

DECLARATION D'INTENTION

AU TITRE DE L'ARTICLE L121-18 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

PROJET DE MISE AU GABARIT EUROPEEN VB DU PONT-RAIL DE MOURS

MAITRE D'OUVRAGE :



FINANCEUR :



SOMMAIRE

1	Rappel réglementaire.....	2
2	Le projet	2
2.1	Motivations et raisons d’être du projet : descriptif synthétique	2
2.2	Communes concernées par le périmètre d’étude du projet.....	3
2.3	Calendrier du projet et des travaux	3
2.4	Maître d’ouvrage et financeur du projet	4
2.5	Programme dont découle le projet : la liaison européenne Seine-Escaut.....	4
2.6	Caractéristiques techniques principales.....	5
2.6.1	Alternatives étudiées.....	5
2.6.2	Projet retenu	7
2.7	Conséquences sur les circulations ferroviaires et fluviales.....	7
2.8	Enjeux environnementaux	7
2.8.1	Impacts fonciers	7
2.8.2	Impacts potentiels sur la biodiversité	8
2.8.3	Impacts hydrauliques	8
2.8.4	Impacts liés aux travaux	8
3	Dialogue avec le territoire tout au long du projet.....	8
3.1	Cadre réglementaire.....	8
3.2	Dialogue avec le territoire.....	9
3.3	Contact	9

1 RAPPEL REGLEMENTAIRE

La présente Déclaration d'Intention est rédigée par SNCF Réseau maître d'ouvrage du projet de mise au gabarit fluvial européen Vb du Pont-Rail de la ligne Paris-Le Tréport à hauteur des communes de Mours, Persan et Beaumont-sur-Oise.

Celle-ci est élaborée en vertu des articles L.121-18 et suivants du Code de l'environnement qui mentionne que tout projet, d'un montant prévisionnel supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale, doit faire l'objet d'une déclaration d'intention. La présente déclaration vise à informer le public sur le projet et les modalités de dialogue qui sont envisagés.

L'article L.121-18 de ce même code indique que doivent figurer obligatoirement les informations suivantes :

- + Les motivations et raisons d'être du projet ;
- + Le cas échéant, le plan ou programme dont il découle ;
- + La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;
- + Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- + Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;
- + Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable au public.

Ce document est disponible sur la page internet du projet à l'adresse suivante : pontmours.sncf-reseau.com.

Il l'est également sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise et une information a été mise en place sur les espaces d'affichage légales des communes concernées.

2 LE PROJET

2.1 MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET : DESCRIPTIF SYNTHETIQUE

La mise au gabarit du pont-rail de Mours est l'une des opérations du projet européen Seine-Escaut. Ce projet global de liaison entre la Seine et l'Escaut, inscrit au Réseau Transeuropéen de transports (RTE-T), a pour objectif de relier plus efficacement les ports maritimes et les ports intérieurs du Nord-Ouest de la France et du Benelux au réseau fluvial européen à grand gabarit. Il mise sur la valorisation du transport fluvial comme un mode de transport fiable et respectueux de l'environnement. Pour cela, les conditions de navigation sur l'Oise doivent être compatibles avec le gabarit de navigation européen Vb (convoi à 2 couches de conteneurs).

Le pont-rail (PRA) enjambant l'Oise au niveau des communes de Mours, Persan et Beaumont-sur-Oise est le seul pont de l'Oise à ne pas dégager la hauteur libre suffisante permettant le passage des convois au gabarit Vb. Afin de satisfaire cet objectif, il est nécessaire de détruire le pont existant et de construire un nouveau pont adjacent avec une arche plus haute et plus large.

Pour réaliser cette opération, Voies navigables de France (VNF) a demandé à SNCF Réseau, en tant que propriétaire et gestionnaire des voies ferroviaires du pont-rail de Mours, d'assurer la maîtrise d'ouvrage de cette opération. SNCF Réseau a choisi d'assurer en interne la maîtrise d'œuvre du projet.

2.2 COMMUNES CONCERNÉES PAR LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DU PROJET

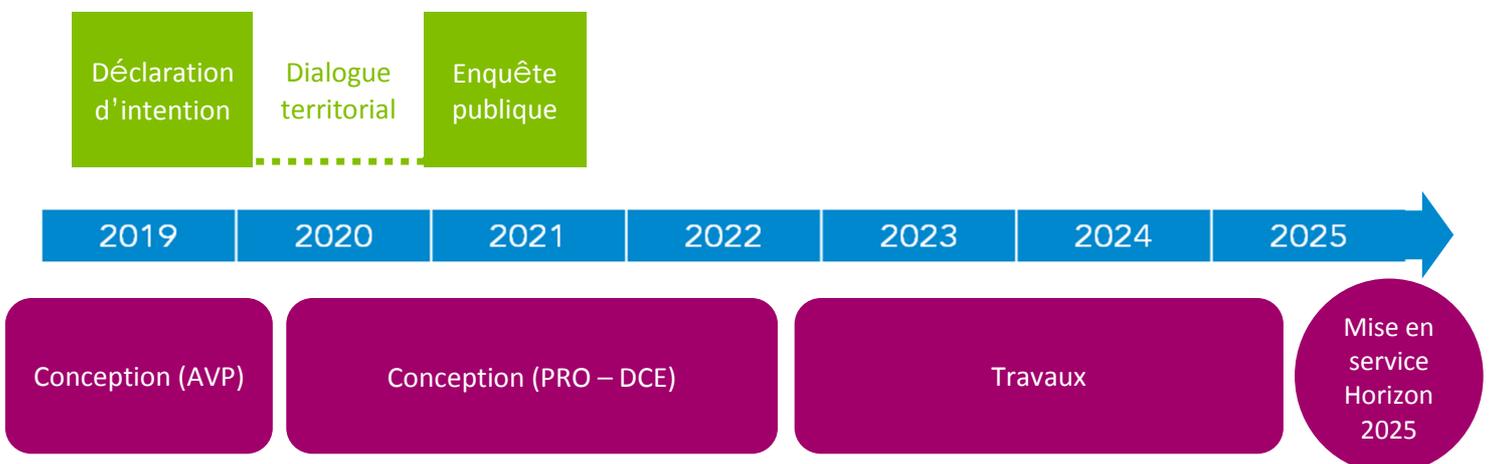
Les trois communes de Persan, en rive gauche de l'Oise, et de Beaumont-sur-Oise et de Mours, en rive droite de l'Oise, sont concernées par cette opération. Elles forment le périmètre du projet.



Les circulations ferroviaires empruntant le pont-rail de Mours sont les Transiliens de la ligne H, certains TER et quelques trains de fret.

2.3 CALENDRIER DU PROJET ET DES TRAVAUX

Le planning ci-après décrit le calendrier prévisionnel du projet et de réalisation des travaux. Il sera soumis à des évolutions et des précisions en fonction de l'avancée des études, du dialogue territorial et des procédures administratives. L'objectif de mise en service est 2025 avec une durée estimée pour les travaux de 2 ans à partir de 2023.



2.4 MAITRE D'OUVRAGE ET FINANCEUR DU PROJET

SNCF Réseau, en tant que propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure, assure la maîtrise d'ouvrage de cette opération financée par Voies navigables de France (VNF).

MAITRE D'OUVRAGE :

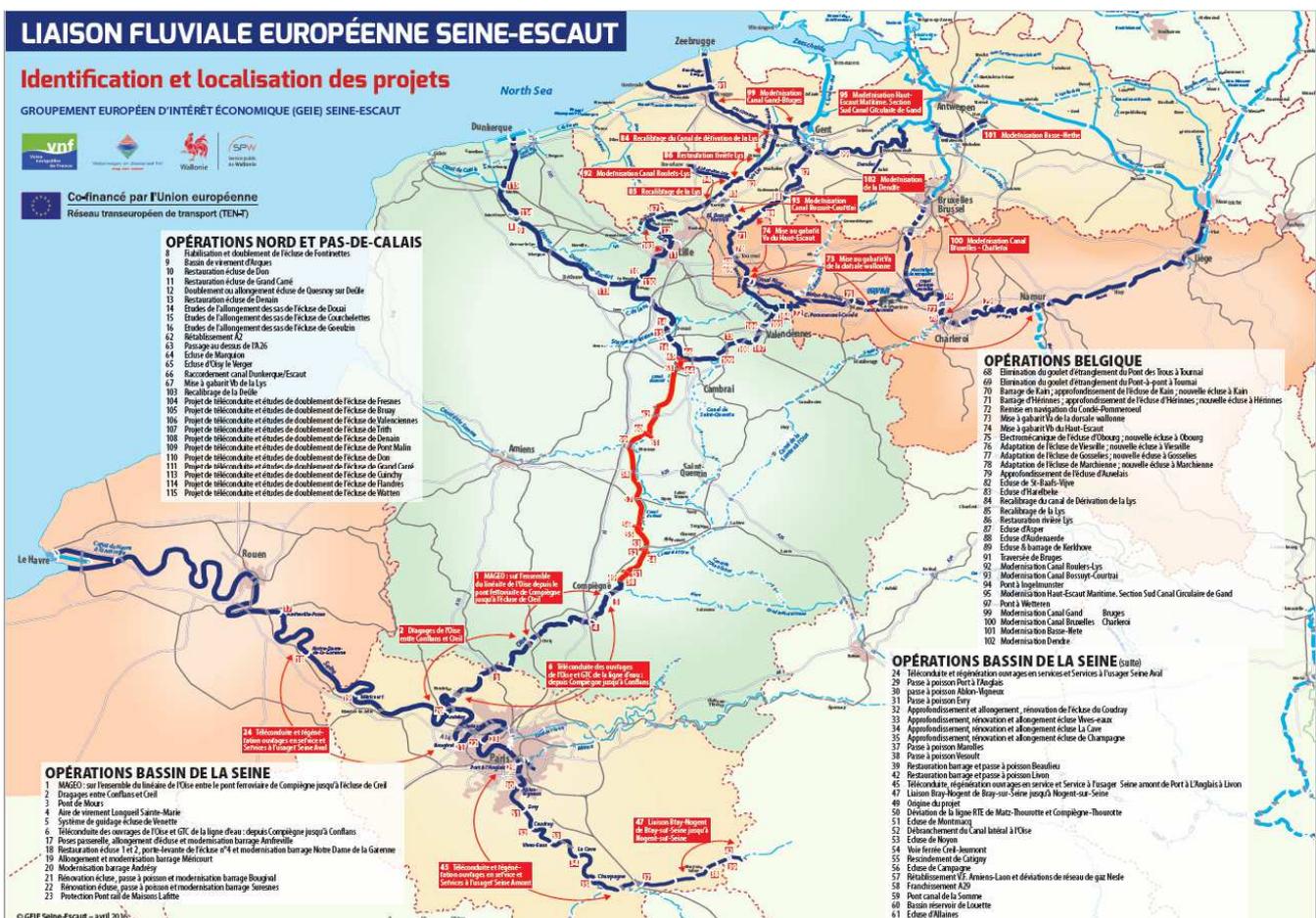


FINANCEUR :



2.5 PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET : LA LIAISON EUROPEENNE SEINE-ESCAUT

Le projet de mise au gabarit du pont-rail de Mours est une opération intégrée dans un cadre beaucoup plus vaste : le projet européen de liaison Seine-Escaut. Celui-ci a pour but d'augmenter les performances du fret fluvial en créant un nouveau corridor européen fluvial à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas.



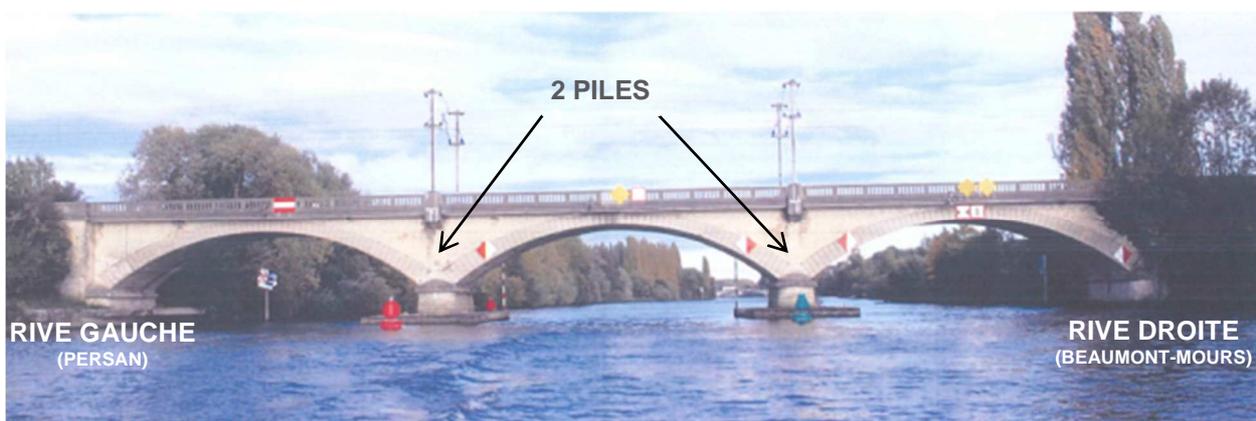
Le projet européen de liaison Seine-Escaut porte plusieurs objectifs :

- + Fiabiliser l'offre de service et valoriser le réseau existant pour inciter au report modal de la route vers le fleuve ;
- + Favoriser la transition écologique et énergétique ;
- + Accroître le gabarit du réseau pour abaisser les coûts de transport fluviaux et renforcer la performance industrielle ;
- + Favoriser l'investissement d'entreprises sur ce nouveau couloir industriel ;
- + Contribuer aux stratégies de développement des ports de l'axe Seine et du port de Dunkerque ;
- + Contribuer au déploiement d'une logistique urbaine basée sur le fleuve pour la région capitale et les grandes agglomérations ;
- + Renforcer le développement de la voie d'eau en France.

Le projet Seine-Escaut représente environ 1 100 km de réseau (dont 840 km en France). Son montant s'élève à 2,32 milliards d'euros sur la période du MIE 2014-2020 (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe) et il compte quatre maîtres d'ouvrage : Voies Navigables de France et la Société du Canal Seine-Nord Europe en France, et le Service Public de Wallonie et De Vlaamse Waterweg en Belgique. Ces derniers vont conduire des opérations de nature très variée notamment :

- + La création d'infrastructures nouvelles comme le canal Seine-Nord Europe ;
- + Des projets de développement d'envergure : MAGEO, Bray-Nogent, recalibrage de la Lys mitoyenne, etc ;
- + Des opérations de régénération lourde d'écluses et de barrages ;
- + La mise au gabarit d'un pont : le pont-rail de Mours.

2.6 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES



L'ouvrage existant ne permet pas de faire passer des convois transportant deux couches de conteneurs (gabarit Vb). Il constitue donc un point dur de passage.

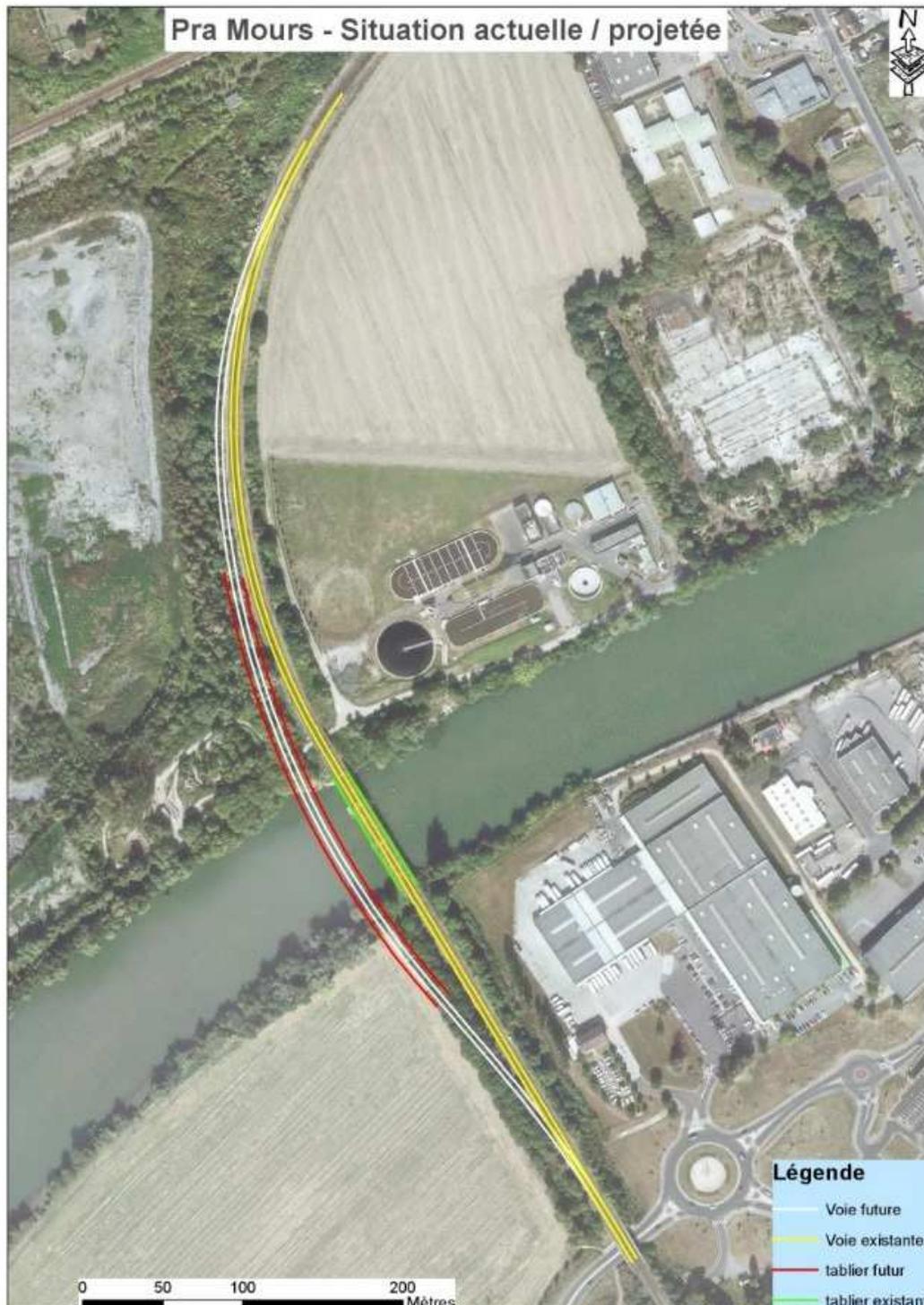
2.6.1 Alternatives étudiées

Les études menées par le bureau d'études CEREMA en 2014 ont montré qu'un abaissement de la retenue normale (niveau d'eau) du bief de l'Isle-Adam ne serait pas suffisant pour permettre de dégager la hauteur libre nécessaire au passage en sécurité des convois au gabarit Vb.

L'objectif de l'opération est donc de remplacer le pont existant par un pont-rail adapté à ces convois (de hauteur, longueur et tonnage supérieurs).

Diverses alternatives ont été étudiées pour réaliser les travaux. Une première solution de remplacement en lieu et place du pont actuel a été envisagée mais elle supposait de fermer les circulations ferroviaires pendant plusieurs mois voire années. Une seconde solution a été étudiée d'un pont construit à l'ouest du pont existant, permettant ainsi de ne pas pénaliser le trafic ferroviaire. Celle-ci présentait des variantes pour :

- + La/les passe(s) navigable(s) : unique de 42m ou double de 25m chacune ;
- + Les approches du nouvel ouvrage : en estacades en béton armé ou en remblais.



2.6.2 Projet retenu

La solution technique retenue est un nouvel ouvrage doté d'un tablier à poutres latérales hautes, avec deux voies ballastées, une passe navigable de 42 m en partie centrale de l'Oise et une approche en estacades (de part et d'autre du futur ouvrage). Cette solution a été adoptée car elle permet, grâce aux estacades, de ne pas impacter le pont enjambant la RD922 (au sud) et de faciliter la navigation fluviale avec une grande passe navigable.

Le nouvel ouvrage garantira une hauteur utile de 5,25 m au-dessus des PHEN (Plus Hautes Eaux Navigables) ou de 7 m au-dessus de la LER (Ligne d'Eau de Référence). Il possèdera ainsi deux appuis (piles du pont) dans le cours du fleuve, mais plus espacés que les deux existants. Le pont-rail actuel sera, quant à lui, entièrement démoli. Par ailleurs, il sera nécessaire de décaler les voies ferrées en amont et en aval de l'ouvrage.

Le phasage indicatif des travaux est le suivant :

1. Construction des appuis et des estacades du nouvel ouvrage.
2. Construction du tablier neuf (depuis l'une des estacades) puis lancement de celui-ci (mise en position finale au-dessus du fleuve).
3. Couverture du tablier par une dalle en béton et construction des nouvelles voies (travaux d'ajout de ballast, traverses, voies, caténaies et signalisation ferroviaire).
4. Démolition du tablier existant.

2.7 CONSEQUENCES SUR LES CIRCULATIONS FERROVIAIRES ET FLUVIALES

Aujourd'hui, les conséquences envisagées pendant les travaux sur les circulations fluviales et ferroviaires sont minimales. Ainsi, les circulations ferroviaires (ligne H, TER et fret) pourront être coupées sur des périodes de courte durée de l'ordre d'un week-end, notamment lors du basculement des circulations de l'ancien ouvrage vers le nouvel ouvrage. Il en va de même pour les navigations fluviales notamment lors de la destruction de l'ancien pont.

2.8 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Après examen du dossier au cas par cas (disponible sur le site de l'AE-CGEDD) et suite à la décision de l'Autorité environnementale compétente, à savoir le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, le projet est soumis à une procédure d'évaluation environnementale. Et ce, notamment au regard des potentiels impacts sur les habitats naturels, la faune, la flore et le risque d'inondation. Ainsi, le projet sera soumis à une enquête publique.

Les enjeux environnementaux liés au projet, repris ci-après, font l'objet d'études approfondies. Le maître d'ouvrage sera particulièrement attentif à apporter les mesures adéquates pour éviter, réduire et, si nécessaire, compenser les impacts du projet, en amont de sa réalisation.

2.8.1 Impacts fonciers

Le projet, du fait du décalage des voies ferrées, va impacter directement les parcelles situées à proximité de l'ouvrage existant. Selon les premières études, le projet impacterait une bande d'environ 3 500 m² de terres agricoles cultivées, à l'ouest, le long de la voie actuelle. Les études de conception et environnementales sont en cours et permettront de limiter autant que faire se peut

les impacts surfaciques et y associeront les mesures compensatoires adéquates tant en terme de faune et de flore qu'en terme d'espaces cultivables.

2.8.2 Impacts potentiels sur la biodiversité

Un diagnostic écologique comprenant des investigations faune, flore et habitat pour les espèces terrestres et aquatiques est prévu sur le périmètre du projet. En fonction de ses résultats, les mesures adéquates seront mises en œuvre par le maître d'ouvrage pour préserver ces milieux.

2.8.3 Impacts hydrauliques

Une étude des modifications potentielles des écoulements de l'Oise par le nouvel ouvrage sera réalisée dans le cadre d'un dossier d'autorisation environnementale (Loi sur l'eau).

Une étude hydraulique comprenant une modélisation des impacts sur l'Oise et ses berges et notamment sur la zone dite inondable est en cours.

De plus, les études de conception permettront de limiter au maximum les emprises de ce projet en zone inondable et d'établir, le cas échéant, des mesures de compensation surfaciques et volumiques vis-à-vis de ce risque.

2.8.4 Impacts liés aux travaux

Les moyens d'éviter ou à défaut de réduire au mieux les nuisances générées par le chantier seront recherchés en amont de la phase de réalisation des travaux et mis en œuvre durant le chantier.

Les cahiers des charges des entreprises de travaux seront adaptés afin de prendre en compte l'ensemble des prescriptions liés à la protection des eaux, des espèces, des habitats aquatiques et naturels et des activités environnantes.

Les différentes études en cours prennent en compte la volonté du maître d'ouvrage d'utiliser la voie fluviale, en accord avec Voies Navigables de France, pour acheminer les matières et les engins nécessaires à la réalisation de ces travaux.

3 DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE TOUT AU LONG DU PROJET

3.1 CADRE REGLEMENTAIRE

Le projet étant d'un montant supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale, il est tenu d'appliquer les articles L121-15-1 et suivants du Code de l'environnement concernant l'information du public sur le projet.

Compte-tenu des enjeux du projet, qui touchent faiblement les riverains aux alentours et les usagers du train comme du fleuve, et après avoir consulté les trois communes du périmètre de projet, SNCF Réseau n'a pas pris l'initiative d'organiser une concertation préalable.

Néanmoins, et conformément à ses bonnes pratiques, l'entreprise mènera, de manière active, tout au long de la conception et la réalisation du projet, un dialogue avec les personnes et organismes concernés pour intégrer au mieux le projet dans son territoire. Par ailleurs, une enquête publique unique aura lieu en 2021, cette procédure visera à recueillir l'avis du public sur le projet.

Dans ce cadre réglementaire, un droit d'initiative peut être exercé auprès du préfet, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L121-19 et R121-26 et suivants du code de l'environnement. Il peut y être recouru dans un délai de 4 mois à compter de la publication de la présente déclaration d'intention.

3.2 DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE

Le dialogue sera mené auprès des acteurs suivants (liste non-exhaustive) :

- + Les élus concernés (communes, communauté de communes, etc) ;
- + Les différents acteurs de l'hydraulique et de la surveillance des inondations du secteur ;
- + Les acteurs de l'environnement, notamment de la pêche et de la protection de la faune et de la flore ;
- + Les agriculteurs riverains et tout autre riverain direct du projet.

A partir de mi-2020, sur la base des résultats des études environnementales, des échanges seront conduits avec chacun de ces acteurs pour recueillir leurs avis et éventuelles recommandations sur le projet ou les travaux qui seront conduits.

Le maître d'ouvrage rendra compte de ce dialogue mené sur le territoire, et des réponses qu'il aura apportées durant celui-ci. Et ce, afin qu'il soit porté à la connaissance de la Commission d'enquête lors de l'Enquête publique prévue à la mi-2021.

Par la suite, le dialogue sera maintenu afin de préparer la phase de travaux, particulièrement pour en anticiper les éventuelles nuisances. Il sera conduit jusqu'à leur terme, à l'horizon 2025.

3.3 CONTACT

Le maître d'ouvrage tient à la disposition, en complément de la page internet dédiée au projet, une adresse mail de contact afin de pouvoir répondre à vos questions : pontmours@reseau.sncf.fr.

Ainsi qu'une page internet : pontmours.sncf-reseau.com.