



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Décision de l'Autorité environnementale sur la création de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses (92)

*faisant suite à un examen au cas par cas, une soumission à étude d'impact
et un recours gracieux du pétitionnaire*

n° : 2015 – D - 01

Décision du 11 mars 2015
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 de « création 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 décision n° F-011-14-C-0101 / n° CGEDD 10044-01, en date du 21 novembre 2014, prise par la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, après examen au cas par cas en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement et publiée le même jour ;

Vu le recours gracieux en date du 20 janvier 2015 formé par le directeur du département Maîtrise d'Ouvrage et Projets de la RATP, soutenant que :

le schéma directeur du RER B ne constitue pas un programme au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;

le projet de création de positions de garage a son utilité propre et est indépendant d'autres projets ;

la référence à l'évolution de l'offre dans le formulaire de demande était erronée et qu'un nouveau formulaire révisé sera produit ;

le regroupement de différents projets situés dans des secteurs géographiques différents dans une même étude d'impact nuirait à la bonne information du public ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) transmis par courrier électronique en date du 26 janvier 2015, constituant une version révisée du formulaire n° F-011-14-C-0101 susvisé, et venant compléter le courrier de recours gracieux susvisé ;

Vu la note en date du 5 février 2015 du département Maîtrise d'Ouvrage et Projets de la Régie autonome des transports parisiens soutenant que :

les projets listés au schéma directeur de la ligne B sont techniquement indépendants et sans lien fonctionnel ;

aucune évolution de l'offre n'est prévue pour la branche Robinson ; le schéma ne mentionne l'évolution de l'offre que comme une hypothèse seulement à l'étude ; si cette hypothèse est retenue, elle fera l'objet d'un schéma directeur complémentaire ;

le projet vise seulement à améliorer la situation actuelle ;

Considérant que :

1- L'article L.122-1 du code de l'environnement dispose que, « pour la détermination des projets relevant d'un examen au cas par cas, il est tenu compte des données mentionnées à l'annexe III » de la directive sus-visée, et notamment :

le « cumul avec d'autres projets », ce qui confirme qu'il convient de considérer les impacts du projet avec ceux des autres projets du schéma directeur pour déterminer s'il doit être soumis à étude d'impact,

et « l'étendue de l'impact (zone géographique et importance de la population affectée) », ici importante dès lors que les riverains de l'ensemble de la partie sud de la ligne B du RER seront affectés par les effets des projets du schéma directeur, et pas seulement la portion de ligne directement touchée par les travaux présentés ;

2- Le projet consiste à créer trois positions de garage (en sus des 10 actuelles) en prolongeant une voie de service existante, ceci nécessitant notamment la création, au sein des emprises actuelles de la ligne, de la plateforme ferroviaire correspondante, entre la gare de Fontenay-aux-Roses et le terminus de Robinson.

Le projet aura ainsi pour effets propres :

- d'augmenter la capacité de garage de rames au terminus de Robinson,
- de permettre le positionnement à ce terminus d'une rame de « réserve d'exploitation », de manière à fiabiliser le service offert aux usagers,
- de permettre que les manœuvres de garage/dé-garage de rames entre la voie à quai 4 et les voies de garage 6 à 8 soient effectuées sans occuper les voies principales, 1 et 2,

Le projet est un des projets inscrits au schéma directeur de la ligne B du RER ;

3- Le schéma directeur du RER B Sud liste divers investissements anticipés sur la partie sud de la ligne B du RER, l'ensemble de ces investissements ayant pour objectif de traiter « trois grands enjeux de la ligne B du RER, à savoir :

- satisfaire les attentes des usagers en améliorant la situation existante [...],
- consolider de façon pérenne l'exploitation de la ligne [...],
- prévoir les demandes de développement de l'offre [...] »

(préambule du schéma directeur, p.9)

si bien que les différents travaux, ouvrages et aménagements prévus sur la partie sud de la ligne, listés ou non par ce schéma, constituent une unité fonctionnelle dès lors qu'ils répondent effectivement à un ou plusieurs de ces trois objectifs, et forment alors ensemble un programme de travaux, au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, nonobstant l'absence éventuelle de financement unique ;

4- L'appartenance du projet à ce programme de travaux est attestée par le fait que le schéma directeur présente (p.127) le projet comme répondant à la nécessité de « faire face à un possible développement de l'offre », ce qui correspond au dernier des trois objectifs susmentionnés, ainsi que par la correspondance entre les effets propres du projet et les deux premiers des trois objectifs susmentionnés ;

5- Les perspectives d'augmentation du nombre de trains circulant sur le RER B sud, ouvertes par le programme de travaux, résultent à court terme du chapitre 3 du schéma directeur, dans sa partie « augmenter les marges d'exploitation pour réaliser l'offre de 20 trains par heure », qui fait le constat que « dans la pratique, moins de 18 trains circulent en moyenne dans le sens sud-nord à l'heure d'hyperpointe du matin » (p.86) et vise à atteindre l'objectif de 20, dont la nécessité est par ailleurs réaffirmée dans le chapitre 4 (p. 140). Elles résultent aussi, à plus long terme, du chapitre 5 du schéma (« éclairage sur les investissements à long terme ») qui évoque des mesures susceptibles d'accroître encore l'offre de trains. Les nuisances sonores constituent le principal impact de ces perspectives d'augmentation, sur toute la moitié sud de la ligne B du RER, justifiant la réalisation d'une étude d'impact ;

¹ Ce qui contredit l'argument extrait du recours gracieux : « la référence à une évolution de l'offre dans le formulaire qui [avait] été soumis [à l'Ae] constitu[ait] une argumentation erronée » et une « ambigüité » à supprimer.

6- L'étude d'impact du projet devra notamment comporter « *une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* », en application de l'article R.122-5 II 12' du code de l'environnement ;

Décide :

Article 1^{er}

Le recours gracieux formé par la Régie autonome des transports parisiens (RATP), formé par courrier en date du 20 janvier 2015, portant sur la décision n° F-01-14-C-0101, est rejeté.

Article 2

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 dossier de « création 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-0101, 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.

Article 3

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 4

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 11 mars 2015,

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



Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

Le recours contentieux est formé dans les conditions du droit commun.

Il doit être formé dans un délai de deux mois à compter de la présente décision, et doit être adressé au :

Tribunal administratif de Paris
7 rue de Jouy
75181 Paris CEDEX 04