, les locaux de cette liste sont des habitations. Ces habitations respectent les critères retenus par les articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement et l'arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires* pour bénéficier d'une protection acoustique.

L'Ae n'est pas en mesure de se prononcer sur le caractère obligatoire ou non d'une protection acoustique de ceux des locaux, peu nombreux, de cette liste qui sont à usage autre que d'habitations : en effet, faute d'en connaître l'usage effectif, l'Ae n'a pas pu déterminer les niveaux de bruit maximaux fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 pour cet usage.

Dans cette liste, les locaux sont repérés par le numéro de planche, le numéro de bâtiment et l'étage ^[29]. Les planches de l'étude d'impact acoustique se recouvrant, certains bâtiments apparaissent sur deux planches : dans un tel cas, et pour éviter les doubles comptes, les bâtiments concernés ne sont mentionnés qu'une seule fois dans la liste.

planche 21 (Médan, Villennes-sur-Seine)

242 (Rdc), 278 (Rdc), 283 (Rdc), 289 (Rdc)

planche 22 (Villennes-sur-Seine)

180 (Rdc), 181 (Rdc), 209 (Rdc), 214 (Rdc), 215 (Rdc), 219 (Rdc)

planche 26 (Achères)

13 (étage 1)

planche 27 (Saint-Germain-en-Laye)

8 (étage 1), 9 (étage 1), 10 (Rdc), 11 (Rdc), 13 (Rdc), 17 (Rdc)

planche 29 (Maisons-Laffitte)

18 (Rdc), 20 (Rdc), 26 (étage 1), 26 (étage 2), 28 (étage 1), 29 (étage 2), 33 (étage 1), 37 (Rdc), 37 (étage 1), 38 (étage 1), 39 (étage 1), 39 (étage 2), 42 (étage 1), 43 (étage 3), 44 (Rdc), 44 (étage 2), 45 (Rdc), 53 (Rdc), 56 (étage 1), 57 (étage 2), 58 (Rdc), 59 (Rdc), 63 (Rdc), 64 (étage 2), 67 (étage 1), 68 (Rdc), 71 (Rdc), 73 (Rdc), 74 (étage 2)

planche 30 (Maisons-Laffitte, Sartrouville)

126 (étage 3), 127 (étage 1), 127 (étage 2), 128 (Rdc), 128 (étage 1), 128 (étage 2), 130 (Rdc), 130 (étage 1), 131 (Rdc), 131 (étage 1), 132 (Rdc), 132 (étage 1), 133 (Rdc), 133 (étage 1), 134 (Rdc), 134 (étage 1), 135 (Rdc), 135 (étage 1), 137 (étage 1), 138 (Rdc), 139 (Rdc), 139 (étage 2), 140 (Rdc), 141 (Rdc), 141 (étage 1), 141 (étage 2), 142 (Rdc), 142 (étage 1), 143 (Rdc), 143 (étage 1), 144 (Rdc), 145 (Rdc), 146 (Rdc), 146 (étage 1), 147 (Rdc), 148 (Rdc), 149 (Rdc), 150 (Rdc), 151 (Rdc), 152 (Rdc), 154 (Rdc), 155 (Rdc), 157 (Rdc), 157 (étage 1), 165 (Rdc), 166 (étage 1), 166 (étage 2), 167 (Rdc), 168 (Rdc), 173 (Rdc), 183 (Rdc), 183 (étage 1), 183 (étage 2), 186 (Rdc), 188 (Rdc), 188 (étage 1), 188 (étage 2), 190 (étage 1), 191 (étage 1), 192 (étage 1), 194 (étage 1), 196 (Rdc), 196 (étage 1), 198 (étage 1), 200 (Rdc), 202 (étage 1), 219 (Rdc), 221 (étage 1), 222 (Rdc), 250 (Rdc), 251 (Rdc), 255 (Rdc), 255 (étage 1), 256 (Rdc), 256 (étage 1), 257 (Rdc), 257 (étage 1), 258 (Rdc)

planche 31 (Sartrouville, Houilles)

6 (étage 1), 208 (Rdc), 208 (étage 1), 210 (étage 1), 212 (étage 1), 212 (étage 2), 212 (étage 3), 213 (étage 1), 213 (étage 2), 213 (étage 3), 215 (Rdc), 216 (étage 3), 244 (étage 1), 245 (étage 1), 261 (Rdc), 261 (étage 1), 261 (étage 2), 262 (étage 2), 262 (étage 3), 262 (étage 4), 265 (étage 1), 265 (étage 2), 265 (étage 3), 265 (étage 4), 266 (étage 3), 266 (étage 4), 277 (étage 1), 281 (étage 1), 288 (étage 1), 289 (étage 1), 290 (étage 2), 291 (Rdc), 291 (étage 1), 292 (Rdc), 293 (étage 1), 294 (étage 1), 295 (étage 1), 296 (étage 1), 299 (Rdc), 299 (étage 1), 300 (Rdc), 301 (étage 1), 307 (étage 1), 308 (Rdc), 309 (Rdc),

29 C.f. les annexes 2 et 3 de l'étude d'impact acoustique.

309 (étage 1), 310 (Rdc), 311 (Rdc), 312 (Rdc), 312 (étage 1), 313 (Rdc), 314 (Rdc), 314 (étage 1), 315 (Rdc), 315 (étage 1), 317 (Rdc), 317 (étage 1), 318 (Rdc), 318 (étage 1), 320 (étage 1), 321 (Rdc), 321 (étage 1), 322 (Rdc), 323 (Rdc), 324 (Rdc), 326 (étage 1), 328 (étage 1), 329 (étage 1), 330 (étage 1), 331 (étage 1), 332 (Rdc), 332 (étage 1), 333 (Rdc), 333 (étage 1), 334 (Rdc), 334 (étage 1), 335 (Rdc), 335 (étage 1), 336 (étage 1), 336 (étage 5), 336 (étage 6), 337 (étage 1), 337 (étage 5), 337 (étage 6), 338 (étage 4), 338 (étage 5), 339 (étage 3), 339 (étage 4), 339 (étage 5), 341 (étage 3), 341 (étage 4), 342 (étage 3), 342 (étage 4), 343 (étage 1), 344 (étage 1), 345 (Rdc), 345 (étage 1), 346 (étage 1), 347 (étage 2), 347 (étage 3), 347 (étage 4), 349 (étage 1), 350 (Rdc), 350 (étage 1), 350 (étage 2), 351 (Rdc), 351 (étage 1), 351 (étage 2), 352 (étage 1), 352 (étage 2), 354 (Rdc), 355 (Rdc), 355 (étage 1), 356 (Rdc), 356 (étage 1), 357 (Rdc), 357 (étage 1), 358 (étage 1), 360 (étage 1), 361 (Rdc), 362 (Rdc), 363 (Rdc), 363 (étage 1), 364 (Rdc), 365 (Rdc), 365 (étage 1), 366 (Rdc), 367 (Rdc), 367 (étage 1), 368 (Rdc), 368 (étage 1), 368 (étage 2), 369 (Rdc), 369 (étage 1), 369 (étage 2), 370 (Rdc), 370 (étage 1), 370 (étage 2), 371 (Rdc), 372 (étage 1), 373 (Rdc), 374 (étage 1), 375 (Rdc), 376 (Rdc), 376 (étage 1), 377 (Rdc), 377 (étage 1), 378 (Rdc), 378 (étage 1), 379 (Rdc), 379 (étage 1), 380 (Rdc), 380 (étage 1), 382 (Rdc), 383 (Rdc), 384 (étage 1), 384 (étage 2), 384 (étage 3), 384 (étage 4), 385 (Rdc), 385 (étage 1), 386 (Rdc), 386 (étage 1), 387 (Rdc), 387 (étage 1), 387 (étage 2), 390 (Rdc), 390 (étage 1), 390 (étage 2), 391 (Rdc), 391 (étage 1), 392 (Rdc), 393 (Rdc), 394 (Rdc), 395 (Rdc), 395 (étage 1), 396 (étage 1), 397 (Rdc), 398 (Rdc), 398 (étage 1), 399 (étage 1), 402 (Rdc), 403 (étage 2), 404 (étage 1), 405 (Rdc), 405 (étage 1), 406 (Rdc), 406 (étage 1), 406 (étage 2), 407 (Rdc), 408 (Rdc), 409 (Rdc), 410 (Rdc), 411 (Rdc), 412 (Rdc), 412 (étage 1), 413 (Rdc), 413 (étage 1), 414 (Rdc), 414 (étage 1), 417 (Rdc), 418 (Rdc), 419 (étage 1), 420 (étage 1), 421 (étage 1), 421 (étage 2), 423 (étage 1)

planche 32 (Houilles, Carrières-sur-Seine)

415 (étage 1), 416 (étage 1), 416 (étage 2), 426 (étage 1), 427 (étage 1), 428 (étage 1), 429 (étage 1), 432 (étage 1), 436 (étage 1), 437 (étage 1), 438 (Rdc), 439 (Rdc), 439 (étage 1), 440 (Rdc), 440 (étage 1), 441 (Rdc), 441 (étage 1), 442 (Rdc), 442 (étage 1), 445 (étage 2), 456 (étage 1), 460 (Rdc), 462 (Rdc), 462 (étage 3), 463 (étage 3), 465 (étage 1), 470 (étage 2), 471 (Rdc), 473 (Rdc), 475 (Rdc), 475 (étage 1), 475 (étage 2), 477 (étage 2), 478 (étage 2), 479 (Rdc), 480 (Rdc), 480 (étage 2), 480 (étage 3), 481 (étage 2), 482 (étage 1), 484 (étage 2), 484 (étage 3), 484 (étage 4), 485 (Rdc), 485 (étage 2), 485 (étage 4), 486 (Rdc), 486 (étage 2), 486 (étage 3), 487 (étage 1), 491 (étage 2), 492 (étage 1), 492 (étage 2), 492 (étage 4), 493 (étage 1), 493 (étage 3), 494 (Rdc), 494 (étage 1), 494 (étage 2), 494 (étage 3), 495 (étage 1), 495 (étage 2), 495 (étage 3), 495 (étage 4), 495 (étage 5), 496 (étage 1), 496 (étage 2), 496 (étage 5), 498 (étage 1), 500 (étage 1), 502 (Rdc), 503 (Rdc), 503 (étage 3), 503 (étage 4), 505 (Rdc), 506 (Rdc), 508 (Rdc), 509 (Rdc), 509 (étage 1), 511 (Rdc), 512 (Rdc), 514 (Rdc), 515 (Rdc), 515 (étage 1), 516 (Rdc), 516 (étage 1), 517 (Rdc), 517 (étage 1), 518 (Rdc), 519 (Rdc), 519 (étage 1), 520 (Rdc), 520 (étage 2), 524 (Rdc), 524 (étage 2), 525 (Rdc), 525 (étage 1), 526 (Rdc), 526 (étage 1), 527 (Rdc), 527 (étage 1), 528 (Rdc), 528 (étage 1), 529 (Rdc), 529 (étage 1), 530 (Rdc), 530 (étage 1), 531 (Rdc), 532 (Rdc), 533 (Rdc), 534 (Rdc), 535 (Rdc), 535 (étage 1), 536 (Rdc), 536 (étage 1), 537 (Rdc), 538 (Rdc), 538 (étage 1), 539 (Rdc), 540 (Rdc), 541 (étage 1), 541 (étage 2), 543 (Rdc), 544 (Rdc), 544 (étage 1), 545 (étage 1), 546 (étage 1), 547 (étage 1), 548 (Rdc), 549 (Rdc), 549 (étage 1), 551 (étage 1), 554 (Rdc), 554 (étage 1), 556 (étage 1), 557 (étage 1), 558 (Rdc), 560 (étage 1), 563 (étage 1)

*

* *