

**Réunion d'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise  
en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de prolongement  
du RER E à l'ouest**

**Procès-Verbal**

Date de la réunion : vendredi 16 décembre 2011

Lieu : préfecture des Hauts-de-Seine

Liste des participants :

Mme Catherine GOUSSARD - préfecture des Hauts-de-Seine  
M. Jérôme BOUVERET - préfecture des Hauts-de-Seine  
M. Didier BITAUX - préfecture des Hauts-de-Seine  
M. Julien LECOUVREUR - DRIEA/SPOT  
Mme Céline BARON - DRIEA/UT75  
Mme Anne-Marie PERREAUX - DDT78  
Mme Fabienne ROQUIER-CHAVANES - DRIEA/UT92  
M. François WAZIA - DRIEA/UT92  
Mme Kim MYARA - DRIEA/UT92  
M. Pascal TABO - Conseil général des Hauts-de-Seine  
Mme Hélène BARBOT-DÉGOT - Conseil général des Hauts-de-Seine  
M. Yves DRAHI - Chambre des métiers et de l'artisanat de Paris  
M. Xavier IRIONDO - Chambre des métiers et de l'artisanat des Hauts-de-Seine  
M. Jean FAUSSURIER - RFF  
M. Hugues NOLLET - RFF  
Mme Delphine BOUTAUD - EGIS France  
M. Antoine MERLOT - EGIS France  
Mme Emilie DESCAMPS - Cabinet Boivin et Associés  
M. Frédéric DEFRADAS - Cabinet Boivin et Associés  
M. Serge GODAERT - Transfret  
M. Christophe VENIEN - EPADESA  
M. Didier LOURDIN - EPADESA  
M. Jean-Paul THIEVENAZ - Ville de Paris  
Mme Corinne CHARPENTIER - Ville de Paris  
Mme Yvette RANC - Ville de Paris  
M. Thierry BOURDAS - Ville de Paris  
M. Bernard AIMÉ - Ville de Neuilly-sur-Seine  
Mme Soraya BELKESSAM - Ville de Puteaux  
Mme Emmanuelle OTT - Ville de Nanterre  
Mme Françoise GUEGUEN - Ville de Courbevoie  
Mme Monique LACHGAR - Communauté d'agglomération de Mantes  
Mme Maeva TERIITEHAU - Communauté de communes de la boucle de la Seine  
M. Sylvain REMONDI - Ville de Buchelay  
M. Julien LALY - Ville d'Aubergenville  
Mme France LECCIA - Ville d'Aubergenville  
M. Jean-Luc BOUDON - Ville de Poissy  
Mme Alexandra PAU-RICLET - Ville de Poissy  
Mme Anne-Charlotte PINTENET - Ville de Maisons-Laffitte  
Mme Virginie LEJAS - Ville de Saint-Germain-en-Laye  
Mme Maria DA SILVA - Ville de Houilles  
M. Jean-Blaise BARON - Ville de Mantes-la-Jolie  
Mme Marie-Isabelle DAULLÉ - Ville de Mantes-la-Jolie  
Mme Sandrine BUJAT - Ville de Sartrouville

## Ouverture de la réunion

### Préfecture Hauts-de-Seine

Le projet de prolongement de la ligne RER E vers l'Ouest entre Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'un certain nombre de communes impactées par le tracé sur trois départements (Paris, Hauts-de-Seine, Yvelines).

Cette réunion d'examen conjoint a pour objectif de recueillir les observations des personnes publiques associées sur ces mises en compatibilité. Cette réunion doit se tenir avant le début de l'enquête publique qui commencera le 16 janvier 2012 sous la conduite de la commission d'enquête désignée par le Tribunal administratif de Cergy et qui sera présidée par Madame Gossin-Bigot.

## Présentation des caractéristiques et des objectifs du projet EOLE

### RFF

#### *Présentation du projet*

Le projet a une particularité : il est composé d'une partie « ligne nouvelle » en tunnel dans Paris et les Hauts-de-Seine. Les villes impactées sont Paris, Neuilly, Courbevoie et Puteaux. Des travaux d'aménagement auront lieu à Nanterre.

Enfin, pour le tracé entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, seront réalisés des travaux d'aménagement d'une ligne existante qui sont localisés entre Poissy et Mantes avec des éléments complémentaires qui sont des voies de garage à Rosny sur Seine, Issou, Gargenville et à Nanterre.

Il s'agit d'un projet important de transport collectif en Ile-de-France : 55 km dont 8 km de tunnel. Il a vocation à transporter de l'ordre de 700 000 voyageurs par jour. C'est la poursuite d'un projet engagé en 1989 avec une première DUP en novembre 1991 et la mise en service de la première branche du RER E en 1999.

#### *Objectifs du projet*

1. Il s'agit de décharger le RER A, ce qui était déjà l'objectif en 1989 et qui est encore poursuivi aujourd'hui. Les études de trafic montrent que le taux de décharge devrait être de l'ordre de 12 à 15% dans les sections centrales du RER A, notamment entre Châtelet – Auber – La Défense. Le projet permettra également de décharger le RER B entre Châtelet et Gare du Nord.
2. Le projet permettra l'amélioration de l'accès à la Défense notamment pour les populations qui viennent de l'Est francilien et de Seine Aval : gains jusqu'à un quart d'heure de déplacement pour rejoindre ces territoires.
3. Le projet permet de désaturer la gare Saint-Lazare : aujourd'hui les 6 trains Paris-Mantes rejoignent Saint Lazare alors que, demain, ces trains Transilien Paris-Mantes seront remplacés par des RER E qui, venant de Mantes, entreront dans le tunnel et iront jusqu'à la gare « Rosa Parks » (à Paris) où ils se retourneront. De fait, l'on a un mode nouveau d'exploitation, en recouvrement : c'est à dire que les trains actuels de l'Est qui s'arrêtent à Saint-Lazare continueront à Nanterre où ils se retourneront pour repartir tandis que les trains de Mantes-la-Jolie iront jusqu'à la gare Rosa Parks pour se retourner et repartir. Ceci est conforme aux demandes de déplacements actuels

puisque le nombre de personnes qui viennent de l'Est pour aller à l'Ouest et inversement est relativement limité. La majeure partie des déplacements radiaux se fait entre l'Ouest et Paris et sa première couronne, comme entre l'Est et Paris et sa première couronne.

4. En un quart d'heure, la relation sera faite entre le pôle Gare du Nord – Gare de l'Est et La Défense – Nanterre.
5. Enfin, l'opération d'intérêt national de Seine-Aval nécessite un projet de transport pour accompagner le développement du territoire. Le projet EOLE apporte non seulement une desserte interne à Seine-Aval qui n'existe pas aujourd'hui de façon aussi efficace mais également une amélioration des dessertes entre Seine-Aval et Paris-première couronne.

#### *Calendrier passé*

- Octobre-décembre 2010 : Débat public riche avec bonne participation. Dans le même calendrier que les débats publics de Grand Paris et Arc Express mais ceci n'a pas empêché une bonne mobilisation du public
- 9 février 2011 : délibération du Conseil du STIF.
- 17 mars 2011 : décision du Conseil d'administration de RFF : conclusions positives du projet et décision de poursuivre les études.
- Mai – septembre 2011 : période de concertation qui a rendu compte de l'avancée progressive des études avec accent mis sur les problématiques environnementales, en particulier les nuisances sonores auxquelles les populations sont très sensibles.

*La préfecture-des-Hauts-de-Seine propose de passer à l'examen des mesures de mise en compatibilité département par département et commune par commune.*

Examen des modifications des documents d'urbanisme concernés
--

### **Examen des mesures de mise en compatibilité pour la ville de Paris**

#### RFF

Le projet y est totalement souterrain. Le tunnel se raccorde à l'arrière-gare actuelle de Haussmann Saint Lazare. Le projet suit au maximum la voirie et longe globalement le RERA.

Les impacts du projet en surface se limitent à trois puits d'accès et de ventilation. La Gare Porte Maillot sera située sous le rond-point de la place Maillot qui est en zone urbaine verte. Il est apparu nécessaire de proposer une modification du PLU à l'article UV, qui définit et autorise un certain nombre de modes d'utilisation du sol. Il faut donc ajouter à la fin de l'article UV 2.1. : « les constructions et travaux d'infrastructures ferroviaires d'intérêt public et leurs ouvrages annexes dans le cadre du prolongement du RER E à l'Ouest et les affouillements et exhaussements de sol affiliés aux travaux d'infrastructures ferroviaires ».

En deuxième lieu, le projet nécessitera un complément d'aménagement de l'arrière-gare « Evangile – Rosa Parks ». Cette gare qui sera réalisée à l'horizon 2015 est déjà déclarée d'utilité publique. Elle prévoit déjà des aménagements qui serviront au projet EOLE. Néanmoins dans le cadre d'EOLE, il sera nécessaire de prévoir en complément un élargissement du pont de franchissement du canal Saint Denis. Il est donc apparu nécessaire de proposer une modification dans la liste des emplacements réservés pour prendre en compte cet élargissement de la plate-forme ferroviaire au canal Saint Denis.

RFF propose également un emplacement réservé sous la place Maillot, pour la gare Porte Maillot. Enfin, RFF propose des modifications des extraits des planches qui figurent au PLU afin de représenter les emplacements réservés proposés.

### Ville de Paris

Une lettre du Maire de Paris a été adressée au Préfet des Hauts-de-Seine hier, elle ne lui est donc pas encore parvenue. Cette lettre précise la position de la ville par rapport à ce dossier, notamment concernant la mise en compatibilité du PLU.

Concernant la première proposition de RFF qui est un additif au rapport de présentation, la Ville émet une observation de forme : à Paris, le PLU a un rapport de présentation général qui date de l'élaboration de 2006 et n'est jamais modifié. A chaque nouvelle procédure, un nouveau fascicule intitulé « Rapport de présentation de ladite procédure » est ajouté. S'agissant du prolongement d'EOLE, l'ensemble du volet de la mise en compatibilité concernant Paris sera ajouté. L'additif au rapport de présentation n'est donc pas nécessaire. La proposition peut être supprimée.

Concernant le complément proposé à l'article UV 2.1. du règlement pour la zone urbaine verte du PLU, la Ville propose un ajout différent : « Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la création d'une gare en infrastructure de l'espace vert central de la Porte Maillot dans le cadre du projet de prolongement d'EOLE vers l'Ouest ». Cette phrase modifiée permet de cibler la gare de la porte Maillot qui est le seul espace majeur de la zone UV touché par le projet. RFF propose également d'admettre en zone UV les affouillements et exhaussements dans le cadre des travaux ferroviaires, ce qui semble inutile à la Ville de Paris puisque ces affouillements et exhaussements font partie des travaux d'infrastructures ferroviaires qui seront autorisés par l'ajout précédent au règlement. Les modifications qu'on apporte au PLU dans le cadre d'une procédure telle que celle-ci doivent se limiter au strict nécessaire pour le projet. Or, cette phrase pourrait autoriser tous les affouillements dans le cadre de travaux ferroviaires quels qu'ils soient. La Ville de Paris souhaite donc que ce deuxième item ne soit pas introduit.

Les emplacements réservés proposés, au nombre de deux (un pour la gare souterraine de la Place Maillot et un pour l'élargissement de la plate-forme ferroviaire quais de la Gironde et de la Charente), sont situés en zones UG (zone urbaine générale) et UV (zone urbaine verte, dont le règlement va être modifié). Ces aménagements sont parfaitement admis dans la zone UG et le seront dans la zone UV grâce à l'ajout proposé. Les emplacements réservés envisagés ne sont donc pas nécessaires et doivent être supprimés.

Concernant les rapports domaniaux à entretenir entre RFF et la Ville de Paris, la Ville de Paris souhaite, dans le cadre d'un dossier de déclaration d'utilité publique, ne pas être expropriée de son domaine mais que les occupations de RFF en infrastructures et superstructures passent par des conventions d'occupation du domaine public de la Ville de Paris. De son côté, la Direction de la voirie et des déplacements a besoin d'avancer dans la précision sur les différents travaux à prévoir sur l'espace public : y aura-t-il trois ou quatre émergences ? La Ville a besoin d'arriver à un point d'accord avec RFF.

En effet, RFF a présenté à la Ville de Paris une première fois quatre puits et n'en présente plus que trois dans le schéma de principe. De plus, le schéma de principe n'indique pas ce qui est fait du tunnelier, une fois qu'il arrive à la gare Saint Lazare : la question est de savoir s'il reste dans le sous-sol ou s'il sort par un quatrième puits. La Ville de Paris a besoin de précisions.

Pour le secteur qui est compris dans les secteurs d'aménagement de la Ville de Paris (19<sup>ème</sup> arrondissement), la Ville souhaite que les relations se poursuivent de façon à ce que cela puisse être pris en compte dans le cours ordinaire de ses opérations d'aménagement, c'est pourquoi la ville ne souhaite pas que soient inscrits des emplacements réservés.

#### RFF

Il y a bien seulement trois puits définitifs. Le quatrième est un puits de chantier dans le secteur de Haussmann Saint-Lazare, donc provisoire.

Le tunnelier sera probablement démonté dans l'ouvrage d'entonnement (raccordement entre la partie « section courante du tunnel qui en principe sera un mono tube » et la partie « Gare Haussmann Saint-Lazare existante »). C'est dans cet ouvrage de raccordement que le tunnelier sera démonté puis sans doute évacué en pièces détachées vers son point de départ, c'est à dire à Courbevoie. Il n'y aura donc pas d'incidence sur la voirie parisienne pour le tunnelier.

Concernant les emplacements réservés, *a priori*, RFF ne voit pas de difficulté.

Sur la question de l'occupation par une convention par rapport à l'expropriation, RFF ne peut pas apporter de réponse immédiate. Il s'agit d'un élément qui peut faire l'objet de discussions ultérieures.

#### DRIEA/UT75

La Porte Maillot est intégrée pour sa moitié Sud dans le Site classé du Bois de Boulogne. Or, tous les travaux qui peuvent être envisagés dans un site classé nécessitent une autorisation spécifique du Ministre chargé des Sites. Dans le cas présent, selon les documents fournis, la gare serait dans la moitié Nord de la Porte Maillot donc en dehors du Site. Cependant, du fait de la présence d'installations de chantier et compte tenu des projets d'affouillements prévus, il s'agit d'un dossier qui devra passer en commission des Sites.

#### Ville de Paris

Dans le dossier fourni par RFF, il n'est pas complètement clair que l'espace occupé à la Porte Maillot soit restitué en son état actuel. Les travaux du projet EOLE doivent comprendre également la restitution de la couverture végétalisée de cet espace.

#### RFF

Il n'est pas aujourd'hui encore prévu de mesures mais RFF prend pleinement acte de la demande de la Ville de Paris.

### **Examen des mesures de mise en compatibilité pour les communes du département des Hauts-de-Seine**

#### RFF

Sur les Hauts-de-Seine, le projet est toujours en tunnel jusqu'au secteur de Nanterre la Folie, avec une gare sous le CNIT et des puits d'accès, de secours et de ventilation, qui sont au nombre de 5 dont 2 sur la commune de Courbevoie et 3 sur la commune de Neuilly-sur-Seine. S'agissant de cette dernière, il ressort des contacts pris avec la ville qu'il n'est pas apparu nécessaire de mettre en compatibilité le document d'urbanisme actuel, sachant que la commune a prévu une mise à jour de son document d'urbanisme en 2012. La commune a été informée du projet EOLE pour qu'il soit intégré dans la mise à jour prévue ultérieurement.

### Ville de Neuilly-sur-Seine

La commune est effectivement en procédure d'élaboration du PLU. Elle intégrera les éléments nécessaires à une prise en compte du projet EOLE. En revanche, la ville s'interroge sur la nécessité d'avoir 3 puits alors que 2 semblent suffire, compte tenu des distances, de la difficulté d'intégration dans un site très dense et de l'étroitesse du domaine public à l'endroit où passe le trajet de principe. Par ailleurs, il y a une remarque à faire sur la proximité du forage de l'Albien avec le tracé de principe. Cette proximité impose que ce point soit regardé attentivement.

### RFF

S'agissant du puits existant, il y aura un examen des mesures à prendre pour qu'il n'y ait pas d'incompatibilité avec le projet EOLE. En ce qui concerne le nombre de puits, la réglementation impose un puits tous les 800 mètres.

### Ville de Neuilly-sur-Seine

En respectant la réglementation, 2 puits suffisent.

### RFF

Le linéaire de tunnel sur Neuilly doit faire environ 2 kilomètres. Il s'agit d'un sujet pour lequel il y a obligation de consulter les services de secours : pompiers de Paris et du département des Hauts-de-Seine. Des échanges ont déjà eu lieu avec ces services. Ces derniers peuvent accepter un certain assouplissement sur l'espacement des puits. On pourrait monter à 850 mètres, sachant qu'il sera difficile de faire plus. On ne peut donc pas garantir que l'on pourra se contenter de 2 puits sur la commune de Neuilly.

La demande de la ville de Neuilly satisferait RFF qui n'a pas intérêt à multiplier les puits. Sous réserve d'un examen complémentaire avec les pompiers, qui ont la maîtrise dans ce domaine, RFF regardera ce qu'il est possible de faire.

Sur Courbevoie, il n'est pas apparu nécessaire de mettre en compatibilité le document d'urbanisme.

*RFF passe la parole au bureau d'études EGIS en ce qui concerne la commune de Puteaux*

### Bureau d'études EGIS

Après analyse du POS partiel n°3 en vigueur, il a été proposé :

- d'ajouter un additif au rapport de présentation afin de présenter succinctement le projet ;
- de modifier l'article 1-2-1 de la zone UCg en y admettant les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- d'ajouter un paragraphe au premier article de la zone UB afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif implantées dans une nouvelle zone UB1 délimitée graphiquement au plan de zonage. Dans cette zone s'applique l'article 1 modifié.

Il n'est pas prévu d'emplacement réservé.

### EPADESA

A la lecture du dossier, il est proposé une modification du POS actuel, sachant que la ville de Puteaux est sur le point d'approuver son PLU, celui-ci pourrait être approuvé en début d'année 2012, soit dans la période de l'enquête publique de la DUP. En outre, à la lecture du projet de PLU, il n'y aurait, a priori, pratiquement pas besoin de modification du règlement. Il s'agit donc plus d'un problème de procédure.

*RFF demande si l'EPADESA souhaite, au vu des observations précédentes, que le POS ne soit pas mis en compatibilité.*

### EPADESA

Les propositions dans le cadre du POS sont fondées. Cependant, à l'issue de l'enquête publique de la DUP, on pourrait ne plus être sous le régime du POS mais sous celui du PLU. Dans ces conditions, il faudrait peut-être évoquer le POS aujourd'hui applicable ainsi que le PLU qui sera applicable à l'issue de l'enquête publique de la DUP.

### DRIEA/UT92

La question de l'articulation entre la mise en compatibilité du POS par DUP et le PLU en cours d'élaboration s'est posée à l'occasion de l'examen du dossier. A l'issue de cette analyse, deux hypothèses ont été dégagées :

- Si le PLU de Puteaux est approuvé avant le prononcé de la DUP, il faudra considérer que les mesures de mise en compatibilité, qui sont actuellement proposées dans le dossier, seront appliquées au PLU, car le POS aura disparu. Concrètement, l'application des dispositions issues de la DUP (zone UB du POS) conduira à modifier le sens de l'article 1 de la zone UB du PLU de Puteaux, article qui est actuellement contenu dans le projet arrêté et qui interdit « *Toutes les constructions non visées à l'article UB2 ainsi que celles nécessaires au service public ou d'intérêt collectif (CINASPIC)* ». Au vu de cet article, il y a donc actuellement un empêchement, dans le projet de PLU en zone UB, pour les installations nécessaires au projet EOLE. Pour tenir compte de la mise en compatibilité, l'interdiction posée à l'article 1 de la zone UB du PLU ne portera donc plus sur les CINASPIC. Pour mettre en cohérence ensuite le règlement du PLU avec la mise en compatibilité et pour faciliter la lecture, il serait souhaitable que la commune lance, dans un deuxième temps, une procédure d'adaptation de son PLU afin de reformuler l'article 1 de la zone UB en supprimant l'interdiction des CINASPIC.

- Si le PLU de Puteaux est approuvé après le prononcé de la DUP, la commune pourra anticiper la disparition du POS en modifiant, avant l'approbation du PLU, le règlement de la zone UB (article 1 susvisé) du PLU qui interdit les CINASPIC. L'objet de cette modification, par anticipation, sera de supprimer cette interdiction dans le projet arrêté afin que l'interdiction des CINASPIC ne soit plus effective dans le projet approuvé.

*La préfecture des Hauts-de-Seine demande quand sera approuvé le PLU. Aucune précision ne peut être apportée sur ce point.*

### EPADESA

Sous couvert de la ville de Puteaux, l'enquête publique a été réalisée et le rapport du commissaire-enquêteur a été rendu.

### Cabinet Boivin et Associés

Les deux hypothèses énoncées précédemment impliquent qu'il convient peut-être, à titre de précaution, de compléter le dossier de mise en compatibilité, ceci afin de mentionner explicitement le projet de PLU en indiquant que si celui-ci était approuvé avant la DUP, il serait mis en compatibilité. Il convient donc de compléter le dossier en ce sens.

*La préfecture des Hauts-de-Seine demande à la ville de Puteaux si cette proposition lui convient puis passe la parole à la ville de Courbevoie.*

### Ville de Courbevoie

La ville n'est pas directement concernée par une mise en compatibilité mais le projet prévoit 2 puits sur son territoire : le premier situé sur la rue de l'Abreuvoir à proximité des quais, le second sur l'avenue Gambetta. Les questions portent sur le phasage et sur les conséquences en matière de circulation. Par ailleurs, à l'occasion de la mise en compatibilité sur Puteaux, est évoqué le cas d'une émergence qui relierait l'ensemble Coupole aux voiries existantes. L'ensemble Coupole étant proche de Courbevoie, il est demandé des précisions sur ce point.

### RFF

S'agissant des puits, il n'est pas possible à ce stade du projet d'être plus précis sur les impacts des travaux sur la voirie et sur la circulation. Concernant le puits sur la rue Gambetta, il devrait être possible, compte tenu des caractéristiques de l'avenue, de faire des travaux sans gêner la circulation. En ce qui concerne le puits situé plus près de la Seine, il conviendra de définir, avec la ville de Courbevoie, l'emplacement qui sera le moins gênant, aussi bien en situation définitive que pour la phase chantier.

Sur la localisation précise des émergences, il y a un travail sur le terrain à mener conjointement avec les communes, à l'exemple de ce qui a été commencé avec Neuilly. S'agissant du deuxième point, qui ne relève pas de la réunion du jour, qui est celui de l'impact du chantier sur la circulation, un travail a été entamé, avec l'aménageur public, pour mettre en place le dispositif qui permettra, dans cette phase nouvelle d'études en 2012, de gérer les conséquences des travaux sur l'organisation des circulations. Dans le secteur de La Défense, le sujet est d'une grande complexité, car il ne concerne pas que le projet EOLE ; il y a d'autres travaux, qui concernent l'aménageur.

*La préfecture des Hauts-de-Seine interroge RFF sur l'émergence de la Coupole.*

### RFF

Concernant l'émergence de la Coupole, le projet est, au stade actuel, assez peu défini. C'est un sujet qui n'a pas encore été regardé dans le détail.

### EPADESA

Deux précisions méritent d'être apportées sur ces sujets qui concernent directement l'EPADESA. Comme le disait RFF, une organisation relativement structurée est en train de se mettre en place afin de gérer l'impact de l'ensemble des chantiers qui touchent le territoire allant de Courbevoie à Nanterre. Il s'agit d'un chapelet de chantiers qui sont portés par l'aménageur mais qui vont se dérouler en même temps que le chantier d'EOLE. Il y a donc un enjeu extrêmement important, extrêmement fort, à organiser l'ensemble des chantiers afin que cela se passe dans des conditions acceptables par tous, à la fois pour les habitants et les utilisateurs et pour que les chantiers puissent se dérouler dans les meilleures conditions possibles. S'agissant de la Coupole, il s'agit d'un sujet sur lequel l'EPADESA est

extrêmement attentif, sachant qu'il y a aujourd'hui un projet de restructuration du programme commercial de la Coupole et qu'il convient évidemment d'intégrer l'accès à la gare EOLE au projet de la Coupole. Il s'agit d'un travail qui débute et qui fera l'objet de beaucoup d'allers-retours.

#### RFF

La phase d'AVP (études d'avant projet) qui va débiter en 2012 permettra de préciser ces points.

*En l'absence d'autres interventions, la situation de la commune de Nanterre est évoquée.*

#### RFF

Sur Nanterre, le projet est en surface. Dès la sortie du tunnel, l'on se retrouve sur le secteur ferroviaire de la Folie sur lequel sera réalisée une gare. Le tracé emprunte ensuite le faisceau existant de la Folie, pour se raccorder au groupe V, qui correspond aux voies venant de la gare Saint-Lazare (de surface). Ce raccordement se fait dans le secteur dit du pont de Rouen, qui franchit l'autoroute A86, à côté duquel il sera nécessaire de réaliser un « saut de mouton » qui est un ouvrage de franchissement permettant d'éviter les cisaillements de circulation entre les RER E en provenance de Mantes et les autres trains, Transilien ou grandes lignes, qui viennent de Paris Saint-Lazare et qui vont vers Mantes-la-Jolie. Il y a également la réalisation, dans le prolongement de la nouvelle gare de Nanterre la Folie, de 3 tiroirs de retournement, car cette gare servira de terminus pour les missions Est d'EOLE. Le projet prévoit aussi la réalisation de voies de garage sur le secteur de l'île ferroviaire.

Dans le secteur de Nanterre, les emprises sont déjà pour l'essentiel propriété de RFF ou de la SNCF. Dès lors, le projet ne nécessite pratiquement pas d'acquisition foncière. Toutefois, dans le cadre du projet urbain en cours de réflexion, qui s'articule avec le projet EOLE, il pourrait être nécessaire de décaler vers le nord le faisceau de voies à La Folie, ce qui pourrait impacter l'immeuble « Les Reflets ». Il y aura également des reconstructions d'ouvrages à réaliser, notamment ceux de la rue Arago et de la rue François Henriot, et celui qui permet de franchir la rue Noël Pons (au titre du projet d'aménagement urbain, non du projet Eole).

#### Bureau d'études EGIS

Il est proposé :

- d'ajouter un additif au rapport de présentation afin de présenter succinctement le projet, selon l'exemple de la commune précédente ;
- de faire évoluer, sur le plan n°1, le tracé de la zone UM afin d'y inclure les parcelles nécessaires à l'opération. Il s'agit d'élargir le zonage afin de prendre en compte l'élargissement des voies ;
- de créer sur le plan 2g un emplacement réservé pour l'élargissement du plan de voie du chemin de fer ;
- d'actualiser la liste des emplacements réservés dans le rapport de présentation.

#### Ville de Nanterre

Tout d'abord, d'un point de vue technique, les modifications proposées ne semblent pas pertinentes en l'état. Concernant la création de l'emplacement réservé, celui-ci est inscrit, au profit de RFF, sur des terrains qui sont déjà la propriété de RFF. Par conséquent, l'outil proposé ne semble pas pertinent. En ce qui concerne l'extension de la zone UM, le chiffre de

39 000 m<sup>2</sup> environ figurant dans le dossier ne se retrouve pas à la lecture des plans fournis<sup>1</sup>. Par ailleurs, la ville envisage de faire une série de modifications en 2012. Dans ce contexte, les différentes procédures auraient pu être mises en cohérence en terme de calendrier. Par ailleurs, sur ce que disent ces modifications sur le projet urbain, le maire de Nanterre a eu déjà l'occasion de s'exprimer de nombreuses fois sur ce qu'il pensait du projet global. La ville de Nanterre accepte le passage du RER E sur son territoire. Le projet n'améliore pas, en tant que tel, la desserte des Nanterriens. Il était entendu, pour le maire de Nanterre, que le passage du RER E permettrait une amélioration des aménagements urbains du secteur du faisceau. Or, lorsque l'on examine les mesures proposées dans le dossier, on s'aperçoit qu'elles contreviennent à cette idée, puisqu'elles aboutissent à un élargissement du faisceau au niveau des voies de retournement. La deuxième remarque est que l'option de décalage des voies vers le nord n'est pas prise en compte dans les modifications qui sont proposées ici. Pour l'instant, la ville de Nanterre n'est pas très satisfaite des modifications proposées.

**Remarques de la Ville de Nanterre formulées après la réunion**

*Pourquoi l'ouvrage franchissant la rue Noël Pons, à la différence des deux autres, est-il mentionné lors de la réunion, alors qu'il ne l'est pas dans le schéma de principe ?*

*Sur la question des surfaces des emplacements réservés, c'est à RFF de vérifier les surfaces, discordantes dans le dossier de mise en compatibilité (1,6 hectare au lieu de 3,9 hectares).*

*Concernant la remarque de l'EPADESA ci-dessous, il faudra préciser s'il s'agit d'un décalage du plan de voies de 20 ou 30 mètres.*

*Au sujet des impacts du décalage des voies vers le nord, il apparaît que les deux immeubles Reflets Défense et Challenge 92 seraient impactés (cf. documents EPADESA du COPIL du 29/09/2011).*

*Concernant l'île ferroviaire, malgré la position exprimée par l'EPADESA, la Ville souhaite désenclaver ce secteur pour améliorer l'accès au Petit Nanterre, et permettre une reconquête du foncier de ce site.*

**RFF**

Le déplacement vers le nord du faisceau ne pouvait pas être pris en compte puisque la conclusion du schéma de principe était faite avant que les conclusions ne soient tirées notamment du comité de pilotage du 29 septembre 2011 qui a recommandé ce déplacement vers le nord du faisceau.

Pour faire suite positivement à la remarque de la commune, RFF engage toutefois les AVP (études d'avant projet) sur cette base d'un décalage vers le nord parce que cela correspond à ce que souhaite le comité de pilotage. A noter qu'il n'y a toujours pas de notification formelle confirmant cette orientation, hormis un compte-rendu du comité de pilotage. Ces études sont lancées, nonobstant les questions de financement, qui ne sont pas le sujet de la réunion du jour.

*RFF demande à la ville de Nanterre de reformuler son observation sur l'élargissement de la zone UM (cf supra). RFF procèdera à une vérification de ce point.*

<sup>1</sup> Le dossier de mise en compatibilité indique la superficie de l'emplacement réservé qui est de 39 089 m<sup>2</sup>.

## EPADESA

Le dossier de mise en compatibilité appelle 2 remarques :

- il semble opportun, pour préserver la qualité du projet urbain qui pourrait être mise en œuvre sur les Groues, de décaler la gare sur environ 30 mètres au nord. Comme indiqué à la page 14 du dossier, ce décalage aurait un impact sur une parcelle qui est mentionnée en jaune en tant que « zone soumise à la DUP - projet en surface ». S'agissant de l'extension de la zone UM, il s'agit d'une solution qui préserve aujourd'hui la réalisation d'EOLE. Cependant, au regard du projet urbain des Groues, qui reste à définir et sur lequel on dispose de quelques études menées ces dernières années, cette solution pourrait être contraignante, car c'est une zone purement ferroviaire. A ce jour, rien n'est établi, mais il y a certaines propositions qui prévoient des constructions sur tout ou partie de cette gare. Par conséquent, ce qui est proposé aujourd'hui permet de réaliser EOLE, mais au regard du projet urbain, il y aura nécessité d'apporter des modifications dans le cadre d'une révision du PLU qui pourrait s'engager début 2013, selon les informations fournies par la ville de Nanterre.

- une autre remarque concerne les garages des rames. Sur ces garages, il n'y a pas d'extension de la zone UM alors qu'il s'agit d'un secteur purement ferroviaire. Dans ce contexte, il pourrait être judicieux d'étendre la zone UM sur le site prévu pour le garage des rames.

## RFF

Compte tenu du schéma dans lequel l'on se place, qui est celui d'une mise en compatibilité du PLU pour permettre le projet EOLE puis une adaptation du PLU en 2013, il s'agit d'un jeu d'ajustements qui pourrait être pertinent.

*RFF se tourne vers le bureau d'études EGIS et vers le Cabinet Boivin et Associés, qui ne font pas de commentaire particulier sur ce point. La Préfecture des Hauts-de-Seine propose que cette question fasse ultérieurement l'objet d'un examen approfondi. La Préfecture des Hauts-de-Seine demande ensuite si d'autres participants souhaitent intervenir pour le département des Hauts-de-Seine (ex : Conseil Général, chambres consulaires).*

## Conseil Général des Hauts-de-Seine

S'agissant de l'immeuble «Les Reflets», il conviendrait de préciser si oui ou non cet immeuble est inclus dans le périmètre de l'emplacement réservé.

## Bureau d'études EGIS

A l'heure actuelle, l'emplacement réservé, qui passe au sud de cet immeuble, ne l'impacte pas.

*La ville de Nanterre pose la même question à propos d'un autre immeuble*

## RFF

Le seul bâtiment qui serait impacté, dans le cadre du décalage du faisceau vers le nord, est l'immeuble « Les Reflet ». Le dossier de mise en compatibilité du PLU a été élaboré sur la base du projet initial sans décalage du faisceau.

## EPADESA

Actuellement, l'emplacement réservé ne touche pas cette parcelle mais il apparaît, au vu du dossier, que la DUP impactera cette parcelle.

## RFF

Cet immeuble est effectivement inclus dans le périmètre de la DUP.

## EPADESA

Il n'y a actuellement pas de difficulté. Il faut en effet distinguer un périmètre de DUP, ce qui n'induit pas forcément une expropriation, et un emplacement réservé qui permet de réaliser le projet EOLE, tel qu'il est défini aujourd'hui.

## Cabinet Boivin et Associés

S'agissant de la question du garage des rames soulevée précédemment, il conviendra de vérifier, d'un point de vue juridique, s'il y a un complément à apporter sur le document de mise en compatibilité, cette difficulté n'ayant pas été vue initialement.

## EPADESA

Il s'agit d'un site particulièrement complexe. Autour de la gare, le projet reste à définir. En revanche, au niveau du garage des rames, il n'y aura pas beaucoup de possibilités de projet urbain, sachant que la fonction ferroviaire sera très fortement confortée.

## Conseil Général des Hauts-de-Seine

Il se dégage une ambiguïté au vu des échanges précédents. Il y a ambiguïté par rapport au document d'urbanisme et il ne faudrait pas que cette ambiguïté subsiste au moment de l'enquête publique, entre le projet que l'on soumet et le projet que l'on envisage au moment de l'AVP. Il faudrait savoir comment RFF entend clarifier cela pour la période de l'enquête.

## RFF

Actuellement, il y a un projet que l'on définit pour la DUP qui vise à sécuriser le projet EOLE du point de vue de l'enquête publique. Par ailleurs, il y a des éléments d'incertitude qui existent et qui sont dus au calage continu entre le projet urbain et le projet d'infrastructure. Il n'y a donc pas d'insécurité juridique, car ce dont il s'agit aujourd'hui est la définition du périmètre de la DUP pour le projet EOLE.

## Conseil Général des Hauts-de-Seine

Il y a toutefois un projet associé. Le projet urbain ne sera pas le même, selon qu'il y aura décalage ou pas du faisceau. Il y aura donc forcément des attentes au niveau de l'enquête, des précisions attendues sur le sujet et cela même si le périmètre de la DUP permet de couvrir les deux options.

## Cabinet Boivin et Associés

On se situe au stade de la DUP. Par conséquent, on n'est pas au stade du niveau de détail du parcellaire. La marge de manœuvre existe. En outre, il est juste de recentrer le débat en disant que l'on est ici pour la mise en compatibilité de documents qui sont liés au projet EOLE.

## EPADESA

Il y a effectivement deux échelles de projets : le projet EOLE, avec un calage qui est de l'ordre de 30 mètres sur une implantation de la gare, et le projet de quartier de gare qui reste à définir.

## DRIEA/UT92

Aujourd'hui, on a une DUP avec arrêté de mise en compatibilité qui correspond à une étape A de modification du PLU. Rien n'empêche qu'après, au fur et à mesure de l'approfondissement

des études sur le projet urbain, l'on ait une nouvelle modification du PLU qui sera soumise à enquête publique. Le document ainsi modifié permettra de réaliser le projet d'aménagement.

#### Préfecture des Hauts-de-Seine

Il est quelque fois difficile de faire coïncider les projets dont les phasages sont différents.

#### Conseil Général des Hauts-de-Seine

Il ne s'agit pas de se placer sur le plan de la DUP mais plutôt en termes de communication vers le public lors de l'enquête publique, notamment en terme d'approche sur ce sujet lors d'éventuelles réunions publiques

#### Préfecture des Hauts-de-Seine

Les réunions publiques ont déjà eu lieu en ce qui concerne la concertation sur le projet EOLE.

#### RFF

Durant les réunions qui se sont déjà déroulées, le public a parfaitement eu conscience que l'on parlait d'un projet ferroviaire. Ensuite, il s'agit ici de travailler sur l'encadrement juridique qui permet à ce projet ferroviaire d'avancer. Le public a conscience qu'il y a d'autres projets qui « dialoguent » avec le projet EOLE. Le fait que le projet urbain ne soit pas totalement calé ne remet pas en cause le projet ferroviaire. Cela ajoute surtout de la difficulté technique liée au fait que l'on doit avancer sur le projet ferroviaire tout en restant à l'écoute des besoins permanents de calage. Depuis près de deux ans, il n'a pas été ressenti de difficulté de la part du public, mais plutôt une difficulté des différents partenaires d'articuler les calendriers et les objectifs divers.

#### Préfecture des Hauts-de-Seine

S'il y a des questions durant l'enquête publique, le commissaire-enquêteur saura écarter celles qui ne cadrent pas avec le sujet.

#### Conseil Général des Hauts-de-Seine

Lors d'une éventuelle réunion publique, les riverains de la gare Nanterre la Folie risquent de se poser des questions sur le projet qui leur est présenté et qui ne sera forcément celui qui sera finalisé à l'AVP.

#### Préfecture des Hauts-de-Seine

Pour l'instant, il n'y a pas de réunions publiques prévues dans le cadre de l'enquête. Si le commissaire-enquêteur le décide, une réunion publique ne pourra être organisée que sur le projet EOLE lui-même.

#### Conseil Général des Hauts-de-Seine

On a le cas actuellement sur le projet de prolongement de la ligne 4 du métro, le commissaire-enquêteur n'a pas prévu de réunions publiques, mais cela n'empêche pas les communes d'organiser, à leur initiative, des réunions d'information ; il peut donc y avoir des débats sur ce sujet là, si l'on se place en terme de communication avec le public.

#### EPADESA

S'agissant de la concertation et sous couvert de la ville de Nanterre, l'ensemble des réflexions urbaines qui ont été menées sur cette problématique ont fait l'objet d'une rare concertation ; il n'y a donc aujourd'hui aucun souci sur la connaissance des différentes solutions et des

différents projets, ces travaux ayant même fait l'objet d'une exposition. Il s'agit du projet urbain qui se différencie du projet EOLE, objet de l'enquête publique.

*La Préfecture des Hauts-de-Seine demande s'il n'y a pas d'autres remarques. En l'absence de réponse, il est décidé de passer aux communes du département des Yvelines.*

## **Examen des mesures de mise en compatibilité pour les communes du département des Yvelines**

### RFF

Le projet récupère principalement des infrastructures existantes et donc les aménagements prévus sont moins importants que dans les autres départements.

Il y aura un aménagement des plans de voies de Poissy et de Mantes-la-Jolie pour améliorer la fluidité du trafic entre le Transilien et les trains régionaux, et l'aménagement des gares desservies de Poissy à Mantes-la-Jolie (accès pour les personnes à mobilité réduite et rehaussements de quais).

Les communes concernées par une mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme sont les communes de Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine.

En ce qui concerne Rosny-sur-Seine, le terminus du RER E sera à Mantes-la-Jolie, les voies de garage étant à Rosny-sur-Seine.

### Bureau d'études EGIS

Sur Poissy, il est proposé :

- d'ajouter un additif au rapport de présentation afin de présenter le projet,
- de modifier les règlements des zones UIa et Ua
- de reporter les emplacements réservés (ER) sur le plan de zonage et de modifier la liste des ER.

### Ville de Poissy

Il convient de se mettre d'accord sur le nombre des emplacements réservés; page 36-51 il est mentionné trois emplacements réservés alors que sur la liste actualisée il est mentionné l'ER n°15 et sur le plan il n'y en a plus que deux.

Une des portions touche un nombre important de propriétaires (une vingtaine) dans un quartier ancien de qualité.

Il serait judicieux soit de distinguer les m<sup>2</sup> soit de mettre plusieurs petits emplacements réservés et de les décliner. Lors de l'enquête publique les riverains vont s'interroger en voyant un emplacement réservé de 4 692m<sup>2</sup>.

Sur l'autre emplacement réservé qui concerne le site de Peugeot, il y a moins de problèmes. Sur les modifications des règlements, notamment en ce qui concerne les clôtures, la ville n'a pas de remarques particulières.

Par ailleurs, la ville de Poissy a actuellement un projet de ZAC qui va générer 2 200 logements de l'autre côté de la voie ferrée, à l'horizon 2017-2018, à proximité du projet. La

commune le mentionnera peut être dans le rapport de présentation. La réalisation d'EOLE ne sera pas neutre par rapport au projet.

#### Bureau d'études EGIS

Il y a bien deux emplacements réservés à deux endroits différents mais regroupés en un seul au bénéfice de RFF; dans le tableau récapitulatif il y a un seul emplacement réservé. Il y aurait effectivement une erreur p 36-51 où il est fait mention de trois emplacements réservés.

#### Ville de Poissy

Il serait nécessaire de décliner les deux surfaces, les riverains risquant de poser des questions sur ce point lors de l'enquête publique, la notion d'emplacement réservé étant parfois assimilée à une procédure d'expropriation. Il faut faire preuve de pédagogie et non pas seulement s'appuyer sur un dossier technique.

#### Bureau d'études EGIS

Il n'y a pas de problème pour différencier les deux surfaces.

#### *Commune d'Aubergenville.*

#### Bureau d'études EGIS

Sur Aubergenville, il est proposé :

- d'ajouter un additif au rapport de présentation afin de présenter le projet,
- de modifier le règlement de la zone UG,
- de créer un emplacement réservé pour RFF sur le plan de zonage et d'actualiser la liste des emplacements réservés.

#### Ville d'Aubergenville

Il y a déjà eu une réunion de travail avec RFF et la SNCF pour le réaménagement de la gare. Il semble que l'emplacement réservé excède les besoins de l'opération et impacte des propriétés privées alors que ce n'est pas dans le projet de restructuration de la gare. L'emplacement réservé doit bien correspondre au projet et ne pas impacter les riverains si ce n'est pas nécessaire.

#### Bureau d'études EGIS

Les emplacements réservés sont plus importants que le projet en lui-même et ne correspondent pas forcément à la taille réelle et nécessaire de l'opération.

#### Ville d'Aubergenville

L'emprise est déjà très précise, le permis de construire (PC) étant en cours.

#### Préfecture des Hauts-de-Seine

Ce point est toujours un sujet d'inquiétude pour le public et il faut être le plus précis possible.

#### DDT 78

En cas d'emplacement réservé sur une propriété privée, le propriétaire peut demander à exercer son droit de délaissement et le porteur de projet s'engage à acheter les propriétés.

#### RFF

partage cette analyse et rejoint la position de la commune d'Aubergenville.

*Commune de Guerville.*

Bureau d'études EGIS

Sur Guerville, il existait déjà un emplacement réservé de 50 000 m<sup>2</sup> le long de la Seine pour le doublement des voies. En conséquence, il est juste proposé de mettre à jour le projet et de rajouter un additif au rapport de présentation.

Communauté d'agglomération de Mantes

Le PLU est en cours d'élaboration sur Guerville (la commune est actuellement couverte par un POS) et le projet devra être pris en compte dans ce nouveau document d'urbanisme.

*Commune de Mantes-la-Ville.*

Bureau d'études EGIS

Sur Mantes-la-Ville, il est proposé :

- d'ajouter un additif au rapport de présentation afin de présenter le projet,
- de modifier le règlement de la zone UI et NL,
- de créer un emplacement réservé pour RFF sur le plan de zonage (élargissement du plan de voies) et d'actualiser la liste des emplacements réservés.

Ville de Mantes-la-Ville

Sur le règlement il n'y a pas de remarques particulières. Par contre, en ce qui concerne les emplacements réservés, ils ne sont pas visibles sur les plans.

*La préfecture des Hauts-de-Seine demande si un plan de zonage et un tableau ont été fournis à la commune.*

Bureau d'études EGIS

Un plan a bien été fourni avec la liste des emplacements réservés

Ville de Mantes-la-Ville

Le plan apparaît difficilement lisible et il serait souhaitable que la commune dispose de plans plus clairs. Sinon sur le fond, il n'y a pas d'autres observations.

Bureau d'études EGIS

S'engage à envoyer d'autres plans à la commune de Mantes-la-Ville.

*Commune de Mantes-la-Jolie.*

Bureau d'études EGIS

Sur Mantes-la-Jolie, il est proposé :

- de modifier le règlement de la zone UI,
- de créer un emplacement réservé pour RFF sur le plan de zonage et d'actualiser la liste des emplacements réservés.

### Ville de Mantes-la-Jolie

Sur le règlement la commune n'a pas d'observations.

En ce qui concerne les emplacements réservés, il sera créé des voies de garage et une zone d'entretien du matériel roulant dans la zone d'activités « Sainte Claire Deville ». Dans cette zone d'activités, la ville est en train d'acheter un terrain (anciens silos) et a un projet de chaufferie sur ce site. Ce projet sera opérationnel dans deux ans (le PC est en cours de dépôt). Il a été précisé que les emplacements réservés avaient été prévus un peu « large ». La commune est en train de modifier le projet de chaufferie pour prendre en compte cet emplacement réservé. S'il est aussi large qu'indiqué sur le plan de zonage la commune doit être informée.

Autre point à éclaircir, sur la rue de Buchelay, le passage des rails ne se ferait non plus au niveau de la voirie mais par une infrastructure en dessous de la voie. La commune souhaite donc avoir un interlocuteur identifié chez RFF pour évoquer tous ces points.

### RFF

Sur les emprises réservées sur « Sainte Claire Deville » le projet est assez bien défini et il n'y a pas de marge de sécurité.

En ce qui concerne le passage à niveau des Piquettes, le projet entraînera une augmentation du trafic ferroviaire et au regard du trafic routier déjà supporté par la rue de Buchelay, un passage à niveau dénivelé sera réalisé.

Cette réalisation fera l'objet d'un projet connexe à EOLE.

### Ville de Mantes-la-Jolie

Par rapport au PC de la chaufferie, il serait souhaitable que ce dossier soit transmis à RFF pour avis même informel afin de s'assurer que cet ouvrage cohabite bien avec le projet EOLE.

*RFF communique le nom d'un interlocuteur à la ville de Mantes-la-Jolie.*

*La Préfecture des Hauts-de-Seine souhaite savoir si RFF a bien répondu aux interrogations de la ville de Mantes-la-Jolie. Dans l'affirmative, la commune de Rosny-sur-Seine est ensuite abordée.*

### Bureau d'études EGIS

Sur Rosny-sur-Seine, il est proposé d'élargir le plan de voie et :

- de modifier le zonage de la zone N, notamment le secteur NL,
- de créer un emplacement réservé pour RFF sur le plan de zonage
- de déclasser un espace boisé classé
- d'actualiser la liste des emplacements réservés.

*La commune de Rosny-sur-Seine n'est pas représentée.*

*La Préfecture des Hauts-de-Seine demande s'il y a d'autres observations sur la présentation du document ou sur le projet dans son ensemble. Un participant demande quelle est la suite de la procédure après la réunion d'aujourd'hui.*

### Préfecture des Hauts-de-Seine

Après cette réunion, les remarques seront consignées dans un procès-verbal qui sera versé au dossier d'enquête publique. Celle-ci débutera le 16 janvier 2012 et sera close le 18 février

2012. L'arrêté d'ouverture d'enquête a été pris le 9 décembre 2011, il a été notifié à l'ensemble des parties concernées, la commission d'enquête a déterminé quelles seraient les permanences qu'elle tiendrait durant la durée de l'enquête dans un certain nombre de communes. Les lieux de permanences et les horaires de ces permanences figurent en annexe de l'arrêté, qui fera l'objet de mesures de publicité dans la presse et d'affichage dans les communes et sur le site du projet. Les formalités d'affichage seront accomplies avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 après une première insertion dans la presse. Les participants à la présente réunion recevront l'ensemble des documents qui devront être affichés sur site.

*La ville de Paris demande à connaître les modalités de l'enquête publique sur son territoire.*

### Préfecture des Hauts-de-Seine

Compte tenu de l'ampleur du projet, la commission d'enquête est composée de 5 membres et de 2 suppléants qui se sont répartis les permanences sur l'ensemble des communes concernées par le projet.

Sur Paris, il y aura 4 lieux d'enquête qui sont le 8<sup>ème</sup>, 16<sup>ème</sup>, 17<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements. Sur ces 4 lieux d'enquête, la commission en a défini 2 pour les permanences, qui sont le 8<sup>ème</sup> arrondissement pour le jeudi 19 janvier 2012 (de 16h30 à 19h30) et le 17<sup>ème</sup> arrondissement où il y aura 2 permanences assurées par un membre de la commission d'enquête, le 2 février 2012 et le 16 février 2012 (de 16h30 à 19h30).

Pour les Hauts-de-Seine, il y aura 5 lieux de consultation de dossiers et 4 lieux de permanence. La Préfecture des Hauts-de-Seine sera le siège de l'enquête publique. Il n'y aura pas de permanence de la commission, les observations seront adressées par courrier et transmises directement à la Préfecture des Hauts-de-Seine, en tant que siège de l'enquête. Pour la ville de Nanterre, il y aura 2 permanences assurées par un membre de la commission d'enquête, le 23 janvier 2012 (de 9h00 à 12h00) et le 15 février 2012 (de 14h00 à 17h00). Pour la Ville de Courbevoie, il y aura 2 permanences également, le lundi 16 janvier 2012 (de 14h30 à 17h30) et le samedi 4 février 2012 (de 9h00 à 12h00). Pour la ville de Puteaux, il y aura une permanence le 8 février 2012 (de 15h00 à 18h00). Pour la ville de Neuilly, il y aura également une permanence le samedi 28 janvier 2012 (de 9h00 à 12h00).

Pour le département du Val d'Oise, pour la ville de Bezons, il y aura une permanence le jeudi 26 janvier 2012 (de 16h30 à 19h30).

Pour le département des Yvelines où 22 communes sont concernées :

- pas de permanence à Carrières-sur-Seine
- une permanence à Houilles, le 21 janvier 2012 (de 9h00 à 12h00)
- une permanence à Sartrouville, le mardi 31 janvier 2012 (de 14h15 à 17h15)
- une permanence à Maisons-Laffitte le 31 janvier 2012 (de 9h00 à 12h00)
- pas de permanence à Saint Germain-en-Laye
- 2 permanences à Poissy : le lundi 6 février 2012 (de 15h00 à 18h00) et le vendredi 17 février 2012 (de 15h00 à 18h00)
- pas de permanence à Villennes et Medan
- une permanence à Vernouillet le vendredi 10 février 2012 (de 14h30 à 17h30)
- pas de permanence à Verneuil-sur-Seine
- une permanence aux Mureaux le jeudi 19 janvier 2012 (de 9h00 à 12h00)
- pas de permanence à Flins
- une permanence à Aubergenville le samedi 11 février 2012 (de 9h00 à 12h00)

- pas permanence à Epône et à Mézières
- une permanence à Guerville le 1<sup>er</sup> février 2012 (de 15h00 à 18h00)
- une permanence pour Mantes-la-Ville le mercredi 8 février 2012 (de 14h30 à 17h30)
- 2 permanences à Mantes-la-Jolie le lundi 23 janvier 2012 (de 14h00 à 17h00) et le jeudi 16 février 2012 (de 9h00 à 12h00)
- pas de permanence à Buchelay
- une permanence à Rosny le samedi 18 février 2012 (de 9h00 à 12h00)
- une permanence à Issou le 30 janvier 2012 (de 16h30 à 19h30)
- pas de permanence à Gargenville

Les préfectures ont normalement adressé un mel aux différentes mairies avec l'arrêté. Les notifications sont en cours d'envoi, elles parviendront ultérieurement aux participants à la présente réunion.

Compte tenu de l'ampleur du projet, la commission d'enquête est composée de 5 membres et de 2 suppléants qui se sont répartis les permanences sur l'ensemble des communes concernées par le projet.

*La préfecture remercie les participants et clôt la réunion.*

Fin de la réunion
-------------------