



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

**Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur la création de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses (92)**

**n° : F -011-14-C-0101**

**Décision du 21 novembre 2014**  
**après examen au cas par cas**  
**en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret modifié n° 2008-679 du 9 juillet 2008 relatif au conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie du 26 juillet 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du 7 mai 2012 portant approbation du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 25 avril 2012 portant délégations pour la mise en œuvre de l'article R. 122-3 du code de l'environnement (examen au « cas par cas ») ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-011-14-C-0101 (y compris ses annexes) relatif au dossier « Créations de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses », reçu complet de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) le 17 octobre 2014 ;

Vu la consultation du ministre chargé de la santé en date du 17 octobre 2014 ;

**Considérant la nature du projet,**

- qui consiste à créer trois positions de garage (en sus des 10 actuelles) en prolongeant une voie de service existante, afin de permettre de garer des rames supplémentaires nécessaires pour répondre à la prévision d'augmentation de l'offre de transport sur la ligne B du RER à l'horizon 2020 et du parc de matériels roulants induite,
- qui consiste notamment en :
  - o la construction d'un pont-rail de 40 mètres de longueur et de six mètres de largeur, en parallèle de celui existant au-dessus de l'Avenue Paul Langevin,
  - o la réalisation de 300 mètres de plateforme ferroviaire dont 230 mètres réalisés grâce à un soutènement type Berlinoise atteignant 8 mètres de hauteur, et 320 mètres de voie secondaire, correspondant à un total de 6900 m<sup>3</sup> terrassés pour 7600 m<sup>3</sup> remblayés ;

**Considérant la localisation du projet,**

- sur la commune de Fontenay-aux-Roses (92), en zone urbanisée, au sein des emprises ferroviaires de la ligne B, entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses,
- le long d'une emprise en friche et d'une route de desserte locale, sans riveraineté immédiate, les talus du RER étant en outre composés d'une strate herbacée et d'arbres typiques des talus ferroviaires ne présentant pas une biodiversité remarquable,
- à 350 mètres de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager de Sceaux, à proximité de la zone de protection des monuments historiques « Villa Larrey » et « lycée Marie Curie » et à 800 mètres de sites inscrits et classés,
- dans une zone de classe 3 de l'enveloppe des zones potentiellement humides établie par la DRIEE et dans la zone de répartition des eaux Albien,

- dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles, mouvement de terrain – affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines (hors mines),
- dans une commune dont le territoire est couvert par un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières de l'État, et par l'arrêté préfectoral n°2011-2-007 du 03 février 2011 portant approbation de la carte de bruit relative aux infrastructures ferroviaires de la RATP dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de train sur le territoire du département des Hauts-de-Seine ;

**Considérant les impacts du projet sur le milieu, et notamment :**

- les impacts de la création et de l'exploitation des positions de garage en matière de bruit et de vibrations, le formulaire indiquant que des études allaient être ou étaient diligentées dans ces deux domaines pour préciser ou confirmer les impacts réels du projet, sans donner d'indication sur l'état des lieux du secteur d'étude en matière de bruit,
- le fait que le formulaire indique que le prolongement de cette voie de garage à proximité des voies de circulation pourrait modifier les projets qui avaient été imaginés à proximité immédiate, sans apporter plus de précision,
- les impacts cumulés de ce projet, notamment en matière de bruit, avec l'augmentation du nombre de trains sur la ligne, qui est annoncée dans le formulaire de 5 trains (soit 10 rames) par heure et par sens aux heures de pointe<sup>1</sup> sur les voies de circulation entre Robinson et Bourg-la-Reine, sans que la fréquence actuelle des trains soit précisée, qui ne semblent pas être pris en considération,

qui s'avèrent donc potentiellement significatifs ;

**Considérant en outre,**

- que ce projet est inscrit au Schéma directeur du RER B sud, tout comme l'opération objet de la demande d'examen au cas par cas « Création de positions de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse » adressée à l'Ae le 13 novembre 2014, et comme l'opération Trottoir de manœuvre en gare d'Orsay-Ville<sup>2</sup> sur laquelle l'Ae a rendu une décision le 16 juin dernier<sup>3</sup>,
- que ce Schéma comporte de nombreuses opérations déjà identifiées (cf. une synthèse dans le tableau ci-contre) et caractérisées (schémas, plans, coûts notamment), tout en indiquant que certaines doivent être précisées en 2015,
- que l'approche proposée par le pétitionnaire de déposer au fil de l'eau des demandes d'examen au cas par cas pour chacune des opérations inscrites au schéma directeur du RER qui y sont soumises, empêche de prendre en compte l'ensemble des impacts des opérations qui sont inscrites dans ce Schéma et notamment leur impact potentiel en matière de bruit, lié à l'augmentation prévue du trafic ferroviaire, pour les riverains de la ligne situés entre les zones de travaux<sup>4</sup>,
- que cette approche pourrait être interprétée, comme la Commission et la Cour de justice européennes ont déjà pu le faire, comme du saucissonnage de ce projet d'ensemble, aux dépens d'une bonne prise en compte de l'ensemble de ses impacts ;

<sup>1</sup> Cohérente avec le Schéma directeur du RER B sud d'avril 2013 approuvé par le STIF ; l'augmentation des trains sur la ligne B dans son ensemble est plus importante.

<sup>2</sup> Sur laquelle l'Ae a rendu une décision de non soumission sur la base des informations fournies par le pétitionnaire et qui annonçait que la fréquence des trains serait inchangée et ne faisait aucune référence au schéma directeur de la ligne en vigueur.

<sup>3</sup> L'Ae ayant en outre été informée par le pétitionnaire qu'elle serait prochainement saisie d'une autre demande d'examen au cas par cas concernant une opération à Massy-Palaiseau, également inscrite au schéma directeur sus-cité.

<sup>4</sup> Ce type d'impact peut s'avérer significatif : cf. l'avis de l'Ae n°2010-60 délibéré le 23 février 2011 relatif à « la modernisation de la ligne D du RER », projet dont l'ampleur semble moindre que celle du « Schéma directeur du RER B sud ».



**Décide :**

**Article 1<sup>er</sup>**

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, le projet « Créations de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses », présenté par la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), n° F-011-14-C-00101,

est soumis à étude d'impact, étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Cette étude d'impact est celle relative à l'ensemble des opérations inscrites au Schéma directeur du RERB sud.

**Article 2**

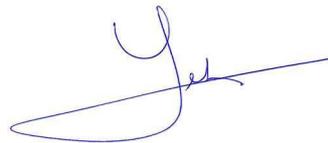
La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

**Article 3**

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 21 novembre 2014

Le président de l'autorité environnementale  
du conseil général de l'environnement  
et du développement durable.



Philippe LEDENVIC

### **Voies et délais de recours**

Les recours gracieux ou contentieux sont formés dans les conditions du droit commun.

Sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, un recours administratif préalable est obligatoire en cas de décision imposant la réalisation d'une étude d'impact. Le recours administratif gracieux doit être formé dans un délai de deux mois suivant la mise en ligne de la présente décision. Un tel recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale  
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie  
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable  
Autorité environnementale  
Tour Pascal B  
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du recours gracieux. Il doit être adressé au :

Tribunal administratif de Paris  
7 rue Jouy  
75181 Paris CEDEX 04