

3^e partie

APRÈS

LE DÉBAT PUBLIC



1. LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE*

Le président de la commission particulière du débat public (CPDP) établit le compte-rendu du débat public et l'adresse à la Commission nationale du débat public (CNDP) de telle façon que le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public puisse, ainsi que le compte-rendu, être publié dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public. Ces documents rappellent habituellement les conditions d'organisation et de déroulement du débat et recensent l'ensemble des opinions et remarques qui y ont été exprimées. Ils sont mis à disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête publique par le maître d'ouvrage* et joints au dossier d'enquête publique*.

Le code de l'environnement indique que le maître d'ouvrage* ou la « personne publique responsable du projet » « décide, dans un délai de trois mois après la

publication du bilan de débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet ». « Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. »

Réseau Ferré de France (RFF) et le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) disposent ainsi d'un délai de trois mois pour décider de la suite qu'ils entendent donner au projet. Ils prendront en considération les avis et observations exprimés au cours du débat public. S'ils décident de poursuivre le projet, ils doivent en préciser les conditions d'élaboration, notamment au regard des variantes de tracé et des modalités de conception et de réalisation.

2. LA POURSUITE DES ÉTUDES

Si RFF et le STIF décident de poursuivre le projet à l'issue du débat public, ils engageront les différentes phases d'études, les démarches d'information et de

ÉLÉMENTS DE PLANNING POUR LA RÉALISATION DU PROJET

Le planning général de réalisation du projet pourrait être le suivant :



Mi-2011

Décision de RFF et du STIF au regard des enseignements du débat public.

concertation et les procédures administratives. Les études seront approuvées, étape par étape, par les pouvoirs publics. Avant de décider du lancement des travaux, une enquête publique* sera diligentée pour aboutir à la déclaration d'utilité publique*. Le montage financier du projet sera bouclé lors de la validation de l'avant-projet*.

Les études comprennent trois étapes principales – schéma de principe*, avant-projet* et projet* – avant le dossier de consultation des entreprises. Chacune de ces phases permet de préciser progressivement les caractéristiques, les avantages socio-économiques, les coûts, le calendrier et l'inscription territoriale du projet. La réalisation des travaux constitue l'ultime phase de concrétisation du projet.

Le dossier de l'enquête publique* est élaboré sur la base du dossier du schéma de principe et de l'étude d'impact. L'enquête publique sera une nouvelle occasion pour les citoyens de s'exprimer sur le projet

affiné. Une commission ou un commissaire enquêteur recueille l'ensemble des expressions du public et rend un avis sur le projet. Il conduit à la déclaration d'utilité publique* (DUP) du projet par décret.

Tout au long de ces différentes phases, le maître d'ouvrage* met en place un dispositif de concertation avec les différents partenaires et le public.

3. UNE CONCERTATION CONTINUE JUSQU'À LA MISE EN SERVICE

À l'issue du débat public, si le projet se poursuit, RFF et le STIF prolongeront le dialogue établi avec les collectivités locales, les acteurs socio-économiques, le monde associatif et le grand public à l'occasion du débat public sur le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest. Une démarche de participation et d'information se poursuivrait donc lors de la phase d'études approfondies du projet et durant les travaux, jusqu'à la mise en service de la branche ouest

du RER E, dont les modalités seront définies en lien avec la CNDP.

Cette étape de concertation et d'information après le débat public devra répondre aux enjeux des prochaines phases du projet :

- >> la préparation de l'enquête publique*, qui aurait lieu en 2011-2012 : nécessité d'informer l'ensemble des personnes concernées (élus, acteurs économiques et associatifs, riverains, usagers...) de la décision des porteurs du projet, consécutive au débat public ;
- >> les phases de projet et de réalisation : inscrire le projet dans le territoire et définir les mesures d'accompagnement ou de compensation.

Parallèlement à cette concertation spécifique, RFF et le STIF entretiendront un dialogue permanent avec les représentants élus des collectivités concernées par le projet, lors de rendez-vous et de réunions organisées à leur initiative ou à la demande des édiles.



2011

Schéma de principe.



2011-2012

enquête publique* et déclaration d'utilité publique*.



4. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

Ce n'est que lorsque le débat public sera terminé qu'un calendrier précis pourra être élaboré.

Prévu pour s'étaler entre 2013 et 2020, et indépendamment des imprévus propres à tout chantier de travaux publics, le calendrier de réalisation du projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest sera directement conditionné par :

>> les études de conception et les procédures administratives préalables au démarrage des travaux : choix du ou des maîtres d'œuvre, campagnes de reconnaissance du site (géologie, enquête fondations et réseaux...), études de conception préliminaires (schéma de principe, avant-projet...), enquête publique*, déclaration d'utilité publique*, procédures prévues par la loi sur l'eau, acquisitions

foncières, expropriation du tréfonds, attribution des marchés de travaux... ;

>> les modalités de construction du tunnel, lesquelles seront proposées par l'entreprise de travaux publics retenue au terme d'un appel d'offres ;
>> le choix du tracé.

Ainsi, la construction du tunnel entre la gare Haussmann-Saint-Lazare et La Défense prendrait environ 6 ans pour les variantes « avenue des Ternes » et « Porte Maillot » et 7 ans pour la variante « Porte de Clichy ».

Afin d'améliorer la desserte de Seine Aval le plus rapidement possible, avant même la mise en service de la branche ouest du RER E, les travaux portant sur la ligne existante Mantes-la-Jolie – Paris-Saint-Lazare via Poissy (Groupe V) seraient engagés en premier.

Achevés à l'horizon 2017, ils augmenteront la fluidité et la régularité des circulations sur le réseau de la gare Paris-Saint-Lazare, du fait d'une meilleure séparation des flux*, rendue possible grâce aux aménagements prévus sur les plans des voies.

À cette échéance, l'adaptation des quais dans les gares entre Mantes-la-Jolie et Poissy permettra l'accès aux trains pour les personnes à mobilité réduite et une meilleure gestion des échanges quai-train.

2013 - 2017

Lancement des travaux sur la ligne existante Mantes-la-Jolie/Paris-Saint-Lazare via Poissy (ligne J), permettant une amélioration des conditions de circulation au bénéfice de Transilien et des trains normands.

2014

Début des travaux entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense-Nanterre.

5. LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU RÉSEAU AVANT LA RÉALISATION DU PROJET

5.1 Les améliorations sur le groupe V

L'amélioration de l'offre de service

Avant la fin des travaux sur les voies existantes entre Mantes et Poissy, plusieurs opérations visant à améliorer la qualité du service offert aux usagers de cette zone seront menées à bien dans le cadre de programmes pilotés par le STIF :

>> **la mise en application du schéma directeur de l'accessibilité (SDA)** garantira l'accès aux trains des personnes à mobilité réduite dans les gares de Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Vernouillet-Verneuil et Poissy ;

>> **l'information voyageurs sera améliorée** en coopération avec des opérateurs de transport routier locaux membres du réseau OPTILE. Ces projets offriront notamment aux voyageurs les services suivants :

- information embarquée :
 - annonce visuelle et sonore du prochain arrêt,
 - annonce visuelle de la destination,
 - annonce visuelle des perturbations en cours ;
- sur les points d'arrêt :
 - annonce visuelle des temps d'attente des 2 prochains véhicules par ligne,
 - annonce visuelle des perturbations prévues ou en cours ;

>> **un diagnostic des réseaux de transport routier de Seine Aval** est en cours, mettant en lumière les réseaux de bus structurants et identifiant le cas échéant les actions à entreprendre en termes d'aménagement de voirie permettant une amélioration de la qualité du service.

Afin d'accompagner la commune dans son développement économique, d'améliorer le cadre de vie des riverains et d'améliorer la sécurité des usagers, RFF étudie la suppression de ce passage à niveau par l'aménagement d'un passage routier souterrain. La mise en service de cet ouvrage routier est prévue à l'horizon 2013-2014.

À **Villennes-sur-Seine**, le passage à niveau (dit PN6) permet l'accès à une presqu'île résidentielle.

En 2010, RFF a lancé les études préliminaires en vue de la suppression du passage à niveau, par l'élargissement de l'ouvrage existant.

5.2 Les améliorations sur le RER A

À court terme, la mise en service de matériels roulants à deux niveaux, plus capacitaires, sur le RER A contribuera à l'amélioration des conditions de transport sur l'axe est-ouest.

La suppression des passages à niveau

Situé sur la voirie communale, le passage à niveau de **Vernouillet** (dit PN7) est classé dans les passages à niveau préoccupants du ministère de l'Équipement. Il assure la liaison entre le centre-ville et la zone industrielle, qui va être requalifiée en zone commerciale et de loisirs.

2020

Mise en service de la branche ouest du RER E.

>>>
ANNEXES

ANNEXE 1 : LES ACTEURS FERROVIAIRES

LES PORTEURS DU PROJET : RFF ET STIF

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, en tant qu'autorité organisatrice des transports en région Île-de-France, et Réseau Ferré de France en tant que maître d'ouvrage* des opérations de développement du réseau ferré national, ont saisi conjointement la Commission nationale du débat public sur le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest.

Réseau Ferré de France (RFF) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1997. Propriétaire et gestionnaire du réseau* ferroviaire français, il a pour mission l'aménagement, le développement, la modernisation du réseau ferré national, dans une logique de développement durable. RFF assure également la mise en valeur du réseau ferré national, ainsi que la répartition de ses capacités* d'utilisation.

RFF est maître d'ouvrage* des infrastructures ferroviaires* nouvelles, y compris des gares.

Le maître d'ouvrage

« Le maître d'ouvrage* d'un projet est la personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. Responsable principal de l'ouvrage, il remplit une fonction d'intérêt général dont il ne peut se démettre. Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, de rechercher le bouclage financier, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet la réalisation des études et l'exécution des travaux. Le maître d'ouvrage* définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »

(article 2 de la loi L85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004).

En tant que maître d'ouvrage*, RFF dirige les études techniques concernant le projet de prolongement du RER à l'ouest. Il se porte également garant de la cohérence du projet avec les autres liaisons effectuées ou projetées sur le réseau ferré national. Il veille en particulier à préserver les intérêts de la circulation du fret et du trafic voyageurs entre la Normandie et Paris.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs pour toute la région Île-de-France. Il est compétent sur l'ensemble des modes de transport (bus, tramways, métros, RER, trains, navettes fluviales). Il fixe les tarifs et crée les nouveaux titres de transport. Il définit le niveau de l'offre et de qualité de service au travers les contrats qu'il conclut avec les entreprises de transport (RATP, SNCF, opérateurs privés membres d'OPTILE). Il décide et finance le renouvellement et la rénovation du matériel roulant. Il pilote également les études et la réalisation des grands projets d'investissement à l'exception de ceux portant sur le réseau ferré national, qui relèvent de la compétence de RFF.

À travers son budget annuel (de 7,7 milliards d'euros en 2008), il vise plusieurs objectifs :

- >> organiser les transports en coordonnant l'activité des transporteurs ;
- >> renforcer l'offre de transport et améliorer la qualité de service* pour répondre à l'augmentation du

nombre de voyageurs et leurs besoins de mobilité ;
>> étendre et moderniser les réseaux en élaborant les projets à venir, en promouvant l'intermodalité*, et en procédant au remplacement du matériel roulant.

Sous la présidence du président du Conseil Régional d'Île-de-France depuis 2006, le STIF est un acteur incontournable des questions de transports collectifs. Ainsi, le Conseil du STIF composé des élus de la Région, de la Ville de Paris et des 7 autres départements du territoire, d'un représentant des Établissements Publics de Coopération Intercommunale, et d'un représentant de la Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie, décide des politiques d'investissements et d'amélioration des modes de transport en commun.

En tant qu'autorité organisatrice à l'origine de la reprise des études de prolongement du RER E à l'ouest, le STIF définit l'offre de service de transport. À ce titre, il réalise les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique du projet.

LE PARTENAIRE DU PROJET : LA SNCF

Les transports ferroviaires en Île-de-France sont exploités par la SNCF et la RATP. En tant qu'exploitant de la ligne E du RER existante, la SNCF sera l'exploitant de la ligne E du RER prolongée.

Créée en 1938, la **Société nationale des chemins de fer français (SNCF)** est depuis 1983 un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) qui exerce une double activité : elle fournit des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises et, pour le compte de RFF, assure l'exploitation* et la maintenance du réseau ferré national. Le groupe SNCF emploie plus de 200 000 personnes.

La SNCF (Transilien* – Gares et Connexions) est maître d'ouvrage* des aménagements des bâtiments des gares existantes, des installations des gares utiles à l'exploitation* et des installations de maintenance du matériel roulant. Elle est propriétaire du matériel roulant.

La branche Gares et Connexions de la SNCF est affectataire et gestionnaire des gares.

La SNCF est également maître d'ouvrage* délégué pour les projets sur le réseau existant. Elle assiste le maître d'ouvrage*, RFF, en réalisant les études techniques, en préparant les appels d'offres et en veillant à la bonne réalisation des travaux par les entreprises.



Le réseau RER

Le réseau express régional d'Île-de-France, couramment appelé RER, est un des deux réseaux au gabarit ferroviaire de transport en commun desservant Paris et son agglomération. Il comporte environ 587 kilomètres de voies, dont 76,5 kilomètres en souterrain, situées pour l'essentiel dans Paris intra-muros. Le RER est né d'une double problématique, affirmée dès le début du XX^e siècle : relier entre elles les différentes gares parisiennes, et simplifier les échanges pendulaires Paris-banlieue en supprimant les ruptures de charges aux gares.



Le réseau Transilien*

La SNCF exploite sous la marque Transilien* la plus grande partie des lignes ferroviaires d'Île-de-France dont les RER C, D et E en totalité, les RER A et B dans la partie « nord » (branches A3-A5 et B3-B5) et le tram-train T4. En 2009, le réseau Transilien* compte 1 360 kilomètres de lignes appartenant à RFF et 396 gares. Il voit circuler environ 5 700 trains chaque jour ouvrable, ce qui est proche du nombre total de trains TER circulant dans toutes les autres régions de France.

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) désigné par le STIF pour assurer la gestion de certains transports urbains de Paris et de sa proche banlieue. Elle gère ainsi l'intégralité des lignes de métro, les trois lignes de tramway T1, T2 et T3, une partie des lignes de bus, et une partie des lignes A et B du réseau express régional d'Île-de-France (RER).

Créée en 1949, la RATP est actuellement le sixième acteur mondial du marché des transports collectifs. Elle transporte plus de 10 millions de voyageurs par jour dans le monde et emploie plus de 45 000 personnes.



ANNEXE 2 : GLOSSAIRE

Ateliers de maintenance : ils ont pour mission d'assurer l'entretien courant du matériel roulant d'une ligne et, pour certains, la maintenance d'une série de rames* ou de certains composants. Ils sont généralement situés à proximité d'un des terminus de chaque ligne.

On distingue cinq niveaux :

- >> niveau 1 : maintenance courante comprenant toutes les opérations de surveillance (tests, essais, diagnostics) ;
- >> niveau 2 : examens mécaniques ou examens de confort ;
- >> niveau 3 : opérations nécessitant de retirer du service commercial le matériel roulant ;
- >> niveau 4 : opération de maintenance majeure effectuée dans des ateliers spécialisés ;
- >> niveau 5 : opérations lourdes telles que la rénovation ou la modernisation du matériel roulant.

Avant-projet : études techniques détaillées réalisées après le schéma de principe. Il permet au maître d'ouvrage d'arrêter le programme de l'opération et de déterminer les moyens nécessaires à sa réalisation, avec les variantes possibles et leurs caractéristiques (implantation, phasage, coût prévisionnel).

Bâtiment voyageurs : bâtiment d'une gare dans lequel sont concentrés les services à la clientèle : vente, information, attente...

Bénéfice actualisé : somme des coûts et avantages actualisés du projet sur la période d'évaluation (en général 50 ans pour les grands projets d'infrastructure). Il constitue un indicateur de la rentabilité du projet pour la collectivité. Consiste en la réévaluation du coût pour tenir compte de l'évolution des paramètres économiques.

Biotope : milieu biologique déterminé offrant des conditions d'habitat stable à un ensemble d'espèces animales ou végétales.

Bruit solidien : bruit se développant ou se propageant dans les structures du bâtiment.

Cabotage : en transport ferroviaire, une desserte* de cabotage permet d'effectuer un voyage entre deux gares d'une même ligne (desserte* omnibus) ou entre deux gares situées sur des lignes ou des missions différentes. Par exemple, de Mantes aux Mureaux, ou d'Épône-Mézières à Poissy. Par opposition aux déplacements* de personnes sur une distance plus importante de la ligne, par exemple de Mantes à Saint-Lazare.

Cadencement : organisation des circulations de trains de manière à ce qu'elles aient lieu à intervalles réguliers et répétitifs, avec le même schéma de desserte*. Conçu dans les années 1930 aux Pays-Bas, le cadencement s'est progressivement imposé dans toute l'Europe pour son efficacité et sa lisibilité.

Capacité : nombre de trains qu'il est possible de faire circuler sur une ligne, ou d'accueillir en gare, au cours d'une période donnée, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure. On parle aussi de capacité au sujet du nombre maximal de voyageurs pouvant occuper un train (calculée à partir du nombre de places assises et avec 4 personnes debout par m²).

Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires : créé en 2005, il a remplacé le Comité Interministériel d'Aménagement de Développement du Territoire (CIADT). Réuni régulièrement par le Premier ministre et regroupant les ministres concernés (notamment le ministre chargé de l'écologie, l'énergie, le développement durable et la mer), qui est chargé de définir la politique et les priorités gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

Contrat d'objectif : contrat conclu entre l'État et les entreprises publiques ou les établissements publics. Ces contrats ont avant tout un objet financier en prévoyant la fixation des dotations et de la rémunération du capital, niveau d'endettement, évolution des tarifs, et des investissements, mais également la fixation d'objectifs en matière de productivité et de satisfaction de la clientèle.

Contrat de développement de l'offre résidentielle (département des Yvelines) :

dispositif exceptionnel mis en place pour la période 2006-2013. Il a pour objectif d'augmenter le rythme de production de logements, en apportant une aide financière aux communes et intercommunalités qui s'engagent dans la réalisation de projets de production d'une offre résidentielle nouvelle. Ce dispositif doit permettre d'augmenter le rythme annuel moyen de construction du département, d'au moins 50 %, en le portant de 3 700 à au moins 6 000 logements. Il doit également permettre de réorienter la production principalement sur les pôles urbains et dans le périmètre des deux opérations d'intérêt national (OIN) de la Seine-Aval et de Versailles, Vélizy, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy, Saclay, qui ont vocation à accueillir le développement et ainsi de maîtriser la diffusion de l'urbanisation sur le territoire à dominante rurale.

Contrat de projets : le contrat de projets État-Région est une contractualisation financière prévue pour une durée de 7 ans, soit de 2007 à 2013 pour la période actuelle. En Île-de-France, il concerne 3 grands thèmes : la compétitivité et l'attractivité des territoires, la dimension environnementale du développement durable, la cohésion sociale et territoriale. Concernant les transports, l'accent est mis sur l'amélioration de l'offre de service sur les lignes existantes et le développement du maillage des réseaux (liaisons structurantes).

Contrat particulier Région-Département :

il complète ou se substitue aux financements du Contrat de projets*. Destinés à couvrir la même période que le Contrat de projets* 2007-2013 et à le compléter, des contrats particuliers sont prévus entre la Région Île-de-France et chacun des Départements de l'Île-de-France. Fin 2009, la grande majorité de ces contrats avaient été signés ou avalisés. Suivant les départements, ils portent sur des opérations plus légères que celles inscrites au Contrat de projets*, telles que des TCSP ou des pôles, ou sur des compléments de financement aux opérations identifiées dans ce dernier. Les montants en jeu se situent pour chaque contrat aux alentours de 100 M€ pour le Département et de la même somme pour la Région ; leur périmètre ne se limite pas aux opérations de transport en commun.

Convention de financement : pour les opérations financées en partie ou en totalité par un ou plusieurs tiers (collectivités territoriales ou locales, établissements publics, sociétés privées, etc.), la convention de financement établit les relations entre le maître d'ouvrage (RFF pour ce projet), et le ou les tiers pour la réalisation d'une opération sur le domaine ferroviaire (études, travaux connexes à des aménagements routiers, travaux d'amélioration, de modernisation, etc.). Celle-ci définit la ou les maîtrises d'ouvrage, le programme de l'opération, le délai de réalisation, les opérations domaniales, les modalités d'exécution et les responsabilités pendant et après les travaux, les principes de financement et les modalités de versement, les obligations d'information de la part du maître d'ouvrage

vis-à-vis des financeurs sur l'avancement et l'évolution du coût de l'opération, et les modalités de la gestion ultérieure des ouvrages réalisés.

Décibel dB(A) : unité de mesure de l'intensité du son. L'échelle est logarithmique : une augmentation de 3 dB(A) correspond au doublement de l'énergie acoustique.

Déclaration d'utilité publique : acte administratif, pris par décret en Conseil d'État ou par arrêté préfectoral ou ministériel, reconnaissant le caractère d'utilité publique à une opération projetée par une personne publique ou pour son compte, après avoir recueilli l'avis de la population (enquête d'utilité publique). Cet acte est en particulier la condition préalable à une expropriation (pour cause d'utilité publique) qui serait rendue nécessaire pour la poursuite de l'opération. Cette déclaration est faite par le préfet.

Déplacement : un déplacement a une origine et une destination, un motif (école, achat, travail, etc.) et un mode de transport. Le déplacement est l'unité qui permet de mesurer la mobilité d'une population sur un territoire donné. Un déplacement peut être constitué de plusieurs voyages.

Desserte : nombre et nature des arrêts dont bénéficie un site.

Enquête globale des transports : enquête de grande ampleur sur les déplacements* des Franciliens, elle permet de suivre et d'interpréter, depuis 25 ans, les évolutions des pratiques des habitants de la région Île-de-France en matière de déplacements. Les ménages enquêtés sont issus d'un échantillon du recensement général de la population.

Enquête publique : consultation du public sur un projet plus abouti, elle vise à présenter le projet et ses impacts sur l'environnement ainsi que les mesures qui seront prises pour en limiter les effets sur l'environnement. Cette procédure permet au public d'exprimer en toute liberté son opinion sur un projet d'aménagement ou d'urbanisme, de garantir les droits des propriétaires et de favoriser une concertation préalable à la prise de décision par une autorité publique. L'enquête est ouverte par un arrêté pris par le préfet. Ce dernier désigne un commissaire-enquêteur ou une commission d'enquête publique de plusieurs membres. Le commissaire-enquêteur ou la commission rédige, à l'issue de l'enquête, un rapport, après avoir examiné toutes les observations émises. En conclusion, il (elle) formule un avis, favorable ou défavorable. En cas d'avis favorable, le préfet pourra prendre un arrêté de déclaration d'utilité publique des travaux, qui permettra de commencer les opérations. En revanche, si l'avis est défavorable, cette déclaration ne pourra être acquise que sous la forme d'un décret en Conseil d'État. Cette phase d'enquête se situe bien en aval du débat public.

Établissement public d'aménagement :

les établissements publics créés sont compétents pour réaliser, pour leur compte ou avec leur accord, pour le compte de l'État, d'une collectivité locale ou d'un autre établissement public, ou pour faire réaliser toutes les interventions foncières et opérations d'aménagement prévues par le code de l'urbanisme.

Études de modélisation : les modèles de déplacements sont des outils d'aide à la décision qui permettent d'évaluer les impacts de la mise en place d'une nouvelle infrastructure ou politique de transport sur les déplacements et leurs conditions, sur les routes et/ou sur les autres modes de transport selon les modèles.

Exploitation : ensemble des actions consistant à assurer le fonctionnement des services ferroviaires. En particulier, action de faire rouler les trains, accueil des voyageurs en gare et vente de billets...

Flux : volume se déplaçant pendant un temps donné.

Garage : action de mettre du matériel roulant à l'abri ou en réserve sur une partie de la voie ferrée aménagée à cet effet.

Gestionnaire du réseau : est chargé de l'entretien, du fonctionnement et du développement du réseau. En ce qui concerne le réseau des infrastructures ferroviaires, en France c'est RFF qui en est le principal gestionnaire.

Grande couronne : départements de l'Île-de-France qui ne sont pas limitrophes de Paris : Seine-et-Marne [77], Yvelines [78], Essonne [91] et Val-d'Oise [95].

Grenelle de l'environnement : le processus du Grenelle de l'environnement a débuté à l'été 2007 : il a réuni les représentants des cinq collèges (État, collectivités, associations et ONG, syndicats, employeurs). L'objectif du Grenelle de l'environnement est de proposer un certain nombre de mesures notamment pour lutter contre le changement climatique, mieux protéger la biodiversité et les milieux naturels et mieux prévenir les risques pour l'environnement et la santé. La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle 1, a été promulguée le 3 août 2009. Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement, dit Grenelle 2, a été voté par le Sénat le 8 octobre 2009 et par l'Assemblée nationale le 8 mai 2010.

Gypse : espèce minérale qui se forme par précipitation dans les mers fermées, lagunes, et autres étendues d'eau sursalées et soumises à de forts taux d'évaporations. En France, les localités sont nombreuses, en particulier dans le Bassin Parisien.

Heure creuse : période d'activité réduite.

Heure de pointe du matin/du soir : heures de la journée lors desquelles la fréquentation des transports est la plus forte. En général, les heures de pointe sont marquées le matin et le soir, du fait des déplacements domicile-travail.

Infrastructures ferroviaires : ensemble des parties inférieures d'un ouvrage. Dans le domaine ferroviaire, on inclut dans l'infrastructure la voie ferrée elle-même, les ouvrages qui la supportent, ainsi que les dispositifs d'alimentation des trains (caténaires).

Interconnexion : dans le domaine ferroviaire, ligne dont le rôle est d'assurer la jonction entre des parties du réseau éloignées et non connectées entre elles.

Intermodalité : utilisation successive de plusieurs modes de transport sur un même trajet.

Maillage : action de relier entre elles, grâce à des pôles d'échanges, les lignes de transport en commun de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.

Maître d'ouvrage : personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit, il est le responsable principal de l'ouvrage. Un maître d'ouvrage du secteur public remplit une mission d'intérêt général dont il ne peut se démettre. Il doit s'assurer de la faisabilité, de l'opportunité du projet, et ensuite il doit en déterminer la localisation, définir le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et le processus de réalisation. Il choisit également les maîtres d'œuvre et les entrepreneurs pour la réalisation des études et des travaux. Ainsi, il détermine les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire, avec les différentes contraintes relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage.

Métropole : ville importante par sa taille et son influence, dans laquelle on retrouve des fonctions de commandement (sièges sociaux, pouvoirs publics...), ainsi que des équipements de haut rang (transports, culture, sports...).

Mission : trajet ferroviaire planifié, comportant une origine, un terminus, une desserte* intermédiaire éventuelle. Une mission est attachée à un type de service particulier : TGV, TER, RER...

Mixité : caractéristique d'une infrastructure, d'un équipement, qui accueille des services de nature différente.

Modal : relatif à un mode de transport (automobile, train, avion, bateau...).

Multimodal : caractéristique d'un pôle ou d'un site de transport dans lequel plusieurs offres de nature différente sont disponibles (train, automobile, avion, bateau...).

Nappe phréatique : volume d'eau souterraine, formée par l'infiltration des eaux de pluie et alimentant des puits ou des sources.

Natura 2000 : milieux naturels remarquables proposés par chaque État membre de l'Union européenne, qui correspondent aux zones spéciales de conservation définies par la directive européenne du 21 mai 1992 (dite directive habitat faune-flore) et aux zones de protection spéciales définies par la directive européenne du 2 avril 1979 (dite directive oiseaux).

Ouvrage d'art : dans le domaine du génie civil, un ouvrage spécial, qui permet notamment à une voie de communication, route, ligne de chemin de fer, canal, etc., de franchir un obstacle (pont, viaduc, tunnel). Il peut aussi permettre de modifier le cours des éléments, d'apporter un renfort (barrage, digue, écluse, mur de soutènement).

Périurbain/périurbanisation : développement des villes au détriment des zones rurales, par extension de leurs banlieues. Qualifie les territoires périphériques à la partie agglomérée d'une aire urbaine, avec une occupation de l'espace plus diffuse, en transition avec l'espace rural, mais en fonctionnement avec l'agglomération.

Petite couronne : ensemble des départements limitrophes de Paris, c'est-à-dire les Hauts-de-Seine (92), la Seine-Saint-Denis (93), et le Val-de-Marne (94).

Plan de prévention des risques technologiques : la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages prévoit l'élaboration de plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Leur objectif est de résoudre les situations difficiles en matière d'urbanisme héritées du passé et mieux encadrer l'urbanisation future. Les PPRT concernent les établissements SEVESO à « hauts risques » dits AS. Il peut pour atteindre un niveau de risques aussi bas que possible, à l'intérieur du périmètre d'exposition aux risques, délimiter des zones dans lesquelles les constructions nouvelles ou extensions seront interdites ou subordonnées au respect de prescriptions relatives à la construction ou à l'utilisation.

Point noir de bruit : zone sur laquelle une route ou une voie ferrée provoque, en façade des bâtiments existant, des niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A). Il est différencié les niveaux sonores diurnes (6 h – 22 h) à 65 dB(A) et nocturnes (22 h – 6 h) à 55 dB(A).

Pôle : entité géographique exerçant une attraction vis-à-vis de territoires alentours.

Pôle d'échanges : grands pôles regroupant plusieurs modes de transports et qui sont ainsi des lieux privilégiés de correspondances des voyageurs.

Pôle d'emploi : pour l'INSEE, la notion de bassin d'emploi, souvent utilisée de manière générique pour définir l'aire d'influence d'un pôle économique particulier.

Pôle gare : en décembre 2000, le Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France a été approuvé par arrêté inter préfectoral. L'objectif est de favoriser le développement des transports en commun et de participer à la réduction de la pollution en proposant une véritable offre alternative à l'usage de l'automobile. 143 pôles gare ont été identifiés comme devant faire l'objet d'une amélioration significative de la qualité de service. Il s'agit de traiter les pôles tout à la fois sous l'angle de la qualité de service (information, accueil, confort, sécurité, présence humaine...), de leur organisation fonctionnelle (gestion des flux de voyageurs, dimensionnement des équipements...), mais également de les appréhender comme des équipements majeurs de la ville participant aux projets de renouvellement urbain.

PDU : le Plan des Déplacements Urbains est un document de transport qui définit une vision à moyen terme de l'organisation des déplacements et définit les actions d'une politique des transports et des déplacements à court et moyen terme au service de la protection de l'environnement.

PDUIF : adopté en décembre 2000, il est l'outil essentiel de l'aménagement du territoire en définissant les principes permettant d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation et le stationnement en Île-de-France. Son but étant de favoriser le retour en force de la marche, du vélo, l'utilisation des transports en commun pour diminuer la place du trafic automobile. Depuis 2004, l'élaboration du PDUIF est une compétence du STIF.

PLU : le Plan Local d'Urbanisme est un document-outil urbanistique qui prend en compte les questions de constructibilité, de l'habitat, celles relatives à l'environnement et aux déplacements ; tout cela dans le cadre d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable qui constitue le projet de chaque ville. Il succède au Plan d'occupation des sols (POS), fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, et présente le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques.

Préétude fonctionnelle : stade d'étude en amont de la conception d'un projet au cours duquel l'opportunité de celui-ci est étudiée sur la base de premières grandes caractéristiques.

Puits de secours et de ventilation : la procédure d'approche des risques contre l'incendie implique dès la conception des installations de ventilation de prendre en compte la fonction désenfumage ainsi que l'évacuation des usagers du tunnel et l'accès des pompiers et des secours sur les lieux du sinistre qui doivent se faire en toute sécurité.

Qualité de service : basée sur des caractéristiques telles que l'information des temps d'attente aux points d'arrêts, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), des points d'arrêts plus grands et plus confortables, l'amélioration des correspondances avec les autres réseaux, la certification « NF Service » dans toutes ses composantes, notamment la norme de confort liée au taux de charge des véhicules.

Raccordement : voie ferrée permettant la jonction entre deux lignes ferroviaires distinctes. À rapprocher de la notion de bretelle d'échangeur dans le domaine autoroutier.

Radiale : se dit d'un flux de circulation ou d'un système de transport organisé autour d'un point de croisement plus ou moins central, ou favorisant les circulations en ligne directe de ce centre vers la périphérie. Qualifie une ligne ferroviaire rayonnant à partir d'un centre.

Radier : fond de tunnel, maçonné ou bétonné (sous-sol ou soubassement).

Rames : ensemble motorisé constitué de plusieurs véhicules ferroviaires.

Report modal : transfert d'une partie des voyageurs ou de marchandises d'un mode de transport sur un autre mode de transport.

Réseau express régional (RER) : service de transport ferroviaire francilien mis en place dans les années 1970, reposant principalement sur des missions à haute fréquence, souvent sur voies dédiées. À la différence du réseau Banlieue, les lignes de RER traversent généralement Paris intra-muros. Le RER est exploité par la SNCF et la RATP, il comprend 5 lignes désignées par des lettres : A, B, C, D et E.

Retournement : situées au terminus d'une ligne, les installations de retournement permettent d'assurer le demi-tour des trains. Il faut qu'elles soient suffisamment dimensionnées afin d'éviter que l'éventuel retard d'un train ne se propage dans l'autre sens. Situées en ligne, les installations de retournement ont pour objectif de donner de la souplesse d'exploitation, par exemple en limitant la mission d'un train avarié et de permettre en cas d'incidents une exploitation partielle par création d'un terminus provisoire.

Rocade : liaison de périphérie à périphérie, se dit d'un flux de circulation ou d'un système de transport qui contourne la partie centrale d'une agglomération. Infrastructure dont le tracé est établi sous la forme d'un contournement, d'une ville par exemple.

Saisine de la CNDP : sollicitation de la Commission nationale du débat public par le maître d'ouvrage responsable du projet afin d'obtenir une décision sur l'organisation d'un débat public. La saisine est établie sur la base d'un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire.

Saturation : un tronçon de ligne est dit saturé lorsque, au cours d'une période donnée, il ne peut plus accueillir de circulation supplémentaire. La saturation se manifeste en ligne, du fait notamment de la mixité du trafic ferroviaire (trafic international et national aux besoins très différents du trafic régional), mais aussi au niveau de goulots d'étranglement, lorsque plusieurs lignes convergent en une seule. La saturation se produit également en gares, lorsqu'on ne peut plus accueillir de trains supplémentaires à quai pour répondre à la demande.

Saut-de-mouton : installation ferroviaire constituée d'un pont qui permet à une ou plusieurs voies de franchir un groupe complet de voies (généralement avec des remblais d'accès), ou de s'intercaler dans un groupe de voie (généralement avec des estacades d'accès).

Schéma de développement et d'aménagement équilibré des Yvelines : en 2002, le Conseil Général avec les acteurs du développement territorial ont construit un schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines.

Il est le cadre stratégique pour la mise en œuvre des politiques départementales dans les domaines de l'aménagement du territoire (équipements et espace public, développement économique, logement, politique de la ville, environnement, infrastructures de transport et déplacements, déploiement du haut débit).

Schéma de principe : l'objet du schéma de principe est de définir précisément la consistance d'une opération, d'en analyser les effets principaux pour la collectivité, pour l'entreprise exploitante à qui sera attribuée l'exploitation et pour le gestionnaire d'infrastructure lorsqu'il s'agit de RFF, et de justifier le choix du mode de transport collectif à retenir. Les différents aspects du projet sont abordés de façon à éclairer les décideurs. L'approbation du schéma de principe par délibération de l'autorité organisatrice (STIF) permet au préfet concerné de qualifier le projet de « projet d'intérêt général », garantissant ainsi sa prise en compte dans les documents d'urbanisme.

Schéma directeur de la Région Île-de-France : document d'urbanisme et d'aménagement du territoire de la région Île-de-France élaboré par le Conseil Régional en association avec l'État. Il définit une vision à long terme du territoire avec les nouveaux défis sociaux, environnementaux et économiques. Il est le document de référence de tout projet majeur de transport en Île-de-France.

Seveso : la directive européenne 96/82/CE dite SEVESO demande aux États et aux entreprises d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et de prendre les mesures nécessaires pour y faire face. La directive SEVESO 2 renforce le dispositif de prévention des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses en introduisant des mesures complémentaires par rapport à la directive initiale. Ces mesures consacrent les « bonnes pratiques » en matière de gestion des risques : introduction de dispositions sur l'utilisation des sols afin de réduire les conséquences des accidents majeurs, prise en compte des aspects organisationnels de la sécurité, amélioration du contenu du rapport de sécurité, renforcement de la participation et de la consultation du public.

Signalisation ferroviaire : ensemble de signaux et de dispositifs devant être respectés par les trains en circulation, notamment pour garantir une sécurité optimale. Il existe plusieurs types de signaux lumineux, ainsi que des tableaux indicateurs relatifs à la vitesse ou à la typologie des voies.

Site classé : défini par les articles L341-1 à L341-22 et L581-4 à L581-6 du Code de l'environnement, le classement est le moyen d'assurer avec le plus de rigueur la protection des sites naturels de grande qualité. Après classement, l'autorisation du ministre chargé de l'environnement est obligatoire pour entreprendre les travaux susceptibles de détruire ou de modifier l'état ou l'aspect des lieux.

Site inscrit : monument naturel ou technologique ou site de caractère historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque, qui a fait l'objet d'une inscription sur la liste des monuments naturels du ou des départements au(x)quel(s) il appartient (L.341-1 à L.341-22 du Code de l'environnement). L'inscription a pour but la conservation de milieux et de paysages dans leur état actuel, de villages et bâtiments anciens, la surveillance des centres historiques, le contrôle des démolitions, l'introduction de la notion d'espace protégé dans les raisonnements des acteurs de l'urbanisme. Elle entraîne, pour les maîtres d'ouvrage, l'obligation d'informer l'administration de tous projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site.

Situation de projet : situation future dans laquelle le projet est considéré comme étant mis en service.

Situation de référence : situation future dans laquelle le projet n'est pas considéré comme étant mis en service. La comparaison entre la « situation de projet » et la « situation de référence » permet de mesurer les effets supposés du projet. À noter également que la situation de référence diffère de la situation actuelle par la prise en compte des évolutions prévisibles du contexte d'ici l'horizon étudié [conjoncture économique, projets réalisés...].

Socio-économie : approche intégrant des facteurs sociaux dans les calculs économiques. Par exemple, la sécurité, les gains de temps, l'impact sur l'environnement... sont des critères socio-économiques.

Sous-station : poste de transformation et de distribution du courant électrique à la caténaire.

Taux d'actualisation : ce taux est utilisé pour apprécier l'intérêt que représentent les investissements publics pour la collectivité, au regard des bénéfices futurs attendus. Son niveau dépend du poids que l'on souhaite donner au futur (« un euro d'aujourd'hui aura moins de valeur demain »). On donne ainsi plus de valeur au futur si le taux d'actualisation est faible, favorisant les investissements à long terme.

Taux de rentabilité interne : taux d'actualisation appliqué à un projet, qui annule le bénéfice actualisé* sur la durée de l'évaluation (50 ans généralement). Pour faire l'analogie avec un placement, on peut dire que l'investissement est intéressant dès lors que le bénéfice engendré par le projet compense, au minimum, la perte de valeur de la somme investie du fait de l'actualisation.

TER : service de transport ferroviaire régional [trains express régionaux] mis en place par la SNCF et par les régions à partir des années 1990 pour assurer des déplacements principalement intrarégionaux.

Terrier : installation ferroviaire en souterrain qui permet à une ou plusieurs voies de franchir un groupe complet de voies, ou de s'intercaler dans un groupe de voie.

Tram-train : mode de transport innovant. Il est capable de circuler à la fois comme un tramway en ville, et comme un train régional sur les voies du réseau ferré national. Il combine les caractéristiques de ces deux modes de transport puisqu'il possède les avantages du tramway (accélération, freinage, gabarit) et ceux du train (résistance aux collisions, équipements de sécurité embarqués).

Transilien : regroupement de toute l'activité de la SNCF relative à l'exploitation des lignes et des gares du réseau d'Île-de-France, ainsi que les sections de lignes du RER hors RATP.

Trémie : rampe d'accès à un tunnel routier ou le tunnel lui-même, une trémie est également un belvédère qui désigne un tunnel court permettant à une voie de circulation de passer en dessous d'une autre. Lors de leur construction, de nombreux bâtiments respectent des normes en matière de résistance au feu et à sa propagation. Les trémies permettent de faire circuler les personnes et les biens (portes, cages d'escalier, convoyeurs...) et les fluides (eau, air, électricité, fioul, produits chimiques...) au sein du bâtiment.

Valeur actualisée nette (VAN) : somme des flux actualisés. Le projet est créateur de valeur si sa VAN est positive.

Vitesse d'approche : vitesse permettant à un train de s'approcher de la fin de son autorisation de mouvement de manière sécuritaire.

Voie : paire de rails (file 1, file 2) + traverses.

Zone inondable : zone où peuvent s'étaler les débordements de crues, dans le lit majeur et qui joue un rôle important dans l'écrêtement des crues. La cartographie de ces zones inondables permet d'avoir une meilleure gestion de l'occupation des sols.

Zones urbaines sensibles : territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires. On distingue parmi elles les zones de redynamisation urbaine (ZRU) et les zones franches urbaines (ZFU). Les ZRU et les ZFU bénéficient d'aides spécifiques sous forme d'exonérations fiscales et sociales. Les zones urbaines sensibles constituent un sous-ensemble de l'ensemble plus large des 2 500 quartiers prioritaires objets des contrats urbains de cohésion sociale (CUCS) qui ont succédé aux contrats de ville.

ANNEXE 3 :

LISTE DES ÉTUDES

Les études de trafics

- Enjeux de déplacements et estimations de trafic du prolongement du RER E à l'ouest, STIF, 2010

Les études d'infrastructures

- Fonctionnalités des gares, RFF/Systra, mars 2009
- Études techniques des tracés et gares, RFF/Systra, mars 2009
- Enjeux de sécurité liés au choix de configuration du tunnel, RFF/BG Conseils, septembre 2009

Les études environnementales

ÉTUDES RELATIVES AU BRUIT

- Note méthodologique sur l'étude bruit, RFF/ACOUplus, septembre 2009
- État initial – Mesures acoustiques à Poissy et entre Mantes et Épône, RFF/ACOUplus, décembre 2009
- État initial – Mesures acoustiques à Nanterre, RFF/ACOUplus, décembre 2009
- Impact du projet entre Mantes-la-Ville et Épône, RFF/ACOUplus, mars 2010
- Impact du projet de saut-de-mouton sur le « Petit Nanterre », RFF/ACOUplus, mars 2010
- Impact du projet au niveau de la gare de Poissy, RFF/ACOUplus, mars 2010
- Étude acoustique, RFF/ACOUSTB, juin 2010

AUTRES ÉTUDES

- Étude environnementale et évaluation carbone, RFF/Inexia, juin 2010

Autres études

- Étude préliminaire de suppression de passage à niveau : passage à niveau 7 à Vernouillet, RFF/Egis Rail, septembre 2008

Le dossier du débat public sur le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest a été conçu par Réseau Ferré de France (RFF) et le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), en lien étroit avec Transilien/SNCF.

Conception, rédaction et mise en page : C&S Conseils/Parimage
Photos, cartes, schémas : tous droits réservés

Impression : Ateliers Demaille



