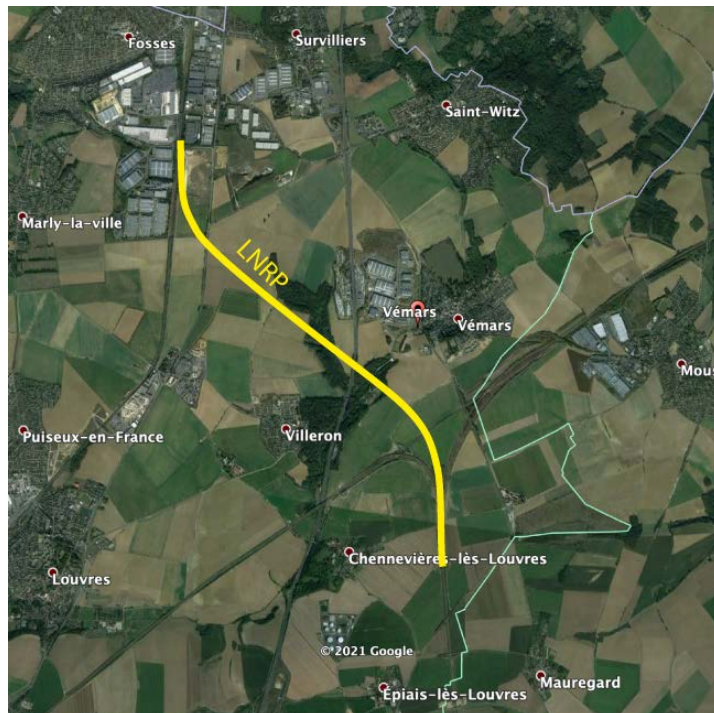


Département du Val d'Oise (95)  
Préfecture du Val d'Oise  
Direction Départementale des Territoires du Val-d'Oise  
Service de l'Environnement, de l'Agriculture et de l'Accompagnement des Territoires

**Rapport d'enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement dans le cadre de la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95).**



**Enquête publique n° E23000018/95**

du 1<sup>er</sup> juin 2023 au vendredi 30 juin 2023

Communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville,  
Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)  
(suivant l'arrêté préfectoral n° 2023-17261 du 9 mai 2023)

Commission d'enquête :

- M. Ronan Hebert (Président, liste d'aptitude du Val-d'Oise),
- Mme Annie Poiret (liste d'aptitude du Val-d'Oise),
- M. Claude Andry (liste d'aptitude du Val-d'Oise).

Destinataires :

Monsieur le Préfet du Val-d'Oise

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.

Nombre de pages : 180

*Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNR*



# LIVRE 1 – RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PRÉSENTATION DU PROJET DE LA NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE (LNRP)</b>	<b>9</b>
1.1	Préambule	9
1.2	Périmètre des travaux soumis à la demande d'autorisation environnementale unique (DAEU)	10
1.3	Identification de l'Autorité Organisatrice	12
1.4	Identification du responsable de projet	12
<b>2</b>	<b>RAPPEL DU PROJET LNRP</b>	<b>12</b>
2.1	Historique du projet LNRP	12
2.2	Réserve de l'enquête publique de DUP qui a été levée	13
2.3	Objectifs du projet	14
2.4	Caractéristiques principales et ouvrages de la phase 1 du projet de LNRP	15
2.4.1	Les caractéristiques principales	15
2.4.2	Les principaux ouvrages dans la plaine de Vémars	15
2.4.3	Incidence du projet sur les temps de parcours des usagers	17
2.5	Budget prévisionnel actualisé et financement	17
2.6	Estimation des mesures compensatoires	18
2.6.1	En phase travaux	18
2.6.2	En phase exploitation	21
2.7	Planning prévisionnel de la phase 1 du projet LNRP	23
<b>3</b>	<b>DESCRIPTION DE LA PHASE 1 DU PROJET LNRP - OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>24</b>
3.1	Le bloc LGV	26
3.2	Bloc Ligne Nouvelle	27
3.3	Bloc Survilliers	28
<b>4</b>	<b>ANALYSE DES IMPACTS DE LA PHASE 1 DES TRAVAUX</b>	<b>28</b>
4.1	Analyse du dossier et de l'étude d'impact	28
4.2	L'impact sur les espèces protégées et la demande de dérogation	30
4.3	Le défrichement et les compensations envisagées	32
4.4	La gestion des eaux pluviales	36
4.5	L'impact sur le ru de la Michelette	38
4.6	L'acoustique sur le bloc « Ligne nouvelle – Plaine de Vémars » et sur le bloc « Survilliers »	38
4.7	La gestion des terres excavées	40

<b>4.8</b>	<b>Le trafic routier local durant la phase de chantier</b>	<b>41</b>
4.8.1	Routes départementales et autoroute concernées	41
4.8.2	Voies communales concernées	41
4.8.3	Mesures prises pour limiter les circulations de véhicules, notamment les PL	42
<b>4.9</b>	<b>La qualité de l'eau et la prévention</b>	<b>42</b>
4.9.1	Risque de pollution des sols et des eaux durant la phase chantier	42
4.9.2	Pollution à la source	42
4.9.3	Pollution durant la phase d'exploitation de la ligne LNRP	43
<b>5</b>	<b>AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET RÉPONSES DU DEMANDEUR</b>	<b>43</b>
<b>5.1</b>	<b>Avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des transports (DRIEAT)</b>	<b>43</b>
<b>5.2</b>	<b>L'avis de l'Autorité Environnementale (Ae)</b>	<b>45</b>
<b>5.3</b>	<b>L'avis du SAGE « Croult-Engnien-Vieille Mer »</b>	<b>46</b>
<b>5.4</b>	<b>L'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS)</b>	<b>47</b>
<b>5.5</b>	<b>L'avis du Conseil national de la protection de la nature (CNP)</b>	<b>48</b>
<b>5.6</b>	<b>L'avis de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) et des communes concernées par l'enquête publique</b>	<b>50</b>
<b>5.7</b>	<b>Délibération de la CARPF N°23-175 du 22 juin 2023</b>	<b>51</b>
<b>5.8</b>	<b>Délibération du conseil municipal de Vémars N°19.2023 du 9 juin 2023</b>	<b>56</b>
<b>5.9</b>	<b>Délibération du conseil municipal de Marly-la-Ville N°49-2023 du 22 juin 2023</b>	<b>57</b>
<b>6</b>	<b>LA CONCERTATION PRÉALABLE</b>	<b>58</b>
<b>7</b>	<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>	<b>59</b>
<b>7.1</b>	<b>Cadre législatif et réglementaire du projet</b>	<b>59</b>
<b>7.2</b>	<b>Recevabilité de la phase 1 du projet</b>	<b>59</b>
<b>7.3</b>	<b>Désignation de la commission d'enquête</b>	<b>59</b>
<b>7.4</b>	<b>Préparation et organisation de l'enquête</b>	<b>60</b>
7.4.1	Arrêté portant ouverture de l'enquête publique	60
7.4.2	Objectifs de l'enquête publique	60
7.4.3	Réception et constitution du dossier d'enquête	61
7.4.4	Appréciation sur la forme et le contenu du dossier d'enquête	61
7.4.5	Réunions avec la préfecture et le pétitionnaire	63
7.4.6	Visite des lieux	65
7.4.7	Lieux de consultation du dossier et des registres papier d'enquête	65
7.4.8	Lieux et dates des permanences de la commission d'enquête	67
<b>7.5</b>	<b>Déroulement de l'enquête</b>	<b>67</b>
7.5.1	Information du public – publicité légale	67
7.5.2	Information du public – affichage public	68
7.5.3	Autre mode d'annonce de l'enquête publique	70
7.5.4	Conclusion sur le déroulement de l'enquête	70
7.5.5	Climat social durant l'enquête et incidents	70
<b>7.6</b>	<b>Analyse des observations du public</b>	<b>70</b>
7.6.1	Analyse comptable des visites reçues au cours des permanences.	70
7.6.2	Observations manuscrites des registres papier des mairies	72
7.6.3	Documents déposés dans les registres papier des mairies	72
7.6.4	Observations orales.	73



7.6.5	Observations du registre électronique	75
7.6.6	Courriers postaux adressés au président de la commission d'enquête	77
7.6.7	Pétitions	77
7.6.8	Analyse des observations	77
<b>8</b>	<b>PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET MEMEMOIREN REPONSE</b>	<b>78</b>
<b>9</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>126</b>
9.1.	Ordonnance du Tribunal Administratif	126
9.2.	Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 2023-17261 du 9 mai 2023	128
9.3.	Publicité légale Le Parisien - édition du Val-d'Oise - 1ère édition du 17 mai 2023	132
9.4.	Publicité légale Les Echos - 1ère édition du 17 mai 2023	133
9.5.	Publicité légale La Gazette du Val d'Oise - 1ère édition du 17 mai 2023	134
9.6.	Publicité légale La Gazette du Val-d'Oise – 2nde édition du 7 juin 2023	135
9.7.	Publicité légale Les Echos - 2nde édition du 7 juin 2023	136
9.8.	Publicité légale La Gazette du Val D'Oise - 2nde édition du 7 juin 2023	137
9.9.	Procès verbal de constat d'huissier d'affichage du 16 mai 2023	138
9.10.	Procès verbal de constat d'huissier d'affichage du 3 juillet 2023	152
<b>10</b>	<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>	<b>168</b>
10.1	Rappel sur le contexte et l'objet de l'enquête	168
10.2	Périmètre des travaux soumis à la demande d'autorisation environnementale unique (DAEU)	170
10.3	Conclusions générales au titre de la demande d'autorisation environnementale	171
10.4	Bilan avantages / inconvénients	171
10.4.1	Avantages	171
10.4.2	Inconvénients	172
10.4.3.	Conclusion du bilan avantages/inconvénients	173
10.5	Avis sur les demandes d'autorisation de défrichement	174
10.6	Avis sur la demande de dérogation pour les espèces protégées	175
10.7	Avis sur la gestion des eaux pluviales et l'impact sur le ru de la Michelette	176
10.8	Avis sur les mesures prises pour limiter la nuisance acoustique	176
10.9	Conclusion générale et avis motivé	177
10.9.1	Réserves	177
10.9.2	Recommandations	178

Le présent document a pour objet de présenter le rapport, les conclusions motivées et l'avis motivé de la commission d'enquête désignée par la décision du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise du 6 mars 2023 pour conduire l'enquête publique n°E23000018/95 relative à la demande d'autorisation environnementale, au titre de la loi sur l'eau, dans le cadre de la création de la liaison ferroviaire du projet de Ligne Nouvelle Roissy-Picardie (LNRP).

Décidé comme projet prioritaire par le gouvernement français, le projet de LNRP repose sur les décisions ministérielles du 30 avril 2013 (adressée au Président Directeur Général de RFF par le Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche) et du 13 janvier 2021 (adressée au Président de SNCF Réseau par le Ministre délégué chargé des transports).

En application du code de l'environnement (chapitre III du titre II du livre 1<sup>er</sup>) le projet a été soumis à une enquête préalable (du 23 février 2021 au 6 avril 2021) qui a conduit à la déclaration d'utilité publique (arrêté inter-préfectoral n°2022-16695 du 21 janvier 2022).

La présente enquête a conduit la commission d'enquête à établir :

- un rapport d'enquête concernant le déroulement de celle-ci, l'analyse du projet et des observations recueillies auprès du public,
- un procès-verbal d'enquête transmis au maître d'ouvrage qui a répondu aux observations de la commission d'enquête dans un mémoire en réponse,
- des conclusions et un avis motivé en précisant, si nécessaire, son point de vue, des réserves et recommandations souhaitables qu'elle a estimé devoir émettre.

**Les différentes parties du rapport d'enquête (Livre 1 et Livre 2) ne sont reliées entre elles que dans un souci pratique de présentation afin d'éviter qu'un document ne s'égaré.**

## **Liste des abréviations**

Ae : Autorité Environnementale  
APEV : Association patrimoine et environnement de Vémars  
AP3F : Amis du PNR Oise Pays de France et de ses 3 forêts  
ARS : Agence Régionale de Santé  
BASIAS : Base de données des anciens sites industriels et de services  
CARPF : Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France  
CLE : Commission locale de l'Eau  
CNE : Conservatoire des Espaces naturels  
CNPN : Conseil National de la Protection de la Nature  
CPDP : Commission particulière du débat public  
DAEU : Demande d'Autorisation Environnementale Unique  
DDT : Direction départementale des territoires  
DPB : Droits à paiements de base  
DRIEAT IdF : Direction Régionale Interdépartementale d'Ile de France  
DUP : Déclaration d'Utilité Publique  
EBC : Espace Boisé Classé  
ENS : Espace Naturel Sensible  
EPCI : Établissement public de coopération intercommunale  
ERC : Éviter-Réduire-Compenser (doctrine)  
FSFB : Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois  
FST : Fonds de solidarité territoriale  
GES : Gaz à Effets de Serre  
ICPE : Installation classée pour la protection de l'environnement  
IOTA : Installations, ouvrages, travaux et activités  
ISDI : Installation de Stockage des Déchets Inertes  
LAeq,tp : niveau acoustique équivalent  
LGV : Ligne à Grande Vitesse  
LNRP : Ligne Nouvelle Roissy-Picardie  
MECDU : Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisation  
M.O. : Maître d'ouvrage  
MRAe : Mission Régionale d'Autorité Environnementale  
NRE : Notice de respect de l'environnement  
PEB : Plan d'Exposition au Bruit  
PEM : Plan de Management environnemental  
PLU : Plan Local d'Urbanisme  
PNR : Parc Naturel Régional  
PPA : Personnes Publiques Associées  
RFF : Réseau Ferré de France  
RIIPM : Raisons Impératives d'Intérêt Public Majeur  
SAFER : Société d'Aménagement Foncier et Rural  
SAFHEC : Société des Amis des forêts d'Halatte, Ermenonville et Chantilly  
SAGE : Schéma d'Aménagement de Gestion des eaux

SAU : Surface Agricole Utile

S-CoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAGE : Schéma Directeur Aménagement et Gestion des Eaux

SDRIF : Schéma Directeur Région Ile de France

SIAEPB : Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau Potable

SIECCAO : Syndicat Intercommunal d'Exploitation des Champs Captants d'Asnières-sur-Oise

SMAPP : Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité du Territoire

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique

SYMABY : Syndicat Mixte d'Aménagement du bassin d'Ysieux

TaGV : Train apte à la Grande Vitesse, différent de TGV®

TVB : Trame verte et Bleue

ZAE : Zone d'Activités Économiques

# 1 PRÉSENTATION DU PROJET DE LA NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE (LNRP)

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le sud de la région des Hauts-de-France, le nord-est du département du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV située au sein de l'aéroport Charles-de-Gaulle / terminal 2.

## 1.1 Préambule

Le présent document a pour objet de présenter le rapport, les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête, désignée sur décision du Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise le 6 mars 2023 (n°E23000018/95), pour conduire l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale unique (DAEU) requise au titre de la loi sur l'eau dans le cadre du projet de ligne ferroviaire Roissy-Picardie. La demande concerne la phase 1 du projet de construction d'une nouvelle ligne ferroviaire de Roissy-en-France à Survilliers.

La LNRP s'inscrit dans le cadre d'un vaste projet qui vise à répondre simultanément à plusieurs enjeux majeurs concernant la politique des transports dans le nord de la Région Ile-de-France et le sud de la Région Hauts-de-France.

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera pleinement opérationnel dès la mise en service de la première phase (phase 1).

### Rappel des objectifs du projet dans sa globalité :

- Relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse,
  - Développer l'intermodalité fer-air en gare de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle 2 TGV,
  - Améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle d'activités économiques et d'emploi du Grand Roissy en transports collectifs,
  - Proposer aux habitants de la Région des Hauts-de-France (Bassin Picardie) un nouvel accès à l'Ile-de-France.
- 
- **La phase 1** du projet consiste à :
  - Créer une nouvelle ligne ferroviaire à double voie entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville. La longueur du tracé, sur lequel les trains circuleront à 160 km/h, est de 6,5 km, se situe dans la plaine de Vémars.
  - Réaliser des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens : adaptation de la signalisation, renforcement de l'alimentation électrique de la sous-station de Gonesse et électrification des voies de l'atelier de maintenance en gare d'Amiens.
  - Création d'un nouveau quai en gare de Roissy Charles-de-Gaulle 2 TGV.

- Aménager la gare de Survilliers-Fosses : nouveaux quais et passerelle de liaison, interconnexion avec le RER D.
- Aménager la signalisation ferroviaire existante : régénération de 5 postes de signalisation de la LGV nord et de la LGV d'Interconnexion, adaptation du poste d'aiguillage et de régulation de Lille.
- Construction d'un écopont (passage de la grande faune) en forêt de Chantilly.  
**Cet ouvrage fera l'objet d'une procédure administrative distincte.**

L'engagement des travaux principaux est prévu pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2024.

**La phase 2** du projet n'est pas programmée à ce jour.

Elle comportera la création d'un doublet de voies entre le raccordement à la ligne existante Paris-Creil jusqu'à la gare de Survilliers-Fosses, ainsi que la création d'une quatrième voie en gare de Chantilly-Gouvieux (60) et des aménagements connexes en gare d'Amiens (80).

## 1.2 Périmètre des travaux soumis à la demande d'autorisation environnementale unique (DAEU)

L'aire d'étude de la LNRP et de ses raccordements est illustrée sur la carte de la figure I.1.

La demande d'autorisation environnementale porte sur trois thèmes:

- Autorisation IOTA dite autorisation « Loi sur l'eau » selon l'article L.181-1 du Code de l'environnement et les rubriques 1.1.1.0 (piézomètres) et 2.1.5.0 (rejets des eaux pluviales et bassin versant d'une superficie supérieure à 20 ha) de la nomenclature « loi sur l'eau ».
- Autorisation de « défrichement » : article L.341-3 du Code forestier.
- Autorisation de dérogation à la protection d'espèces protégées : autorisation délivrée par le CNPN suite à l'expertise menée par le bureau d'étude Écosphère en référence aux articles L.411-1 et 2 du Code de l'environnement.

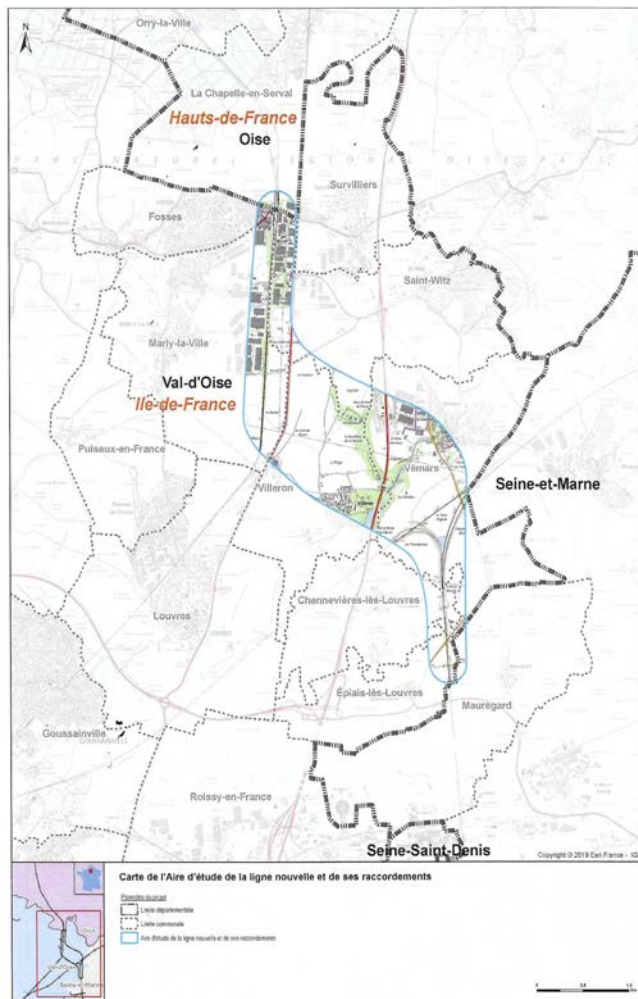


Figure I.1: Carte de l'aire d'étude relative au nouveau tronçon ferroviaire (LNRP; source SNCF Réseau).

Le périmètre des travaux faisant l'objet de la DAEU se situe sur les territoires des communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron.

Les travaux concernés, qui nécessitent l'acquisition par SNCF Réseau d'une emprise prévisionnelle totale d'environ 64,8 ha, sont :

- La ligne nouvelle de 6,5 km et ses raccordements,
- La création d'une sous-station de séparation électrique,
- La signalisation au niveau de la zone de raccordement de Marly-la-Ville,
- Les aménagements en gare de Surveilliers-Fosses.

Le détail des travaux par commune est donné au § 2.4.1.

Les travaux prévus en gare aéroportuaire CDG TGV 2, en gare d'Amiens ainsi que l'écopont en forêt de Chantilly ne sont pas soumis à la DAEU.

Les travaux de la phase 2 de la LNRP n'entrent pas non plus dans le champ de la DAEU objet de la présente enquête publique unique. Néanmoins le Maître d'Ouvrage

(M.O.) a tenu à présenter ces travaux et leurs impacts dans l'étude d'impact du projet à titre d'information afin de permettre une appréciation globale des impacts du projet.

### 1.3 Identification de l'Autorité Organisatrice

L'Autorité Organisatrice de l'enquête publique est la Préfecture du Val-d'Oise, Direction Départementale des Territoires (DDT 95).

### 1.4 Identification du responsable de projet

Le projet est sous la Maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & connexions.

SNCF Gares & Connexions  
16 avenue d'Ivry  
75013 PARIS

#### Directeur du projet :

Olivier ROLIN

Monsieur ROLIN a été nommé délégué du projet Roissy-Picardie le 1<sup>er</sup> juillet 2022 par Monsieur Kian GAVTACHE – directeur général adjoint grands projets de SNCF Réseau.

Décision n° SIÈGE-DP-E3-DGGP-0070

#### Responsable de la demande d'autorisation de défrichement :

Matthieu CHABANEL  
SNCF Réseau  
15-17 rue Jean-Philippe Rameau  
93200 SAINT-DENIS

#### Demandeur de la dérogation de destruction d'espèces protégées :

Olivier ROLIN  
SNCF Réseau  
6 avenue François Mitterrand  
93574 LA PLAINE SAINT-DENIS

## 2 RAPPEL DU PROJET LNRP

### 2.1 Historique du projet LNRP

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'un débat public organisé du 15 avril au 31 juillet 2010, avec la mise en place d'une commission



particulière du débat public (CPDP). Ce débat public a permis d'éclairer sur l'opportunité du projet.

Le processus d'élaboration du projet s'est poursuivi de 2011 à fin 2014 avec deux phases importantes d'études et de concertation accompagnées par une garante de la concertation.

Le choix de la zone préférentielle du tracé de la ligne a fait l'objet de la décision ministérielle du 30 avril 2013.

Sur la période 2015-2017, le schéma de desserte proposé au cours du débat public a été ajusté pour aboutir à la signature d'un protocole d'accord d'intention relatif à la desserte TaGV et TER entre la région des Hauts-de-France et SNCF Mobilités le 19 mai 2017.

Le Gouvernement français a retenu ce projet comme prioritaire sur la base du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures de février 2018. Il a fixé l'objectif de tenir l'enquête d'utilité publique avant 2020.

Les garants de la concertation ont rendu leur bilan le 18 mars 2020. La décision ministérielle du 28 août 2020 fixe les conditions de mise à l'enquête d'utilité publique du projet.

La décision ministérielle du 13 janvier 2021 a autorisé SNCF Réseau à déposer le dossier en vue de l'enquête publique (DUP).

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est tenue du 23 février au 6 avril 2021. La commission d'enquête a rendu un avis favorable avec une réserve et quatre recommandations le 17 mai 2021.

Le projet de ligne nouvelle (LNR) a été déclaré d'utilité publique le 21 janvier 2022.

## 2.2 Réserve de l'enquête publique de DUP qui a été levée

Lors de l'enquête publique relative à la DUP, la commission d'enquête a rendu un avis favorable avec une réserve portant sur l'acceptabilité du projet à retravailler en concertation avec les populations riveraines du nouveau tronçon, en portant une attention particulière: aux aménagements possibles pour réduire au-delà des seuils réglementaires les nuisances sonores et visuelles, ainsi qu'au sujet du modelé paysager et de ses conséquences (gestion des terres de déblai).

En réponse à cette réserve, SNCF Réseau a réalisé une nouvelle phase de concertation locale qui s'est tenue du 27 octobre 2021 au 9 janvier 2022, à l'issue de laquelle la mise en place d'aménagements complémentaires a été décidée, à savoir :

- La réalisation d'un merlon accolé au versant nord de la plateforme ferroviaire en plaine de Vémars, entre la LGV Nord et la lisière du boisement. Le merlon sera largement végétalisé ;
- La création d'un aménagement paysager sous la forme d'un rideau végétalisé, au droit de la commune de Villeron ;
- L'installation d'écrans bas intégrés à la structure des ouvrages de franchissement de la RD9, d'une part, et de l'autoroute A1, d'autre part ;

- La suppression du modelé agricole en plaine de Vémars ;
- Le prolongement de la passerelle à Survilliers (lien ville-ville) en lien avec la démarche de plan de management environnemental (PME).

Dans le même cadre, un fonds de solidarité territoriale (FST) de 2M€ a aussi été constitué par SNCF Réseau.

### 2.3 Objectifs du projet

L'objectif principal du projet est de relier les départements de l'Oise et de la Somme, notamment les villes de Creil, Compiègne et Amiens, au réseau ferroviaire national à grande vitesse (LGV) et à l'aéroport Charles-de-Gaulle de Roissy (figure I.2).

L'effet attendu sur la mobilité et le transfert modal se lit dans la comparaison des temps de transport indiqués dans le tableau du § 2.5.

L'offre proposée se substituera au mode de transport individuel (voiture) et contribuera au développement des transports en commun qui est un enjeu majeur pour faire face à la congestion routière en Ile-de-France.

La LNRP est un moyen d'améliorer les conditions de déplacements pour les habitants des territoires situés au nord-ouest et à l'ouest de Roissy.

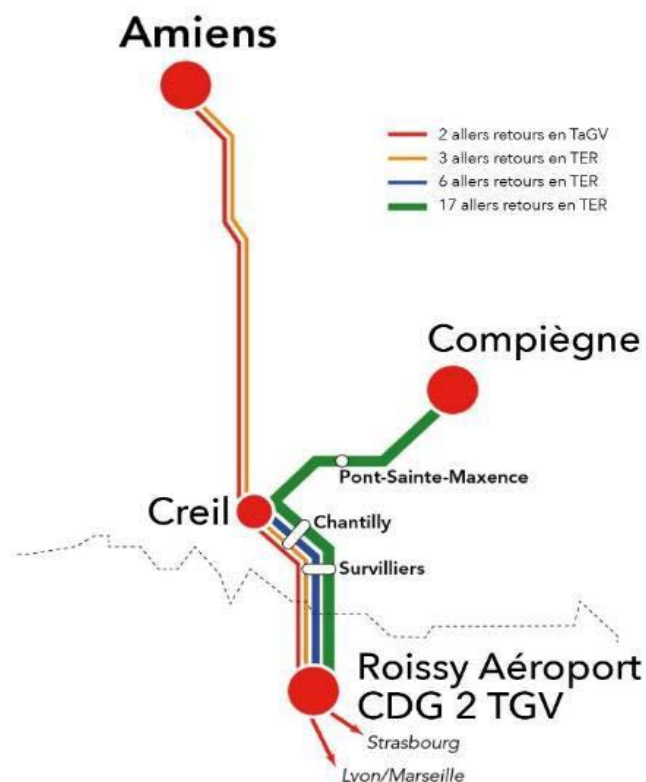


Figure I.2: L'offre de transport du projet (source SNCF Réseau)

## 2.4 Caractéristiques principales et ouvrages de la phase 1 du projet de LNRP

### 2.4.1 Les caractéristiques principales

Le projet d'infrastructure, objet du dossier de DAEU, comprend les opérations suivantes :

- La section de ligne nouvelle électrifiée de 6,5 km, à double voie,
- La ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle,
- La ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville,
- Les aménagements nécessaires en gare de Surveilliers-Fosses, avec de nouveaux quais et une passerelle d'interconnexion avec le RER D,
- L'adaptation de la signalisation des lignes existantes aux raccordements,
- Des aménagements connexes telle la création d'un nouveau quai en gare TGV de Roissy-CDG,
- Des aménagements topographiques (mises à niveau par déblai ou remblai): le profil en long représente des variations d'altitude de la ligne et son positionnement vis-à-vis du terrain naturel. Il est constitué d'une succession de pentes et de rampes de déclivité constante séparées par des zones de transition,
- Des aménagements paysagers avec végétalisation d'un merlon acoustique dans le secteur de Vémars.
- L'acquisition par SNCF Réseau d'une emprise prévisionnelle d'environ 64,82 ha pour la réalisation du nouveau tronçon. L'acquisition se fera par voie amiable ou d'expropriation, le projet bénéficiant d'une déclaration d'utilité publique.

La répartition de l'emprise « projet » est la suivante (tableau I.1).

Commune	Surface (ha)
Chennevières-lès-Louvres	1,76
Epiais-lès-Louvres	1,04
Fosses	0,56
La Chapelle-en-serval	0,05
Marly-la-Ville	12,24
Saint-Witz	2,01
Vémars	23,76
Villeron	23,4
Total	64,82

Tableau I.1: Emprises surfaciques du projet par commune (source SNCF Réseau)

### 2.4.2 Les principaux ouvrages dans la plaine de Vémars

Les principaux ouvrages à réaliser dans le cadre de la LNRP sont (figure I.3):

- Des voies ferrées à créer et à modifier : 6,5 km de ligne nouvelle - 4 km de voies existantes à déplacer sur la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil-Amiens,

- La suppression de deux voies de service (800 m en cumulé) en gare de Survilliers-Fosses,
- Trois sauts de mouton à créer pour franchir la ligne LGV (2) et la ligne Paris-Creil-Amiens (1),
- Cinq ponts-rail à créer pour franchir la LGV nord, le chemin d'exploitation agricole de Vémars, la RD9 et le chemin d'accès au ball-trap, l'A1 et enfin le chemin forestier de Vémars/Villeron,
- Trois ponts-route à créer sur la RD317, le Chemin des Peupliers (Marly-la-Ville) et un chemin d'exploitation agricole (Vémars),
- Un pont-route existant à modifier,
- Deux quais et 1 passerelle piétonne à créer en gare de Survilliers-Fosses qui sera exploitée dans le cadre du futur pôle d'échange multimodal de la gare
- Un quai et les circulations verticales permettant l'accès à ce quai en gare de l'aéroport CDG 2-Roissy.

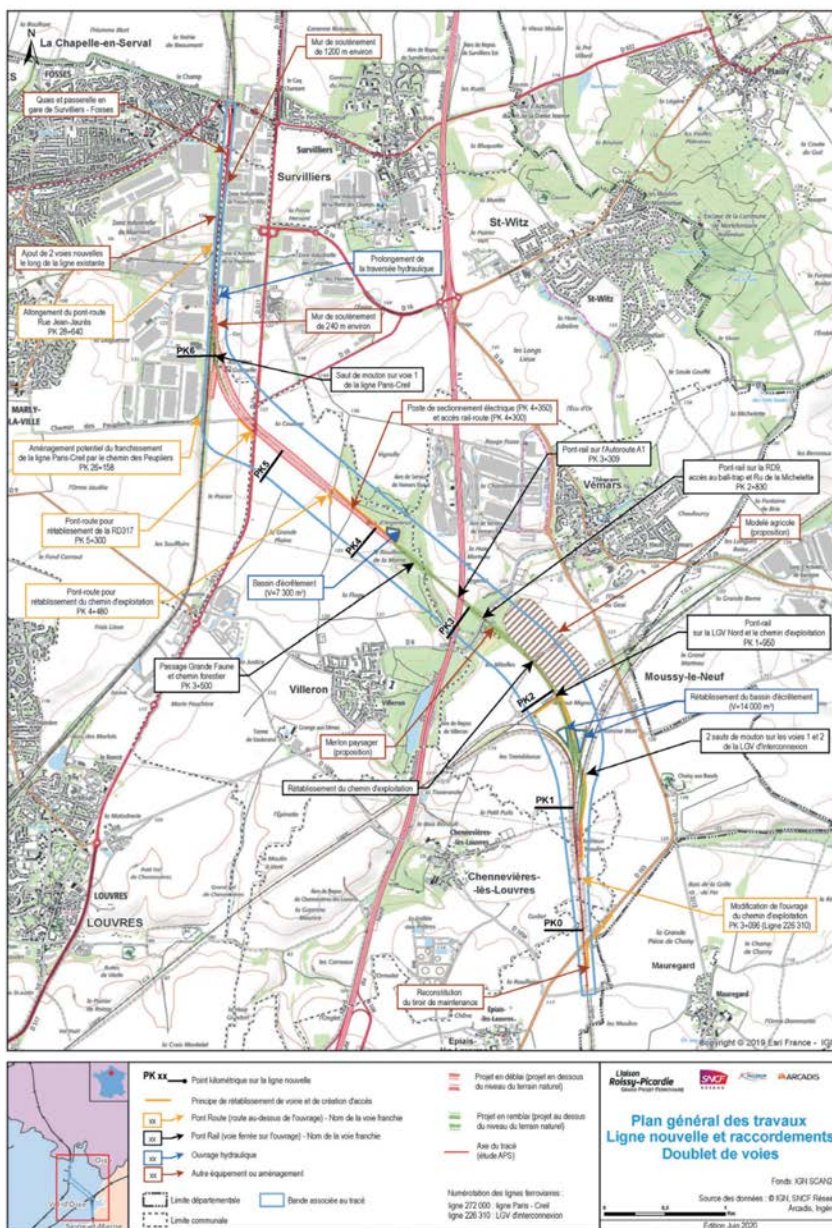


Figure I.3: Localisation des principaux ouvrages à réaliser dans le cadre de la LNRP (Source SNCF réseau, dossier d'enquête).

### 2.4.3 Incidence du projet sur les temps de parcours des usagers

La vitesse prévisionnelle des trains sur la nouvelle voie construite entre Vémars et Marly-la-Ville sera de 160 km/h.

Le projet permet de proposer des services ferroviaires:

- Sur longue distance avec des liaisons directes avec Roissy TGV, et des gains de temps de trajet vers les principales destinations nationales vers l'est et le sud-est ;
- Sur courte distance pour des déplacements domicile-travail et/ou post acheminements pour des déplacements aériens au départ de l'aéroport de Roissy (tableau I.2) ;
- Un hub de mobilité multimodale près d'un pôle économique majeur (Grand Roissy et territoire de l'Ile-de-France).

Trajet pour Roissy	Aujourd'hui			Avec le projet	
	Train	Bus	Voiture	TER	TGV
Amiens	1h40		1h25	1h02	57 min
Creil	1h10	45 min	32 min	22 min	17 min
Compiègne	1h20	1h15	45 min	45 min	
Pont-Sainte-Maxence	1h20		35 min	35 min	
Chantilly-Gouvieux	1h05		30 min	17 min	
Survilliers-Fosses	1h00		15 min	7 min	

Tableau I.2: Temps de parcours entre les principales gares concernées par le projet et la gare TGV de CDG-Roissy (source SNCF Réseau).

## 2.5 Budget prévisionnel actualisé et financement

Le coût prévisionnel de la phase 1 s'établissait à 391,3 M€ (pièce 3, page 10 du dossier d'enquête) aux conditions économiques de mars 2021, dont 21 M€ fléchés pour les mesures d'accompagnement retenues afin de répondre aux observations et recommandations émises lors de l'enquête publique relative à la demande de déclaration d'utilité publique.

La phase 1 du projet bénéficie d'un protocole de financement des travaux signé en 2017 par l'État, la Région des Hauts-de-France, les départements et neuf collectivités et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de l'Oise et de la Somme ainsi que par SNCF Réseau.

Le protocole a été complété depuis sa signature par plusieurs accords additionnels : les signataires prévoient de conclure la convention de financement d'ici l'automne 2023.



## 2.6 Estimation des mesures compensatoires

L'analyse des incidences notables du projet sur l'environnement et la santé réalisée sur les milieux physiques, naturels, humains ainsi que sur le paysage et le patrimoine a conduit le maître d'ouvrage à estimer et à présenter des mesures dans le cadre de la doctrine ERC (éviter-réduire-compenser).

Il convient de préciser que « l'évitement » a été appliqué à la définition du tracé. L'option ayant été jugée la plus pertinente a pris en compte les enjeux des milieux les plus faibles ainsi que les objectifs suivants :

- Éloigner la ligne nouvelle des habitations pour diminuer les nuisances et l'effet visuel ;
- Minimiser l'incidence sur les zones d'activités existantes et projetées ;
- Minimiser l'incidence sur le parcellaire agricole, notamment à l'ouest du bois d'Argenteuil ;
- Minimiser la surface forestière impactée ;
- Éviter d'impacter une installation ISDI et de déchets d'amiante : type site « TERSEN » ;
- Éviter la dérivation du ru de la Michelette en modifiant la conception de l'ouvrage de franchissement.

**Appréciation de la commission d'enquête** : pour rappel ces mesures d'évitement ont été appréciées et prises en compte dans le cadre de l'enquête de DUP afférente au projet et de la concertation induite. Le projet final est donc le résultat d'un compromis multicritères avec les impacts sur la santé et l'environnement les plus faibles possibles.

### 2.6.1 En phase travaux

En phase travaux certains effets temporaires sur les milieux ont conduit SNCF Réseau à envisager des mesures compensatoires sur tous les milieux.

- Sur le milieu physique les mesures se traduisent par :
  - La réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (EGES) grâce à une politique incitative de réduction de l'empreinte carbone mise en œuvre lors de la consultation des entreprises, un Plan de Management Environnemental (PEM), la sensibilisation du personnel du chantier ;
  - La réduction des effets des travaux sur la topographie (études déterminant les conditions d'excavation et les pentes à respecter, restitution de la topographie dans les zones de stockage temporaire) ;
  - La remise en état des bases vie et de travaux à l'issue ;
  - Le réemploi des terres excavées ;
  - La préservation de la qualité des eaux et des sols par la mise en place d'une Notice de Respect de l'Environnement (NRE), la collecte des eaux de ruissellement sans rejet, le décapage limité aux zones strictement nécessaires, le stockage des produits polluants sur zones étanches, l'utilisation d'engins en bon état d'entretien, un kit de dépollution en cas de déversement accidentel,

l'application des plans de secours établis avec les SDIS, fixation de la pollution et dépollution immédiate, dépollution des eaux de ruissellement) ;

- La prévention de la qualité des eaux dans les zones vulnérables (procédures de collecte des eaux de ruissellement, procédure de contrôle, procédure en cas d'accident ...)
- La réduction sur les écoulements d'eaux superficielles (fossés provisoires ...).
- La réduction des impacts temporaires sur la qualité du ru de la Michelette (suivi qualité, interdiction de vidange ...)
- La réduction de la pollution des eaux de ruissellement (collecte et traitement avant rejet) ;
- La réduction des consommations d'eau potable (mise en place de systèmes pour limiter les fuites) ;
- La réalisation d'études géotechniques avant le début des travaux.

**Appréciation de la commission d'enquête:** la mise en place des mesures présentées par le MO va limiter la pollution induite en phase chantier sur le milieu physique. Sa préservation prend en compte les spécificités de ce milieu et notamment les nuisances induites sur l'eau et les terres. La réutilisation des terres excavées demeure un point critique car le traitement envisagé de la majorité d'entre elles reste l'enfouissement en ISDI.

- Sur le milieu naturel (faune et flore) les mesures se traduisent par:
  - Une mesure d'évitement relative à la localisation des installations de chantier, pistes d'accès et des aménagements temporaires en dehors des zones à fort enjeux;
  - Onze mesures de réduction:
    - o adaptation des périodes de travaux aux sensibilités environnementales principales;
    - o déplacement des stations de Jusquiamé noire, de molène noire et de crépide fétide;
    - o conservation de station d'espèces végétales protégée et /ou patrimoniale;
    - o préservation des secteurs d'intérêts en marge des travaux;
    - o limitation du risque d'introduction et de prolifération des espèces envahissantes;
    - o localisation des arbres gîtes sur l'emprise projet à défricher et abattage spécifique;
    - o vérification de l'absence de chiroptères et d'avifaune en nidification avant la démolition des bâtiments;
    - o mise en place de barrière anti-retour lors des travaux de proximité de la mare du Ball-Trap limitation de la pollution lumineuse;
    - o mise en place des dispositions générales limitant le risque de pollutions;
    - o réhabilitation des bases-vie – aires de stockage - bases travaux - sites démolis

- Mise en place d'une action de communication avec le propriétaire de la friche nord ; d'une assistance environnementale avec un écologue et un suivi des habitats réhabilités à l'issue des travaux.

**Appréciation de la commission d'enquête:** la mise en place des mesures présentées par le MO couvre l'ensemble du milieu (faune et flore). Ce milieu évolue en permanence en conséquence les mesures proposées doivent pouvoir également être adaptées dans le cadre d'un suivi de leur mise en place qui est indispensable.

- Sur le milieu humain les mesures se traduisent par :
  - L'emplacement des bases travaux établi au plus près du chantier ;
  - La remise en état des parcelles avant restitution ;
  - Des mesures évitant la dégradation des cultures (collecte des eaux et traitement, démarche zéro-phytosanitaire, limitation des envols de poussières et de produits pulvérulents...) ;
  - Des mesures de protection des chemins agricoles ;
  - La mise en place des droits à prime : le programme « grands travaux Droits à Paiements de Base (DPB) » de 2017 sera appliqué ;
  - Des mesures de protection de la sylviculture (limitations des envols de poussières, de pulvérisation de peintures, prévention des feux ...) ;
  - Des mesures permettant le maintien de l'activité ;
  - Des mesures permettant le maintien de l'activité ball-trap (accès, limitation des envols de poussières et de produits pulvérulents) ;
  - La mise en place d'une signalétique « chantiers » sur les chemins de randonnée.
  - La mise en place d'itinéraires restreints sur le Bois d'Argenteuil ;
  - la mise en place de protections de façades (gare de Survilliers-Fosses) ;
  - Des mesures de protection, conservation, réparation des voies de communication ;
  - Des mesures d'évitement et de protection dans le cadre des travaux à proximité du site « Tersen » et du site BASIAS de l'ancienne décharge de Villeron ;
  - Des mesures de réduction des nuisances sonores notamment par une NRE et des protections de façades de 6 bâtiments en gare de Survilliers-Fosses ;
  - Des mesures de réduction des vibrations ;
  - Des mesures de réduction de la pollution atmosphérique (épandeurs équipés de rabattement de poussières, épandages interdits par vents supérieurs à 40km...).
- Sur le milieu paysage et patrimoine les mesures se traduisent :
  - des mesures de réduction des nuisances visuelles (pistes de chantier banalisées et remises en état permanentes, déboisement limité, remise en état).

**Appréciation de la commission d'enquête:** Les mesures prises relèvent de la protection et la remise en état des zones concernées. Dans ce cadre, la commission estime que la



mise en œuvre de certaines mesures mériterait de faire l'objet d'une concertation avec les communes et services concernés.

La mise en place des mesures présentées par le MO couvre notamment la pollution sonore et visuelle. Les engagements du MO sont importants et nombreux. Néanmoins on peut noter que si les sites impactés pris en compte sont les sites principaux ayant déjà fait l'objet de discussion dans le cadre de la précédente enquête, il n'en demeure pas moins que les mesures vis à vis de certains équipements, en particulier la crèche et le stade de football de Vémars, posent encore question.

### 2.6.2 En phase exploitation

Les effets liés à l'exploitation de la ligne ont conduit la SNCF à envisager des mesures compensatoires sur tous les milieux.

- Sur le milieu physique les mesures se traduisent par :
  - Des mesures permettant la réutilisation des terres excavées : mise en place d'une campagne géotechnique afin de mieux définir les volumes de terre et leur qualité ; l'optimisation des terrassements par la limitation du recours à des emprunts extérieurs pour la réalisation des remblais ; le traitement des excédents de matériaux générés par les déblais seront valorisés dans le cadre du projet ou mis en ISDI ;
  - Le contrôle des eaux souterraines par la mise en place de piézomètres complémentaires et plus profonds ;
  - Des mesures de prévention du risque de pollution ;
  - La maîtrise et l'encadrement du désherbage (l'emploi de produits autorisés, identification précise des zones concernées). ;
  - L'absence de recours aux produits phytosanitaires dans le périmètre de protection éloigné des captages d'eau potable. ;
  - La mise en place de mesures de protection contre les eaux de ruissellement (fossés) ;
  - La mise en place d'ouvrages de rétablissement pour assurer la continuité hydraulique des écoulements de surface ;
  - La mise en place de mesure d'assainissement de la plateforme (bassins écrêttements, réseau dimensionné ; pour un événement d'occurrence décennale) ;
  - L'écrêtement des eaux pluviales avant rejet ;
  - L'évitement de la dérivation du ru de la Michelette en modifiant la conception de l'ouvrage le franchissement ;
  - Le maintien du champ d'expansion de la crue (Ru de la Michelette).

**Appréciation de la commission d'enquête:** la mise en place des mesures présentées protégera le milieu physique. La protection des eaux et des terres est prise en compte dans tous ces aspects à savoir la pollution et les inondations. Le MO semble avoir des difficultés à trouver des exutoires de valorisation des terres excédentaires. La commission

*Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP*

considère que conformément aux plans nationaux et régionaux de gestion et de prévention des déchets, le recours au traitement via des ISDI doit être une solution à éviter autant que possible.

- Sur le milieu naturel les mesures se traduisent par :
  - Une mesure d'évitement relative à la conservation de zones boisées au sein de l'emprise du projet.
  - Sept mesures de réduction pour protéger la flore et la faune:
    - o mise en place de passages à faunes ;
    - o mise en place de clôture pour limiter les risques de collision ;
    - o mise en place d'aménagement paysager en faveur de la faune ;
    - o mise en place d'ouvrage de gestion des eaux favorable à la faune ;
    - o création de zones refuges ;
    - o pose de nichoirs ;
    - o gestion écologique des éléments conservés et des espaces végétalisés du projet.
  
  - Deux mesures d'accompagnement pour protéger la flore et la faune :
    - La participation financière de SNCF Réseau pour la réhabilitation de l'ancienne glacière du bois de Villeron en faveur de chiroptères ;
    - La création d'un écopont en forêt de Chantilly ;
    - La sécurisation d'un boisement d'environ 15 ha et mise en îlot de sénescence.
  
  - Des mesures de suivi de l'efficacité des passages, des infrastructures, de l'évolution des habitats).

**Appréciation de la commission d'enquête:** la mise en place des mesures présentées par le MO couvre l'ensemble du milieu (faune et flore). Ce milieu évoluant en permanence, les mesures de suivi qui seront mises en place doivent être présentées de manière détaillée comme un engagement fort du MO en concertation avec les communes et les services concernés.

- Sur le milieu humain les mesures se traduisent par :
  - Des mesures de réduction des emprises ;
  - Des mesures de réduction de l'effet barrière / intégration du projet dans son environnement ;
  - La mise en place d'un fonds de solidarité territoriale de 2M€ pour financer des projets visant à améliorer l'insertion de l'infrastructure et de mettre en valeur les territoires traversés ;
  - La mise en place d'une passerelle « ville-ville » en gare de Survilliers-Fosses ;

- Des mesures de protection de l'agriculture (adaptation des parcelles, rétablissement des cheminements agricoles, rétablissement du réseau d'irrigation hydraulique intercepté, gestion de la faune, maîtrise de la végétation) ;
- La protection de la sylviculture par un défrichage limité au strict nécessaire et le reboisement des parcelles rendues peu exploitables ;
- Le maintien du ball-trap ;
- Les rétablissements des circulations (ponts route ou ponts rails, voiries et cheminements agricoles) ;
- L'évitement du site ISDI « Tersen » ;
- Des mesures de réduction des travaux au niveau des sites BASIAS : ancienne carrière au niveau du ball-trap et décharge de Villeron par des diagnostic de pollution et une adaptation des travaux ;
- Des mesures de réduction des nuisances acoustiques par la mise en place d'écrans anti bruit : plaine de Vémars et ouvrages de franchissement (RD9 et A1) ; par l'isolation phonique des bâtiments (secteur du doublet de Saint-Witz et de la gare de Surveilliers-Fosses) ; l'isolation d'une habitation le long de la voie ferrée à Orry la ville.

**Appréciation de la commission d'enquête:** comme pour la phase chantier les mesures détaillées concernant essentiellement la pollution sonore et visuelle. Des mesures spécifiques sont adoptées pour la protection de l'agriculture et de la sylviculture et les engagements présentés doivent être mis en place systématiquement avec une appréciation qui soit la plus favorable aux exploitants concernés.

## 2.7 Planning prévisionnel de la phase 1 du projet LNRP

L'objectif retenu pour le lancement des travaux de la phase 1 est le début de l'année 2024 en vue d'une livraison de la nouvelle infrastructure au 1<sup>er</sup> semestre 2026 (figure I.4).

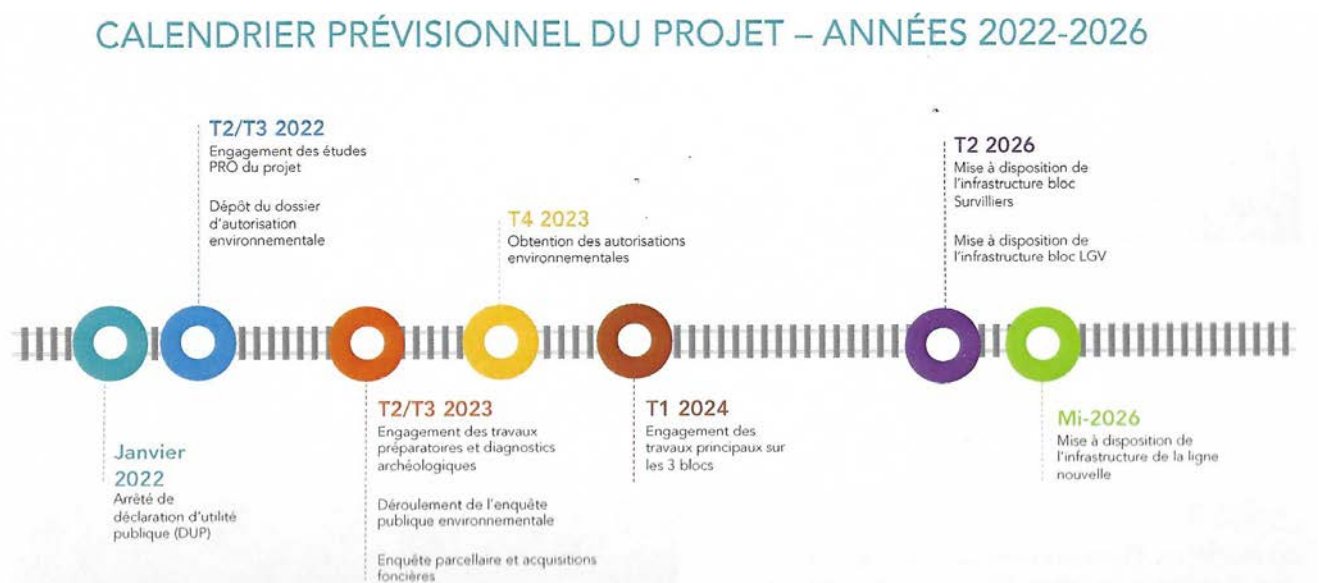


Figure I.4: Planning prévisionnel du projet pour la mise en service de la LNRP (source SNCF Réseau).

Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP

**Appréciation de la commission d'enquête:** Le calendrier du projet est très contraint mais l'état d'avancement est en phase avec celui-ci pour le moment.

### 3 DESCRIPTION DE LA PHASE 1 DU PROJET LNRP - OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

La phase 1 du projet de LNRP pour laquelle les travaux préparatoires ont été lancés en avril 2023 et les travaux principaux le seront en janvier 2024, porte sur :

- La section de ligne nouvelle de 6,5 km dans le Val d'Oise pour relier la ligne classique desservant la Picardie au réseau TGV ;
- Les aménagements en gare de Roissy TGV, Survilliers Fosses et Amiens pour accueillir les nouveaux trains ;
- L'écopont en forêt de Chantilly ;
- La mise en place d'un double service TGV TER : 2 A/R TGV depuis Amiens vers Strasbourg, Lyon, Marseille ; 26 A/R TER cadencés depuis Compiègne, Amiens, Creil vers Roissy.

La phase I sur laquelle portent les enjeux environnementaux objet de la présente enquête a été découpée par le MO en trois blocs (figure I.5) :

- Le bloc LGV : travaux du raccordement de Vémars ;
- Le bloc Ligne Nouvelle ;
- Le bloc Survilliers comprenant :
  - Les travaux en gare de Survilliers-Fosses ;
  - Le raccordement de Marly-la-Ville.

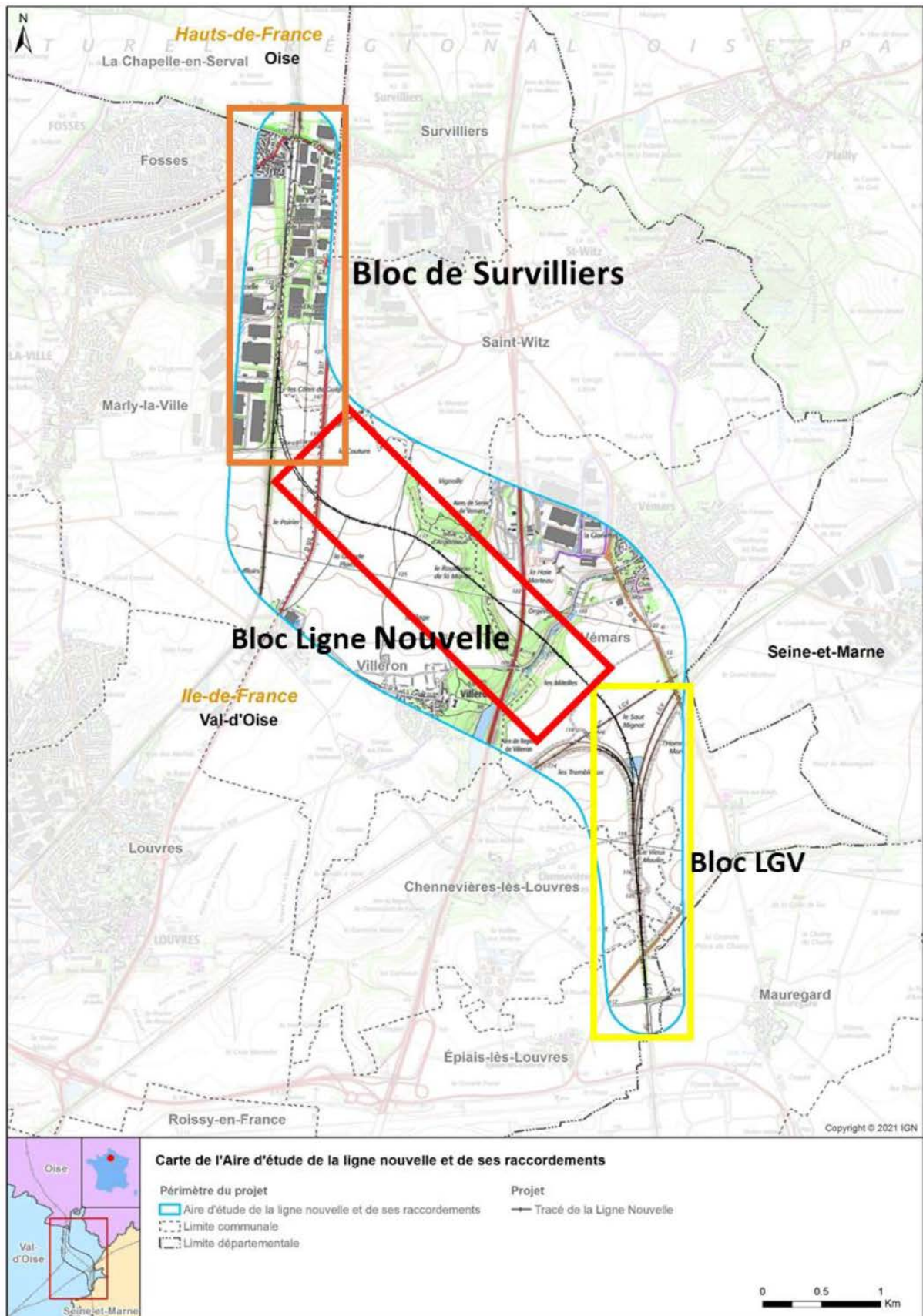


Figure 5: Localisation des 3 blocs de la LNRP (source diaporama présenté lors de la réunion du 25 avril 2023 par M. Rolin)



### 3.1 Le bloc LGV

Ce bloc représente la partie méridionale de l'aire d'étude de la LNRP et concerne le raccordement au niveau du Triangle de Vémars (figure I.6).

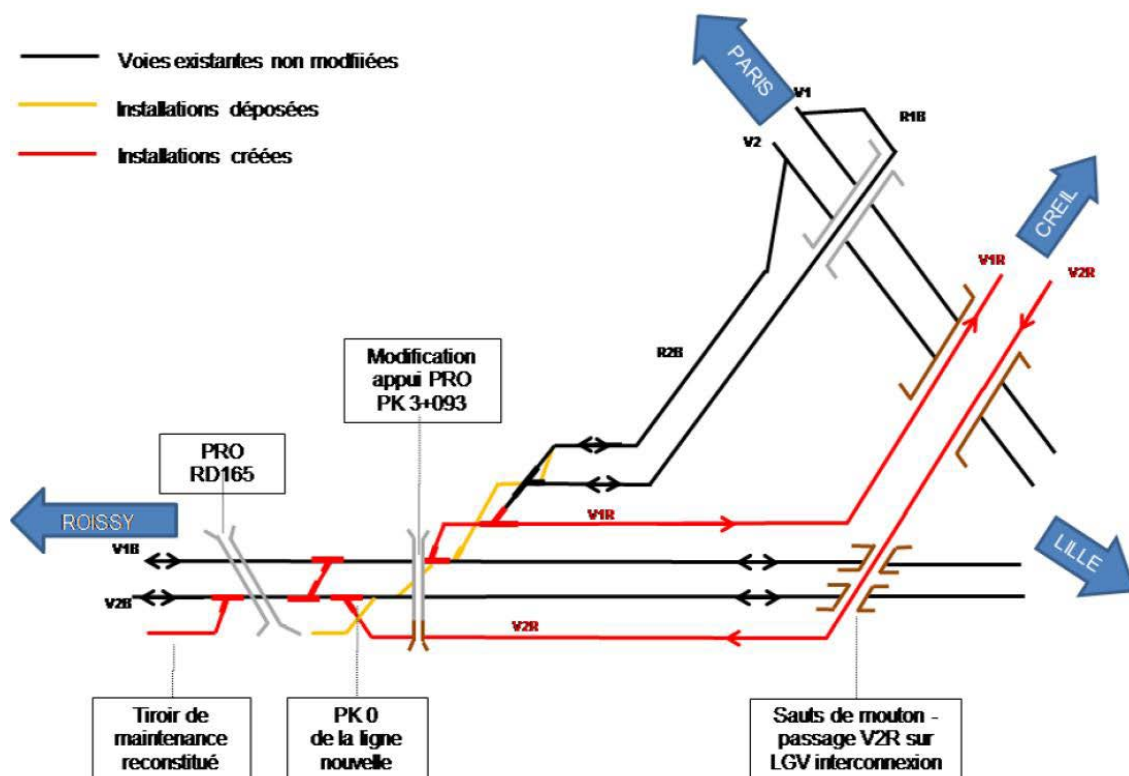


Figure I.6: Schéma des installations existantes, nouvelles et modifiées sur le bloc LGV (source SNCF Réseau)

Les travaux concernés sont :

- Des travaux de voies et de génie civil :
  - Le réaménagement du plan de voies de la LGV d'interconnexion ;
  - La création du raccordement de la voie nouvelle.
- La création d'ouvrages d'art :
  - La création d'un pont-rail et de 2 sauts de moutons ;
  - L'élargissement du pont-route actuel.
- La création d'ouvrages hydrauliques :
  - La création de 3 bassins de gestion des eaux pluviales et des réseaux associés ;
  - La création d'un nouveau bassin au sein du triangle ferroviaire.

### 3.2 Bloc Ligne Nouvelle

Ce bloc correspond à la création de la nouvelle infrastructure ferrée, ce qui va induire plusieurs travaux de voies et de génie civil, à savoir:

- La création du segment de voie nouvelle avec remblai et déblai.
- La modification du tracé à l'ouest pour s'éloigner du site ICPE « Cosson ».
- La création d'ouvrages d'art :
  - La création de 3 ponts-rails et 3 ponts-routes ;
  - La création d'un passage de grande faune ;
  - La création de passages de petite faune ;
  - L'évitement du détournement et de la perturbation du ru de la Michelette par la suppression de la pile positionnées dans le lit mineur.
- La création d'ouvrages hydrauliques :
  - La création de 5 bassins (« sur Villeron et 2 sur Vémars) ;
  - La création d'une fosse de dissipation dans le bois d'Argenteuil sur Villeron.
- Des aménagements acoustico-paysager :
  - La création d'un merlon végétalisé, accolé à la plateforme sur 600m (côté Vémars; figure I.7) ;
  - La création d'un rideau d'arbres sur 700m (côté Villeron) ;
  - L'insertion paysagère des ouvrages hydrauliques ;
  - Le traitement paysager et la végétalisation des parcelles enclavées, rendues non exploitables pour l'agriculture.

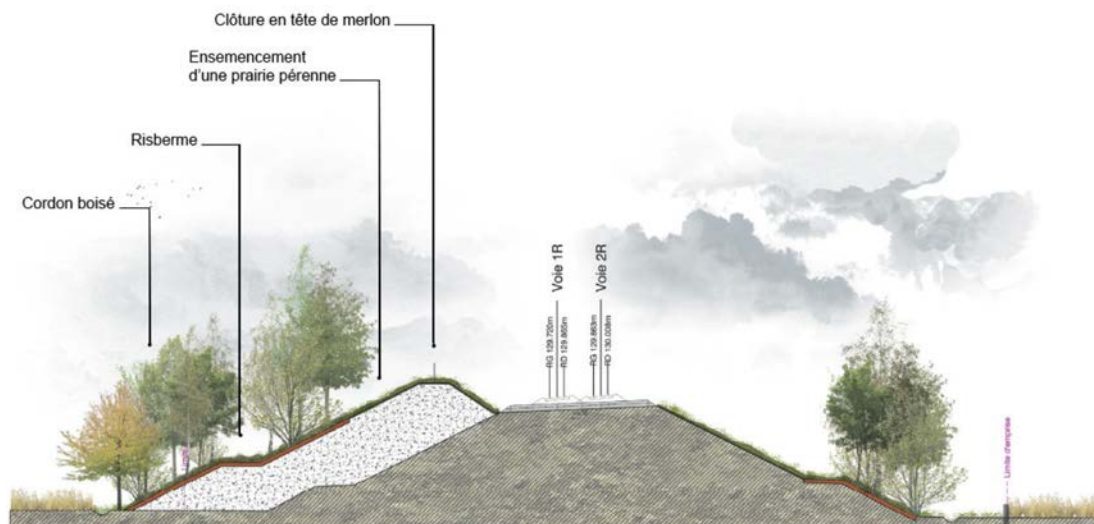


Figure I.7: Modélisation du merlon acoustique végétalisé dans le secteur de Vémars (source SNCF réseau).

### 3.3 Bloc Survilliers

Ce bloc concerne les aménagements en gare de Survilliers-Fosses et le raccordement de Marly-la-Ville.

- Les aménagements de la gare de Survilliers-Fosses sont :
  - La création de deux nouveaux quais (figure I.8);
  - La création d'une passerelle de 80 m opérant un lien ville-ville ;
  - La création de deux bassins de gestion des eaux pluviales ;
  - La création de poste de signalisation ;
  - La création d'une plate-forme technique accueillant une section de séparation électrique et divers équipements électriques de signalisation dans une zone enclavée au niveau du raccordement.

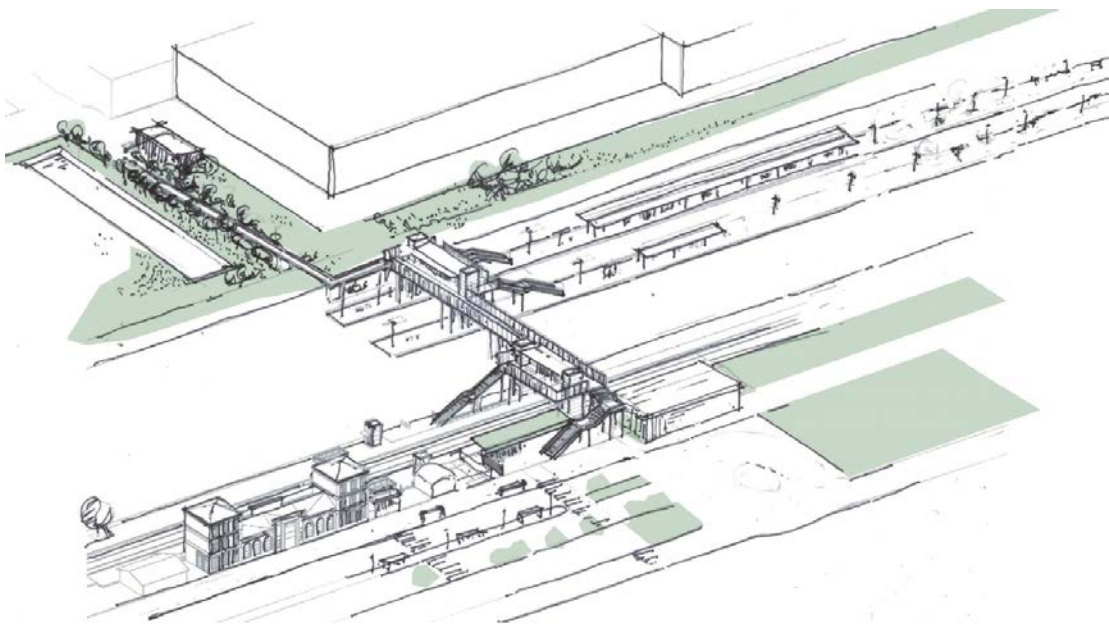


Figure I.8: Modélisation des nouveaux quais et passerelle en gare de Survilliers-Fosses  
(Source SNCF Réseau)

## 4 ANALYSE DES IMPACTS DE LA PHASE 1 DES TRAVAUX

### 4.1 Analyse du dossier et de l'étude d'impact

L'étude d'impact est présentée dans les pièces 3 et 4 du dossier soumis à l'enquête. Les effets de la nouvelle ligne sont évalués d'une part pendant la phase



de réalisation des travaux, et d'autre part en phase d'exploitation. Les résultats sont présentés sous forme de tableaux détaillés, identifiant par thème (e.g. figure I.9):

- Les impacts bruts ;
- La typologie de l'impact avec 5 niveaux d'appréciation (positif, nul/négligeable, négatif faible, négatif modéré et négatif fort) ;
- Les mesures envisagées ;
- Les impacts résiduels avec les mêmes niveaux d'appréciation précédents.

Thèmes	Impacts bruts	Typologie de l'impact	Mesures envisagées	Impacts résiduels
Agriculture	<b>IMPACTS SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET L'ÉVOLUTION DE L'URBANISATION</b> À différents niveaux (transports du quotidien et mobilité longue distance), le projet de liaison s'inscrit pleinement dans les objectifs de mobilité durable, en faveur de : <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'équilibre des territoires et leurs dynamiques ;</li> <li>• la densification de l'occupation de l'espace dans les territoires desservis ; l'attractivité est renforcée sur un périmètre plus large par diffusion via correspondances ou intermodalité.</li> </ul>	Impact positif	<b>MESURE D'ACCOMPAGNEMENT – MISE EN PLACE D'UNE PASSERELLE « VILLE-VILLE » EN GARE DE SURVILLIERS-FOSSES</b> Mise en place d'une passerelle en gare de Survilliers, avec la volonté d'assurer une liaison « ville-ville ». L'opération permet également de favoriser les liaisons douces.	Positifs
	<b>IMPACTS RELATIFS À LA PERTE DE SURFACE</b> Les emprises de la ligne nouvelle (hors emprises ferroviaires existantes) couvrent une surface de 64,8 hectares essentiellement agricole (45 ha).	Impact négatif fort	La logique d'évitement recherchée pendant toute la conception du projet a permis d'éviter la surconsommation d'espaces agricoles. <b>CF. MESURES DE RÉDUCTION DES EMPRISES</b> Compte tenu de la consommation d'espaces agricoles et conformément aux dispositions du Code rural et de la pêche maritime, une démarche de compensation agricole collective sera menée à l'initiative de SNCF Réseau et sur la base de l'étude préalable réalisée par la SAFER Ile-de-France en 2020 et actualisée au printemps 2023. Des mesures visant à consolider l'économie agricole du territoire ont fait l'objet de l'avis du Préfet du Val-d'Oise le 9 décembre 2020, après examen en CDPENAF du Val-d'Oise. Leur mise à jour donnera lieu à un nouvel examen par la CDPENAF courant du 2 <sup>ème</sup> semestre 2023.	Modérés
	<b>IMPACTS SUR LA CONFIGURATION DU PARCELLAIRE AGRICOLE</b> Le passage de la ligne peut déstructurer le parcellaire agricole en créant des parcelles mal configurées. L'accès et l'utilisation du matériel sont compliqués, pouvant remettre en cause l'exploitabilité de parcelles.	Impact négatif fort	<b>MESURE DE RÉDUCTION – ADAPTATION DES PARCELLES</b> Le tracé et les emprises au sol du projet ont été étudiés pour limiter l'impact sur les terres agricoles et pour minimiser les délaisés et les pointes en tenant au maximum compte de la configuration initiale des parcelles (forme, largeur...). Par exemple, les bassins hydrauliques sur la commune de Villeron ont été positionnés en lisière de boisement, et leur forme retravaillée pour limiter l'impact sur les parcelles agricoles. Un géomètre a été missionné pour travailler sur les échanges de parcelles, afin de minimiser les impacts sur les exploitations agricoles. SNCF Réseau propose le rachat des parcelles enclavées, non exploitables ou difficilement exploitables. Une concertation avec la profession agricole est organisée régulièrement (échanges tous les 2 mois). Des demandes d'exploitants agricoles ont été intégrées dans le projet (par exemple, le repositionnement d'un chemin en plaine de Vémars) afin de faciliter l'exploitation agricole future.	Faibles
	<b>IMPACTS SUR LE RÉTABLISSEMENT DES CHEMINEMENTS AGRICOLES</b> Six chemins d'exploitation sont interceptés par la ligne ferroviaire Roissy-Picardie.	Impact négatif modéré	<b>MESURES RELATIVES AU RÉTABLISSEMENT DES CHEMINEMENTS AGRICOLES</b> Les circulations agricoles sont rétablies à l'exception du chemin d'exploitation de Villeron le plus proche du bois d'Argenteuil. Il est prévu de reporter ces circulations vers le chemin agricole rétabli à proximité immédiate. Les parcours utilisés par les exploitants pour accéder à leurs parcelles seront légèrement adaptés. Une optimisation des cheminement a été intégrée à la réflexion pour garantir le passage de l'ensemble des engins agricoles.	Faibles

Figure I.9: Extrait des tableaux de synthèse sur les effets du projet sensu lato. Le code couleur sur l'appréciation des impacts permet d'appréhender rapidement les thèmes les plus impactés (source SNCF Réseau).

La commission d'enquête a noté que le pétitionnaire s'est engagé à mener des études complémentaires suite aux avis émis (ARS, SAGE, etc...). Il est possible que les résultats de ces dernières puissent modifier les conclusions de l'étude d'impact, comme par exemples, le risque d'inondation du ru de la Michelette, la compatibilité électromagnétique, la protection du secteur agricole, la convention de gestion du boisement qui sera établie au plus tôt fin 2023.

Ce renvoi « à plus tard » de certaines études qui paraissent essentielles donne le sentiment d'un travail d'analyse qui reste partiel et inachevé. Cela se ressent notamment pour : les compensations du déboisement qui ne sont pas définies à ce jour (des discussions seraient en cours avec le SMAPP); la gestion de terres excavées pour laquelle aucune solution satisfaisante n'a été trouvée à ce jour; la compensation du bois d'Argenteuil...

En phase travaux, la nouvelle ligne entraîne essentiellement des effets temporaires avec des impacts résiduels faibles et négligeables à nuls. On note quelques effets résiduels modérés sur l'occupation des sols malgré des mesures de réduction, et sur le transport et les déplacements. Le projet est considéré avoir un impact positif sur l'emploi avec des mesures d'accompagnement et d'insertion

professionnelle prévues dans les marchés de travaux. Aucun effet résiduel fort n'est identifié durant cette phase travaux.

En phase d'exploitation, les impacts résiduels de la nouvelle ligne sont majoritairement négligeables ou nuls. On peut noter quelques effets positifs sur la qualité de l'air, l'organisation territoriale et le développement urbain, des effets modérés sur le sol et le sous-sol, l'occupation des sols, les documents d'urbanisme et le cadre de vie (contexte acoustique). Aucun effet résiduel fort n'est identifié durant l'exploitation.

#### 4.2 L'impact sur les espèces protégées et la demande de dérogation

Du fait de la nature des travaux projetés, de leur localisation et des dimensions du périmètre de l'emprise de la phase 1 du projet LNRP, celui-ci est susceptible de présenter des incidences sur l'environnement et est donc soumis à l'élaboration d'une étude d'impact.

L'étude d'impact réalisée en 2019 pour l'enquête de DUP a été complétée à la demande de la DRIEAT en février 2022.

L'inventaire complémentaire a été réalisé au nord de l'aire d'étude rapprochée sur 3 sites non ciblés lors des études précédentes. Il a été conduit par le cabinet Biotope en avril 2022, et visait à relever des arbres et habitats gîtes potentiels ainsi qu'à inventorier des habitats naturels pour l'avifaune, les reptiles, les amphibiens, les mammifères terrestres et la flore.

L'analyse des enjeux sur les continuités supra-régionales le long du tracé de la ligne LNRP a permis de définir un enjeu à forte portée nationale en matière de déplacements de la faune sur le continuum forestier du secteur qui est considéré comme l'un des plus grands corridors de l'ouest de l'Europe.

La demande de dérogation porte essentiellement sur plusieurs espèces résumées dans le tableau I.3.

faunistique	Espèces concernées	Protection							
		Habitat	Specimen	Destruction de l'habitat	Capture ou enlèvement	Destruction de spécimen	Perturbation intentionnelle		
Insectes	Conocéphale gracieux	X							
	Flambé							X	X
	Grillon d'Italie								
	Oedipode turquoise								
Amphibiens	Alyte	X							
	Crapaud commun								
	Grenouille rousse							X	X
	Triton palmé								
	Triton ponctué								
Reptiles	Lézard des murailles	X							
	Orvet fragile							X	X
Mammifères terrestres	Ecureuil roux	X							
	Hérisson d'Europe							X	
Chiroptères	15 espèces	X		X					
Oiseaux	40 espèces	X		X					

Tableau 1.3: Liste des espèces protégées et concernées par la demande de dérogation dans le cadre de l'enquête

Pour réduire les impacts du projet liés à la phase des travaux, un ensemble de 13 mesures d'évitement (1) et de réduction (12) seront prises :

- Mesure d'évitement : localisation des installations de chantier, pistes d'accès et des aménagements temporaires en dehors des zones à forts enjeux
- Mesures de réduction :
  - Assistance environnementale en phase travaux par un écologue ;
  - Adaptation des périodes de travaux aux sensibilités environnementales principales ;
  - Déplacement des stations floristiques de Jusquame noire, de Molène noire et de Crépide fétide ;
  - Conservation des stations d'espèces végétales protégées et/ou patrimoniales en phase de travaux ;
  - Préservation des secteurs d'intérêts en marge des travaux ;
  - Limitation du risque d'introduction et de prolifération des espèces exotiques envahissantes en phase travaux ;
  - Localisation des arbres gîtes sur l'emprise projet à défricher et abattage spécifique ;

- Vérification de l'absence de chiroptères et d'avifaune en nidification avant la démolition des bâtiments ;
- Mise en place de barrières anti-retour lors des travaux, à proximité de la mare du Ball-trap, pour favoriser la reproduction d'amphibiens ;
- Limitation de la pollution lumineuse en phase travaux ;
- Mise en place des dispositions générales limitant le risque de pollutions en phase travaux ;
- Réhabilitation des bases vie / aire de stockage / bases travaux / sites démolis (anciens postes de signalisation).

#### 4.3 Le défrichage et les compensations envisagées

La recherche d'un scénario optimisé (i.e. avec l'impact le plus faible), après de nombreuses études, a conduit SNCF Réseau à retenir un tracé qui coupe certains boisements en lisière des territoires communaux de Vémars et Villeron.

Plusieurs boisements, au sens du Code Forestier, ont été définis par les bureaux d'étude de Conseil Aménagement Espace Ingénierie en août 2021 et Biotope en avril 2022.

Pour différentes raisons, le bois de Marly-la-Ville (nord et sud) et le Triangle de Vémars ne sont pas soumis à une autorisation de défrichage. Seuls les boisements dits « centraux » (bois d'Argenteuil et bois de Villeron) nécessitent une autorisation de défrichage car la superficie totale concernée est supérieure à 1 ha (figure I.10).

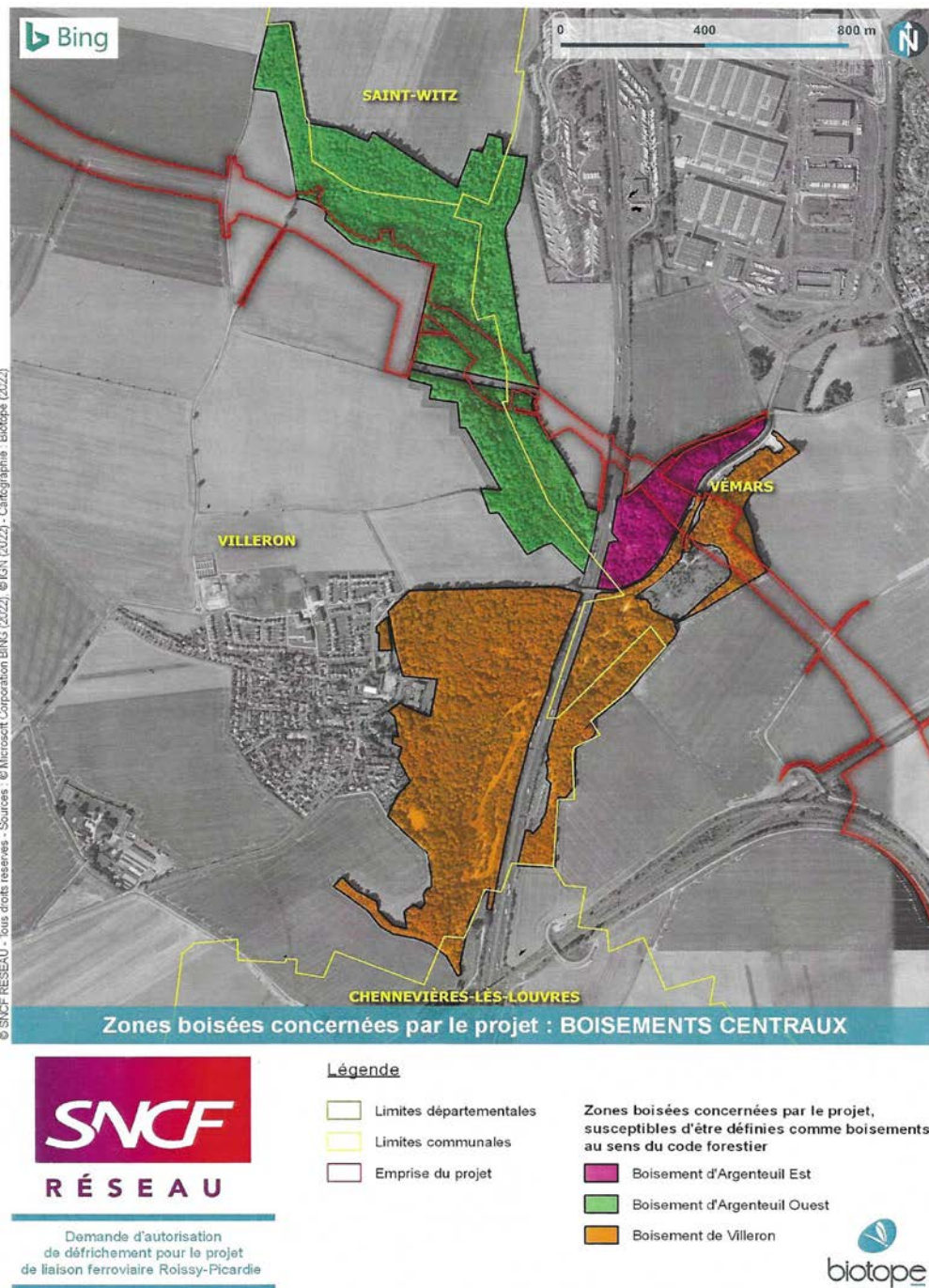


Figure I.10: Carte des zones boisées impactées par le projet (source SNCF Réseau).

Au total ce sont 7,90 ha de boisements qui sont soumis à autorisation de défrichement (figure I.11). Dix propriétaires différents sont concernés par le défrichement.

SNCF Réseau a retenu un tracé dont l'emprise foncière limite l'impact sur l'activité agricole en écartant les sources de nuisances pour les riverains, ce qui éloigne le tracé des espaces urbanisés.



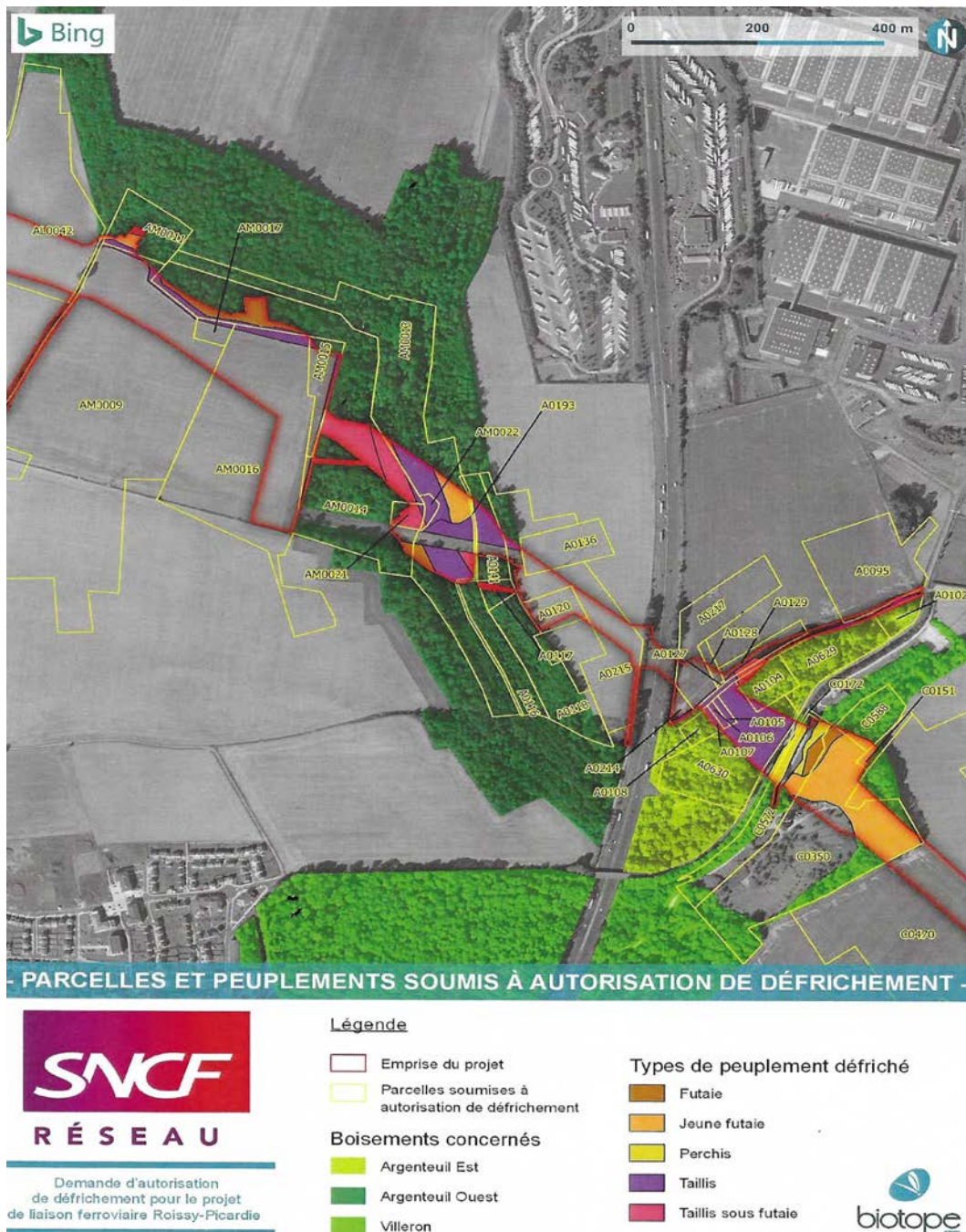


Figure I.11: Parcelles et peuplements soumis à autorisation de défrichement (source SNCF Réseau)

Le boisement constitué par le bois d'Argenteuil (bois privé sur lequel est agréé un plan de gestion simple) et le bois de Villeron (intercommunal) étant situés entre les infrastructures existantes de la SNCF, il n'était pas possible de l'éviter totalement. Il n'en demeure pas moins que ces bois constituent un enjeu fort dans un contexte de faible taux de boisement local.

Le projet maintiendra une gestion simple des zones boisées, avec une amélioration par éclaircies successives, sans objectif de production de bois d'œuvre particulière.

**Commentaires de la commission :** Le dossier d'enquête ne mentionne pas avec précision la stratégie compensatoire en matière de reboisement. SNCF Réseau indique que les modalités de compensation pour l'avifaune (gîtes artificiels pour les chiroptères, renforcement des bois morts, pose de nichoirs ...) mais ne précise pas les modalités de reboisement. Or, les autorisations de défrichement sont soumises à exécution de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, qui dans le cas présent est de 7,9 ha.

Même si l'analyse des parcelles à défricher montre qu'elles sont composées de bois de faible valeur, il n'en demeure pas moins qu'elles doivent être compensées. La pièce 8 du dossier d'enquête est incomplète à ce sujet (cf. §9 – conclusions).

Page 226 de la pièce 7 du dossier, la commission note que SNCF Réseau :

- recherchera un ou des sites complémentaires répondant aux critères du CNPN sur les milieux forestiers,
- engagera dans les meilleurs délais une démarche visant à identifier les opportunités situées dans le périmètre géographique du corridor Val d'Oise/NE de la Seine-et-Marne,
- précisera d'ici le début de l'automne 2023 la consistance des premiers engagements.

D'autre part, comme indiqué dans le document Cerfa n°13632\*08, le demandeur de l'autorisation précise qu'il n'est pas propriétaire des trente-huit (38) parcelles à défricher.

Le complexe de boisements étudiés a été réparti en 3 zones d'analyse desquelles il ressort que la valeur patrimoniale est à pondérer car :

- Les peuplements denses représentent 17% de la surface étudiée. La surface de très faible densité représente 60% de ladite surface ;
- Les boisements concernés ont fait l'objet de coupes régulières importantes d'où la présence de peuplements jeunes et sans grande valeur patrimoniale ;
- L'étude a dénombré peu d'arbres de futaie maintenus dans le temps. Les peuplements à gros bois représentent 0,53 ha (moins de 10% de la surface forestière étudiée). La majorité des peuplements sont constitués de Petits bois et/ou Bois moyens ;
- L'essence majoritaire est le frêne, avec accessoirement le châtaignier et le chêne

Suite à la déclaration d'utilité publique du projet le 21 janvier 2022, ces boisements classés EBC des PLU de Vémars et Villeron devront être déclassés. A ce jour, aucune commune des territoires concernés n'a mis à jour ses documents d'urbanisme conformément à la DUP. Lors des permanences à Villeron, les commissaires enquêteurs ont pu constater que la procédure de MECDU était en cours.

Les zones défrichées deviendront des zones de voies ferrées, de bordures de voies ferrées et d'ouvrages de gestion des eaux pluviales. Dix pourcents (10%) du

milieu boisé soumis à autorisation de défrichement devra faire l'objet d'un terrassement avant d'être reboisé rapidement en fin de travaux.

Les impacts résiduels du défrichement sont notables : destruction d'habitats de reproduction pour différentes espèces (Loriot d'Europe, Faucon crécerelle, Verdier d'Europe, Mésange à longue queue, etc...), destruction d'arbres gîtes potentiels (Noctule de Leisler, Noctule commune, pipistrelles de Kuhl et de Nathusius) ainsi que la destruction d'habitats de reproduction (Putois d'Europe, Blaireau d'Europe et Ecureuil roux). Des mesures de compensation sont prévues et définies dans le dossier de demande de dérogation des espèces protégées (cf § 4.2).

Des mesures de suivis et d'accompagnement spécifiques sont également prévues :

- Mesure A01 : participation financière de SNCF Réseau pour la réhabilitation de l'ancienne glacière du bois de Villeron en faveur des chiroptères (chauves-souris).
- Mesure A02 : création d'un éco-pont en forêt de Chantilly.

**Commentaires de la commission d'enquête :** Des discussions sont engagées entre SNCF Réseau et le syndicat mixte d'aménagement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP) : le dossier ne fait pas mention des mesures de compensation envisagées pour le reboisement ni du ratio éventuel.

#### 4.4 La gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales est intégrée dans la conception du projet. Elle consiste essentiellement par la mise en place :

- D'un réseau de protection contre les eaux de ruissellement (via des fossés en terre ou revêtus) afin de protéger les talus de déblais et remblais de l'érosion par les eaux de ruissellement du bassin versant naturel ;
- D'un réseau de drainage en déblai pour assainir la plateforme ;
- D'ouvrages de rétablissement afin d'assurer la continuité hydraulique des écoulements selon le principe dit « de transparence hydraulique » ;
- D'ouvrages de gestion des eaux pluviales tels que des bassins et fosses de dissipation.

Il sera tenu compte de la faible perméabilité des sols. En conséquence, les bassins de dissipation seront dimensionnés (en volume) en considérant une infiltration nulle. Ils seront néanmoins conçus pour être infiltrants (non revêtus) exceptés les bassins dont le positionnement implique un risque pour la stabilité et la sécurité des voies ferrées attenantes. Des sondages complémentaires seront réalisés en phase chantier pour vérifier la perméabilité des sols au sein des zones de rejets dans le milieu naturel.

Afin de limiter les effets des eaux pluviales, plusieurs mesures de réduction sont prévues :



- La mesure de protection contre les eaux de ruissellement par implantation de fossés pour protéger les talus de déblais et remblais ;
- La continuité hydraulique des eaux d'écoulement est assurée par des ouvrages de rétablissement dimensionnés pour une crue centennale ;
- Dans les secteurs de remblais, les bassins versants sont interceptés et les eaux collectées par le système de drainage de la plateforme sont rejetées dans un bassin versant voisin ;
- Le réseau de drainage en déblai permet de collecter les eaux de ruissellement de la plateforme et des talus et de les rejeter par des fossés de crête de déblai jusqu'à un point bas (talweg) ;
- Dans les secteurs en remblai les eaux de ruissellement s'évacuent gravitairement vers le pied du remblai ;
- L'exutoire des ouvrages de gestion des eaux pluviales est le milieu naturel ;
- Les bassins d'écêtement sont dimensionnés pour une pluie d'occurrence cinquantennale à l'exception des deux bassins « sud n°20 de Marly » et « gare de Survilliers ».

La localisation des bassins d'écêtement est représentée sur la figure I.12.

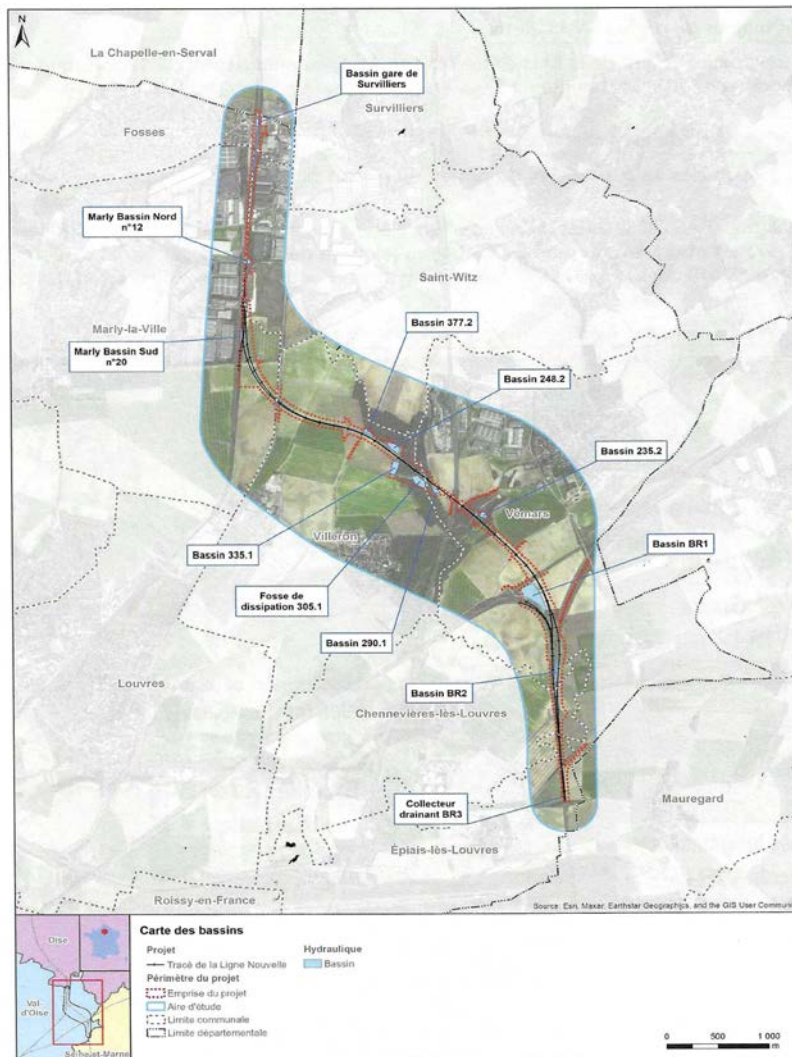


Figure I.12: Localisation des bassins le long du tracé de la LNRP.

#### 4.5 L'impact sur le ru de la Michelette

Le ru de la Michelette est un cours d'eau intermittent et artificialisé (chenalisé). Le projet n'a pas d'impact sur le maintien du débit du ru. Le projet a été modifié par rapport au projet initial afin de ne pas impacter le lit mineur du ru : ce qui est une mesure d'évitement car il était prévu initialement qu'une pile du pont-rail se situerait dans le lit du ru.

Le rejet du bassin au niveau du Ball-trap (Vémars) a un débit régulé de 0,7l/s/ha.

Les mesures prises visent à maintenir la capacité d'écoulement du ru qui fait l'objet d'un recalibrage par le SIAH pour une pluie biennale.

La seule zone inondable sur l'aire d'étude se situe au niveau du ru de la Michelette en amont du bassin de retenue en amont de Villeron (Parc de Villeron près de l'autoroute A1). Le projet n'intercepte pas cette zone de débordement de cours d'eau supérieurs à 50 ans qui est située à environ 300 m de la nouvelle ligne ferroviaire.

Dans le vallon du ru de la Michelette, le tracé est en remblai sur une hauteur d'environ 20 mètres. La continuité hydraulique de l'écoulement du ru est assurée par la mise en place d'un pont-rail qui passe au-dessus du ru.

#### **Commentaires de la commission d'enquête :**

Une fois de plus, la commission note que des études restent à mener ou sont en cours (analyse des risques d'inondation dans le secteur du ru de la Michelette). SNCF Réseau dit ne pas pouvoir mener d'études tant que les documents définitifs et opposables du SAGE ne sont pas disponibles.

#### 4.6 L'acoustique sur le bloc « Ligne nouvelle – Plaine de Vémars » et sur le bloc « Survilliers »

Bien que la contribution sonore de la LNRP soit estimée à 39,6 dBA à Vémars et 35,3 dBA à Villeron (figure I.13; communes où les habitations les plus proches sont à 500 m), l'enquête publique relative à la DUP a recommandé que SNCF travaille ce point afin d'améliorer l'acceptabilité du projet par les populations locales. Pour aller dans ce sens, SNCF Réseau a prévu de mettre en place: (i) un merlon accolé à la voie afin de diminuer l'impact acoustique en plaine de Vémars (figure I.7) ainsi que (ii) des écrans bas sur les ouvrages de franchissement, notamment la RD9 près du Ball-trap de Vémars.

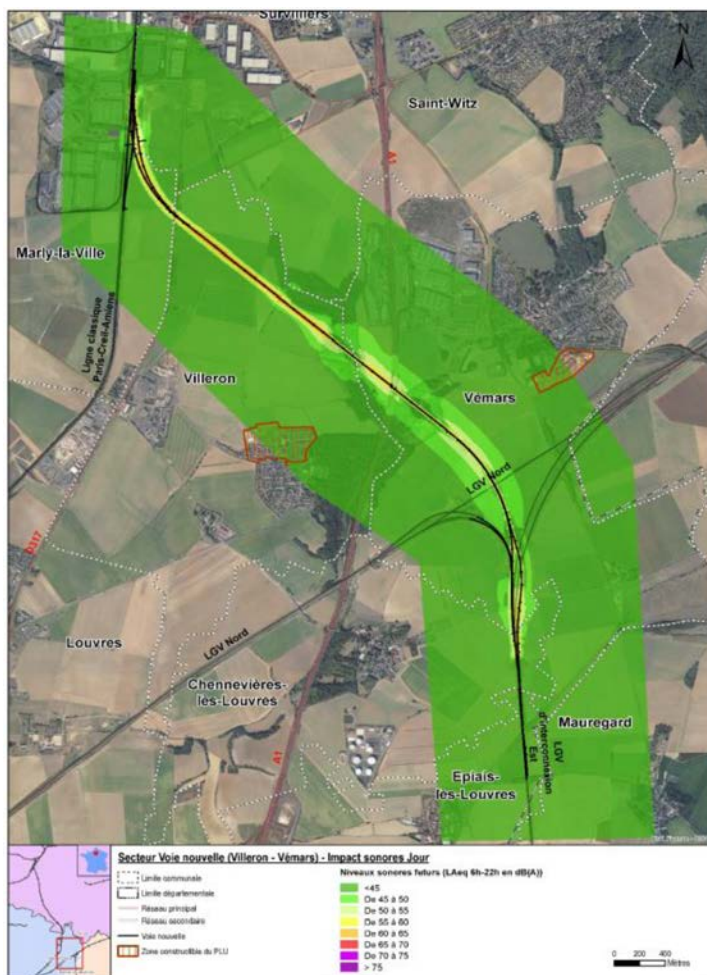


Figure 1.13: Impact sonore "jour" sur le secteur de Vémars-Villeron (source SNCF réseau).

Pour rappel, le seuil réglementaire est de 63 dBA pour les logements (de jour) et de 58 dBA (la nuit entre 22h et 6h). Les protections de façades prévues sur 6 bâtiments, au niveau de la gare de Surveilliers-Fosses, seront réalisées dès le démarrage des travaux, pour protéger les habitants-riverains du bruit de chantier prévu au niveau du faisceau de voies.

**Commentaires de la commission d'enquête :** La cartographie de la figure 1.13 ne permet de visuellement estimer que les zones habitées du secteur de Vémars et Villeron sont exposées à des valeurs inférieures à 45 dB(A). Les valeurs précises données sont cohérentes avec cette cartographie. La commission rappelle néanmoins que les habitants de ces secteurs sont déjà soumis à de nombreuses gênes acoustiques et que même si ces nouvelles nuisances sont en-dessous du seuil réglementaire, ce sont des nuisances supplémentaires pouvant affecter le bien-être des riverains.

#### 4.7 La gestion des terres excavées

La phase 1 du projet conduit à excaver 1 750 000 m<sup>3</sup> de terres dont 750 000 m<sup>3</sup> (43%) seront réutilisés dans le cadre des travaux. Le volume des terres inertes a été estimé à 80% selon l'étude menée.

Lors de l'enquête publique relative à la DUP du projet, la commission d'enquête avait émis une réserve sur l'utilisation des terres excédentaires sous forme d'un modelé agricole (20 ha en plaine de Vémars). Cette solution a été abandonnée et la réserve ainsi levée, conduisant de fait à un problème de gestion de terres excavées excédentaires.

L'utilisation prévue des terres excavées par le maître d'ouvrage est:

- La mise en place d'un merlon accolé aux voies pour diminuer les nuisances acoustiques dans le secteur de Vémars ;
- Équilibrer les volumes déblais/remblais ;
- Aménager les paysages sur des terrains enclavés ;
- Installer un éco-pont en forêt de Chantilly.

#### **Commentaires de la commission d'enquête :**

La piste d'équilibrage entre volumes de déblais et remblais ne semble pas réaliste en raison du profil retenu pour la réalisation de la voie nouvelle. D'ailleurs, dans son dossier, SNCF réseau identifie bien un problème d'excès de terres excavées résiduelles.

La solution retenue pour l'évacuation de l'excédent de terres excavées (le volume est estimé à 1 000 000 m<sup>3</sup>) est l'évacuation vers des ISDI existantes et bénéficiant des autorisations environnementales ad-hoc (ICPE).

L'étude menée par la SAFER Ile-de-France pour rechercher une solution de réemploi/valorisation des excédents de terres excavées n'a pas permis de trouver une solution satisfaisante dans un périmètre de 15 km autour du site du projet. Aucune des solutions envisageables ne répondaient aux contraintes du projet en termes de volume et planning.

#### **Commentaires de la commission d'enquête :**

La commission d'enquête note que le pétitionnaire a pris acte des remarques de l'ARS et s'engage à réaliser préalablement aux travaux, sur les emprises définies dans les études, les études de diagnostics des sols.

Étant donné les objectifs réglementaires de réemploi et de valorisation des terres excavées, il est sans doute nécessaire d'élargir le périmètre de recherche de solutions satisfaisantes. Une étude de "l'empreinte écologique" (Analyse de Cycle de Vie, Bilan de Gaz à Effet de Serre, ou autre méthode) sur les différentes hypothèses devra permettre de retenir la meilleure solution possible. Dans tous les cas,

l'élargissement du périmètre pour des solutions de réemploi semble nécessaire et à privilégier à la solution ultime d'ISDI.

#### 4.8 Le trafic routier local durant la phase de chantier

L'augmentation du trafic routier dans le secteur, durant la phase de chantier (VL + PL) est essentiellement due à :

- L'évacuation de l'excédent de terres excavées. L'augmentation de trafic (véhicule/jour) dépend de la période des travaux ;
- L'apport des matériaux nécessaires au chantier, sur les différentes zones de stockage ;
- Le fonctionnement du chantier.

Le chantier sera organisé de telle sorte qu'il n'y aura pas de circulation de camions PL la nuit.

La LNRP recoupe plusieurs voies de communication qui subiront des perturbations durant la phase chantier en raison de fermeture et/ou déviations temporaires. Pour des raisons de sécurité et de restriction d'accès, certaines voies seront temporairement interrompues durant la phase chantier. Des voies de circulation temporaires seront créées.

##### 4.8.1 Routes départementales et autoroute concernées

Les routes départementales impactées sont : RD922 (à Fosses et Survilliers principalement), RD317, RD9, RD10, RD16 et RD165. La RD317 sera coupée le temps de la phase chantier et de la construction du pont-route pour assurer sa continuité. Une déviation provisoire sera mise en place.

L'autoroute A1 et la RD9 seront ponctuellement coupées, de nuit, le temps de « lancer » les ouvrages d'art supportant la ligne nouvelle (pont-rail).

Les dispositions à prendre seront convenues avec les gestionnaires de voiries.

##### 4.8.2 Voies communales concernées

Les principales voies communales impactées sont :

- À Fosses : rue Cugnot, place Jean Moulin, place de la Liberté et avenue Henri Barbusse ;
- À Marly-la-Ville : Chemin des Peupliers (route à dévier ou à fermer – à négocier avec la mairie de Marly-la-Ville) ;
- À Vémars : Chemin de Saint-Germain (accès de la base-vie du chantier) ;



- Et quelques chemins agricoles pour accéder aux emprises du projet dont le chemin des peupliers à Marly-la-Ville qui sera dévié ou fermé après discussion et accord avec la municipalité.

#### 4.8.3 Mesures prises pour limiter les circulations de véhicules, notamment les PL

Afin de réduire les circulations de véhicules durant la phase de chantier, le M.O. a prévu de :

- Positionner les bases-travaux au plus proche du tracé et des travaux de la LNRP.
- Privilégier autant que possible les déplacements d'engins en utilisant l'emprise du projet ;
- Éviter autant que possible les centres villes des communes de Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron ;
- Organiser la concertation avec les différents gestionnaires de voiries (communauté d'agglomération, communes) et mettre en place des suivis de comptage des poids lourds ;
- Procéder à un état des lieux avant le démarrage du chantier pour évaluer les éventuelles dégradations sur les voiries locales à la fin des travaux. Le M.O. remettra en état ou dédommagera les gestionnaires identifiés lors de la concertation préalable.

#### 4.9 La qualité de l'eau et la prévention

Des mesures seront prises pour prévenir ou réduire les impacts sur la qualité de l'eau.

##### 4.9.1 Risque de pollution des sols et des eaux durant la phase chantier

En phase de chantier, les risques vis-à-vis de la ressource en eau et des sols sont essentiellement liés :

- Aux installations de chantier;
- Aux produits polluants susceptibles d'être manipulés ou stockés sur des aires annexes ou sur les zones de chantier;
- Aux incidents de chantier telle qu'une fuite sur un engin (rupture de flexible ...).

Les évènements susceptibles d'occasionner des déversements sont identifiés et de

s moyens techniques efficaces et testés sont connus.

##### 4.9.2 Pollution à la source

Les mesures de réduction/prévention à la source seront :

*Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP*

- La mise en place d'un film géotextile sous la voie nouvelle et les pistes de maintenance latérales situées de part et d'autre de la LNRP afin de limiter le développement de la végétation et le recours à des produits phytosanitaires de synthèse ;
- La collecte des eaux pluviales de ruissellement dans des ouvrages de gestion des eaux pluviales (cf § 4.4) ;
- L'usage de la LNRP réservé aux trains de voyageurs (pas de trafic de fret) avec des engins à traction électrique (pas de diesel) pour limiter les risques de pollution issus de l'exploitation ferroviaire.

#### 4.9.3 Pollution durant la phase d'exploitation de la ligne LNRP

Les mesures de réduction/prévention qui seront prises en phase d'exploitation sont :

- Pas d'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des abords de voies au sein du périmètre de protection du captage éloigné de Marly-la-Ville ;
- Utilisation de mélange de produit de bio contrôle (acide pélargonique) et un herbicide préventif de synthèse. Pas d'utilisation de glyphosate ;
- Installation de GPS connectés à bord des trains et des camions désherbeurs (localisation des zones où le traitement est interdit avec interruption automatique de la pulvérisation) ;
- Interventions de fauchage et débroussaillage dans les zones où le traitement est interdit.

## 5 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET RÉPONSES DU DEMANDEUR

### 5.1 Avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des transports (DRIEAT)

Dans le cadre de la dérogation "espèces protégées", la DRIEAT d'Ile-de-France - Service Nature et Paysage - Département Faune et Flore Sauvages - dans son avis du 3 octobre 2022, a transmis à la DDT des demandes de compléments au dossier objet de l'étude de recevabilité.

- Sur la justification du projet, la DRIEAT demande que les raisons impératives d'intérêt public majeur (RIIPM) fassent l'objet d'une partie spécifique dans le dossier ;
- Sur l'état initial et les enjeux, elle considère la pertinence des périmètres de l'étude au vu des enjeux sur le secteur. Les inventaires de terrain permettent d'évaluer l'état initial du site, ils sont complets et représentatifs. La démarche ERC doit être

appliquée à la biodiversité. Des précisions sont demandées sur l'état initial relatif à plusieurs espèces mais la DRIEAT valide la carte des enjeux faunistiques;

- Les impacts bruts sont insuffisamment présentés et leur présentation doit être améliorée ;
- Le dossier n'indique "aucune mesure d'évitement" alors qu'il en est fait mention à plusieurs reprises notamment en phase chantier. La DRIEAT considère que le sujet est trop vite traité.
- Les mesures de réduction et d'accompagnement sont plutôt satisfaisantes mais certaines réductions d'impacts doivent être développées ;
  - Le déplacement de la station du chardon à petite fleurs et de la jusquiame a-t-il été réalisé été 2022 ;
  - Les clôtures pour limiter les risques de collision avec la faune terrestre en phase d'exploitation doivent être présentées ;
  - Les passages à faune doivent être détaillés ;
  - Les aménagements paysagers en faveur de la faune doivent être détaillés ;
  - Les zones refuges pour la petite faune doivent être au minimum de 10 ;
  - Les secteurs d'intérêts en marge des travaux doivent être cartographiés ;
  - La barrière anti-retours lors des travaux à proximité du ball trap doit être cartographiée ;
  - Des travaux de nuit seraient défavorables à la faune nocturne les zones concernées doivent être présentées ;
  - L'installation de nichoirs doit être un engagement et non une intention ;
  - L'assistance environnementale par un écologue en phase travaux doit être dimensionnée;
  - La gestion des stations existantes d'EEE doit être planifiée en amont des travaux le prestataire et le coût doivent être présentés.
- L'évaluation des impacts résiduels doit porter sur tous les milieux et tous les groupes et pour chacun d'entre eux la DRIEAT demande que des précisions soient apportées et que des corrections d'appréciation soient effectuées.
  - La DRIEAT valide un impact notable pour les oiseaux des milieux boisés, les chiroptères arboricoles et de l'écureuil roux.
  - La DRIEAT ne valide pas l'impact considéré comme négligeable sur les oiseaux des milieux ouvert et semi-ouvert et demande la requalification.
  - La DRIEAT valide des impacts négligeables pour la flore, les insectes, les reptiles et les amphibiens compte tenu des mesures de réduction présentées ; cependant des précisions doivent être apportées à l'étude.
- Sur l'évaluation du besoin compensatoire la DRIEAT demande que soient apportées des précisions pour les chiroptères arboricoles et les oiseaux des milieux boisés.

La DRIEAT note qu'en ce qui concerne les sites et mesures compensatoires envisagés, les concertations et modalités de mise en œuvre étant toujours en cours



de négociation et en l'absence de propositions fermes pour leur mise en place, elle n'est pas en mesure de juger de la pertinence et de la recevabilité du projet vis-à-vis de la demande de dérogation à l'atteinte des espèces protégées.

- Sur les mesures de compensation, la DRIEAT demande que le dossier présente l'ensemble des sites de compensation qui sont retenus et les mesures détaillées qui seront mises en place sur ces sites. Il doit y avoir un engagement ferme du porteur de projet et non uniquement des intentions afin que la recevabilité du dossier pour l'enquête publique puisse être prononcée.
- Sur les mesures de suivi durant une période de 50 ans, la DRIEAT estime que les mesures sont bien adaptées.
- La demande de dérogation doit être portée par les documents administratifs adéquats (CERFA).

**Appréciation de la Commission d'enquête :** en l'absence de réponse à cet avis dans le cadre des documents mis à la disposition de la commission d'enquête, cette dernière s'est rapprochée de la DRIEAT pour savoir si elle avait été conduite à émettre un second avis après que le porteur de projet l'ait complété. Le mémoire en réponse de la SNCF a été transmis le 25 avril 2023. La DRIEAT dans un mail adressé à la DDT95 le 27 avril a jugé qu'il était conforme et que le dossier avait été mis à jour. Le dossier était recevable.

La commission d'enquête note que contrairement à ce qui était préconisé dans l'avis du 2 octobre 2022, à savoir la nécessité de compléter le dossier avant transmission au CNPN, cela n'a pas été le cas puisque le CNPN s'est prononcé en mars 2023.

## 5.2 L'avis de l'Autorité Environnementale (Ae)

L'avis de l'Ae (avis délibéré n°2022-119 du 9 mars 2023) rappelle les principaux enjeux environnementaux du projet, et en particulier de la phase 1 du projet :

- Les nuisances sonores et la pollution atmosphérique affectant la santé des riverains ;
- Les émissions de gaz à effet de serre liées au transfert modal vers le train et vers l'avion ;
- L'hydrologie souterraine et superficielle du fait des aménagements ;
- La consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- La biodiversité forestière et les continuités écologiques ;
- Les risques écotoxicologiques liés à l'usage éventuel d'herbicides pour l'entretien des voies et de leurs abords.

L'Ae constate que l'étude d'impact a fait l'objet d'une actualisation approfondie qui intègre notamment une mise à jour de l'ensemble des données chiffrées concernant les territoires (démographie, transport, activité ...).

L'Ae note que le dossier reste imprécis sur certains points du fait de choix de conception non définitivement arrêtés à ce jour. Toutefois, pour l'Ae, ces imprécisions ne semblent pas modifier sensiblement les caractéristiques du projet.

Enfin, l'Ae émet treize recommandations qui sont principalement :

- De présenter un bilan des habitats naturels détruits ou dégradés en précisant, pour chaque cas, les surfaces reconstituées tout en veillant à la cohérence de ce bilan avec celui des surfaces artificialisées par le projet ;
- De mieux argumenter le recours à la méthode miroir et notamment les valeurs de coefficients de fonctionnalité et de temporalité utilisées pour le calcul des compensations écologiques ;
- De compléter la justification de l'intérêt public majeur par des éléments quantitatifs sur les effets du projet au regard de l'objectif de désaturation de la gare du Nord.

A la suite des recommandations de l'autorité environnementale, SNCF Réseau a en particulier approfondi les études hydrauliques qui ont été incluses dans l'étude d'impact au § 6.2.1 : « effets sur les ruissellements – interception des bassins versants ». Le demandeur a répondu point par point aux 13 recommandations/demandes de l'Autorité environnementale en apportant des réponses détaillées.

**Appréciation de la commission d'enquête** : la commission prend note que l'Ae considère que les imprécisions portant sur certains points du dossier ne modifient pas ses caractéristiques. Elle demande cependant au M.O. de préciser si ses réponses à l'Ae concernant la problématique de l'artificialisation (au sens large du projet) n'ont pas varié.

### 5.3 L'avis du SAGE « Croult-Enghien-Vieille Mer »

La Commission Locale de l'Eau (CLE) émet un avis défavorable au projet dans son courrier du 5 septembre 2022 notamment en raison de l'absence:

- De note hydraulique et de non démonstration de la conformité du projet avec l'article 1 du règlement du SAGE ;
- D'essais de perméabilité au niveau des zones de rejets des différents ouvrages hydrauliques ;
- De cartographie des thalwegs dans lesquels rejettent les bassins de stockage des eaux pluviales ;
- D'analyse de l'impact du remblai ferroviaire sur l'alimentation en eau de la mégaphorbiaie (friche humide) ;
- De vérification du caractère non humide des sols de l'emprise du projet et des bases-vie situées au sein d'une zone humide identifiée par le SAGE ;
- De mesures annexes visant à limiter l'inondabilité des voies sous le pont-rail enjambant le ru de la Michelette ;
- De la localisation du projet et des piles du pont-rail au regard du lit majeur du ru de la Michelette ;

- De l'analyse de la conformité du projet avec l'article 6 du règlement du SAGE.

La CLE ayant été de nouveau consultée sur les compléments du pétitionnaire sur le projet, elle a de nouveau rendu un avis défavorable le 9 janvier 2023 au motif d'absence de nouveaux éléments relatifs aux enjeux stratégiques du SAGE.

Pour la CLE, le dossier mis à jour par le pétitionnaire ne répond pas aux observations émises dans son premier avis.

SNCF Réseau a répondu au premier avis du SAGE en décembre 2022 et prend des engagements. Suite au deuxième avis défavorable de la CLE du SAGE (9 janvier 2023), SNCF Réseau maintient ses engagements et son analyse, à savoir :

- Des essais de perméabilité seront réalisés à l'automne 2023 au sein des différents ouvrages hydrauliques ainsi que sur les zones de rejets de ces ouvrages ;
- Des sondages pédologiques seront réalisés au deuxième trimestre 2023 afin de vérifier le caractère non humide des sols au niveau de l'emprise du projet et des bases vie ;
- Des études projet seront réalisées au niveau des piles de pont au regard du lit majeur du ru de la Michelette car la valeur des niveaux des plus hautes eaux n'était pas connue au moment de la rédaction des études d'avant-projet ;
- Des études hydrauliques des ruissellements ont été réalisées en avril 2023 et sont intégrées dans l'étude d'impact ;
- La gestion des eaux de pluie courantes est disponible dans la pièce 5 du dossier (annexes à l'étude d'impact) et la démonstration de la conformité à l'article 1 du règlement du SAGE a été faite.

**Appréciation de la commission d'enquête** : la commission d'enquête prend note de la réalisation effectuée ou à venir de plusieurs études; elle considère que les études complémentaires présentées aux trois premiers points auraient été utiles dans le cadre de la présente enquête environnementale. Elle a ainsi demandé au MO dans le PV de synthèse des observations de préciser si les essais de perméabilité prévus sont déjà programmés et à quelle date et si SNCF Réseau peut présenter des scénarios en fonction des résultats obtenus ainsi que la suite qui sera donnée à ces résultats ?

#### 5.4 L'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS)

Dans son avis du 21 octobre 2022, l'ARS recense les impacts (en phase travaux et permanents) du projet et note que le dossier est complet et bien structuré.

L'ARS demande que soit prêtée une attention particulière dans le secteur de la gare de Survilliers-Fosses de par la présence de périmètres de protection (PPR et PPE) des captages d'eau potable. Des compléments doivent être apportés pour préciser les enjeux sur la protection de la ressource en eaux souterraines et sur le risque vibratoire au niveau du doublement des voies à Saint-Witz et en gare de Survilliers-Fosses. La compatibilité électromagnétique doit être précisée.

L'ARS demande que l'enjeu lié à l'impact du trafic routier soit analysé.

Dans son avis daté du 19 janvier 2023, l'ARS conclut que le pétitionnaire a répondu à ses remarques exprimées dans son avis du 21 octobre 2022. L'ARS note que le pétitionnaire s'est engagé à mettre en œuvre des mesures de réduction/compensation complémentaires.

**Appréciation de la commission d'enquête** : la commission d'enquête a noté une erreur matérielle dans le second avis de l'ARS. Le courrier est effectivement daté du 19 janvier 2022 alors qu'il répond à un courriel adressé le 26 décembre 2022 par la DDT95 à l'ARS.

SNCF Réseau a répondu aux 14 observations exprimées par l'ARS en octobre 2022.

Par courrier adressé à la DDT95 en janvier 2023, l'ARS a pris note que le demandeur :

- Prescrit l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des abords de voies ;
- Prendra des mesures concernant les nuisances sonores, y compris de relogement provisoire lors des phases de travaux particulièrement bruyants ;
- Précisera les conséquences sur les structures dues aux vibrations et réduira celles-ci par l'utilisation de patins réducteurs d'attrition sur les rails et/ou de tapis anti-vibratoire sous le ballast ;
- Prendra des mesures pour limiter les envolées de poussière en phase chantier et n'utilisera pas la chaux sur les sols identifiés comme pollués ;
- Prendra les mesures nécessaires pour éviter la circulation routière (liée au chantier) dans les centres villes.

De ce fait, l'ARS considère que le demandeur a répondu à ses remarques tout en complétant l'étude d'impact avec les éléments nécessaires pour lever les incertitudes. Il n'est pas prévu de tirs de mines durant le chantier ; seuls des brise-roche hydraulique seront utilisés.

**Appréciation de la commission d'enquête** : la commission note que le MO s'engage à prescrire et à prendre des mesures qui limiteront les impacts du chantier sur la santé.

## 5.5 L'avis du Conseil national de la protection de la nature (CNP)

A la suite de sa séance du 24 mars 2023, le CNPN a émis un avis favorable - sous conditions - à la demande de dérogation exprimée par le pétitionnaire. Cet avis est assorti de plusieurs recommandations :

- Étendre la gestion écologique du bois d'Argenteuil aux habitats semi-ouverts qui bordent les voies ferrées ;
- Mettre en œuvre des mesures de compensation sur du foncier agricole en faveur des espèces des habitats ruraux et de cultures dans le périmètre du corridor Val

d'Oise/NE de la Seine-et-Marne (en adéquation avec les études menées par la LPO d'IdF) ;

- Améliorer les moyens attribués au gestionnaire, le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) pour expérimenter des actions visant à renforcer les capacités d'accueil des chiroptères dans le bois d'Argenteuil, ;
- Malgré la dégradation manifeste du boisement d'Argenteuil, organisée juste avant la vente à SNCF Réseau, conserver un boisement riche en cavités et bois âgés, sans obligation de proximité immédiate mais dans les départements 95 et 77, sur une superficie de l'ordre de 15 ha ;
- Mettre en place des solutions pour les impacts non compensés sur la flore rare à proximité du projet et impactée par le projet ;
- Sécuriser l'avenir de la friche nord par une gestion favorable à la biodiversité ;
- Mettre à jour les engagements et en faire part au CNPN.

SNCF Réseau a répondu aux 29 remarques/interrogations émises par le CNPN dans son avis du 24 mars 2023. Ces remarques concernent la flore et l'avifaune.

Le demandeur s'engage à étendre la gestion écologique réalisée par le CEN IdF aux habitats semi-ouverts bordant les voies ferrées au niveau du triangle de Vémars.

SNCF Réseau prévoit le boisement des parcelles agricoles enclavées à proximité du boisement existant afin d'agrandir le massif forestier et d'y créer des lisières étagées favorables aux espèces ciblées (mammifères terrestres, chiroptères et avifaune). Cette mesure sera prise en compte dans le calcul du besoin compensatoire.

SNCF Réseau a pris note des remarques et demandes du CNPN et en prendra compte. Elle s'engage à veiller à ce que la dégradation du site pendant la phase travaux soit limitée au strict nécessaire : elle garantit la mise en place d'une gestion adaptée en phase d'exploitation pour limiter les impacts directs et indirects du projet.

En partenariat avec le CEN IdF des nichoirs complémentaires à ceux prévus dans le cadre de la mesure de réduction seront mis en place au sein du bois d'Argenteuil.

Les nouveaux engagements pris par SNCF Réseau en faveur des milieux ouverts permettront de répondre aux préoccupations exprimées par le CNPN.

Concernant le défrichement prévu au bois d'Argenteuil, le demandeur tient à préciser qu'il ne porte aucune responsabilité sur la situation actuelle du bois qui résulte des décisions prises par le groupement forestier qui le gère.

La mise en œuvre dudit plan de gestion a notablement dégradé les capacités d'accueil des chiroptères. SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre la recommandation RM27 du CNPN qui vise à recréer des milieux favorables au maintien des chiroptères. Elle apportera des garanties quant à la mise en œuvre de cette mesure d'accompagnement d'ici le début de l'automne 2023.

Une convention de gestion du boisement sera mise en œuvre dès que possible, au plus tard au second trimestre 2024 avec le CNPN. Ce partenariat, de long terme, permettra d'assurer une gestion écologique sur l'ensemble des aménagements paysagers qui seront réalisés au titre du projet de LNRP.

Le CNPN a donné le 17 avril 2023 un accord de principe (oral) de l'extension de son intervention au-delà du bois d'Argenteuil pour la gestion de la végétation en faveur des espèces des milieux buissonnants et herbacés aux abords du triangle ferroviaire de Vémars (figure 10 du mémoire en réponse).

L'ensemble des dispositions prises par le demandeur pour répondre aux remarques (RM1 et RM14) du CNPN permettra d'assurer l'absence d'impacts directs et indirects notables sur la flore rare.

SNCF Réseau précisera d'ici le début de l'automne 2023 la consistance de ses engagements pour la mise en place d'une mesure de compensation, sur une surface d'environ 20 ha, qui permettra de rendre fonctionnel un territoire agricole de 80 à 100 ha.

**Appréciation de la commission d'enquête** : l'avis favorable du CNPN est assorti de recommandations et de mesures à mettre en place. Elle prend note de la nécessité d'un partenariat entre les deux parties et se demande si les parties se sont revues à l'issue de la prise en compte des parties.

## 5.6 L'avis de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) et des communes concernées par l'enquête publique

Conformément à l'article 8 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, les sept (7) communes concernées ainsi que la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France et le Parc National Régional Oise-Pays de France (PNR Oise-Pays de France) pouvaient formuler un avis sur la demande présentée, au plus tard 15 jours après la clôture du registre d'enquête (tableau I.4).

Le tableau I.4 synthétise les collectivités qui ont transmis un avis .

Communes	Habitants (en 2020)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Avis exprimés		
			date	F	D
Epiais-lès-Louvres	112	3,42			
Chennevières-lès-Louvres	308	4,58			
Fosses	9 830	3,61			
Marly-la-Ville	5 661	8,62	29/6		X
Saint-Witz	2 439	7,66			
Vémars	2 710	8,18	9/6		X
Villeron	1 534	5,61			
Total des 7 communes	22 594	41,68			
Communauté d'agglo.	357 396	340 ,9	22/6		X
Total agglo.	379 990				
PNR Oise-Pays de France	70 communes	670			

Tableau I.4: Avis des collectivités territoriales concernées par le périmètre de l'enquête publique (F : favorable ; D : défavorable ; N : neutre).

Seuls 3 avis ont été communiqués à la commission d'enquête dans le délai réglementaire. Ils sont tous défavorables au projet.

### 5.7 Délibération de la CARPF N°23-175 du 22 juin 2023

La CARPF a porté à la connaissance de la commission d'enquête la délibération N°23-175 rendue le 22 juin 2023. L'avis est porté dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la LNRP.

La CARPF rappelle le contexte de l'enquête et ses deux avis émis sur le projet de liaison ferroviaire :

- Avis défavorable émis par délibération du 19 novembre 2020 au titre du dispositif d'évaluation environnementale, sur le dossier d'enquête publique préalable à la DUP et à la mise en conformité des documents d'urbanisme, du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie ;
- Avis défavorable émis par délibération du 11 mars 2021 au titre du dispositif d'évaluation environnementale sur le dossier de l'enquête publique unique portant sur la DUP du projet emportant mise en compatibilité des PLU.

La CARPF rappelle également les principales caractéristiques du projet notamment les évolutions intervenues à la suite de la concertation complémentaire conduite après l'avis de la commission d'enquête relative à la DUP.

*Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP*

L'avis défavorable transmis par la délibération 22 juin 2023 est motivé par :

- L'insuffisante prise en compte par le MO des avis rendus par l'AE, le CNPN et le SAGE CEVM;
- L'absence de prise en compte de toutes les demandes de la CARPF dans le cadre de l'évolution du projet et du dossier présenté.

La commission d'enquête a retenu seulement les points entrant dans le périmètre de la demande d'autorisation environnementale, objet de l'enquête, à savoir:

### **L'hydrologie** (concerne la gestion et la qualité des eaux /ru de la Michelette)

La CARPF réitère sa demande au MO de se rapprocher des syndicats d'eau potable qui gèrent les forages afin qu'ils émettent un avis sur le projet. Les besoins de chantier en eau devront être pensés dans un souci d'économie et accompagnés de contrôle de qualité de l'eau, notamment si des forages industriels sont utilisés.

**Appréciation de la commission d'enquête** : La commission d'enquête note (pièce 3 – page 56) que les impacts négatifs sur la consommation d'eau potable et les eaux usées sont jugés « modérés ». Néanmoins, des explications complémentaires et plus précises doivent être données par le MO. La commission d'enquête s'associe à cette demande car elle note que des études complémentaires sont programmées.

La CARPF réaffirme son souhait que la renaturation du ru de la Michelette ne soit pas compromise par le projet du MO. Elle demande que la SNCF réseau participe au financement de cette renaturation au titre des mesures d'accompagnement du projet.

**Appréciation de la commission d'enquête** : la commission d'enquête note que la renaturation ne semble pas compromise en raison du choix opéré par le choix de la conception de l'ouvrage de franchissement.

### **L'agriculture**

La CARPF réitère sa demande que :

- les pertes de surface agricole utile (SAU) cumulées depuis 10 ans pour les 10 exploitations agricoles directement concernées par l'emprise du projet soient indiquées.
- les effets indirects du projet soient exposés en montrant l'ensemble des exploitations agricoles qui exploitent des terrains de part et d'autre du tracé de la nouvelle voie et en quantifiant la part des terrains qui seront désormais séparés du siège des exploitations.

La CARPF demande également que les compensations agricoles collectives ciblent des projets agricoles collectifs locaux, avec des impacts dans un périmètre cohérent avec celui du projet, et se propose de soutenir le MO dans cette démarche.



[Appréciation de la commission d'enquête](#) : la commission d'enquête souhaiterait également connaître l'état d'avancement de la compensation agricole collective.

### **Le paysage et le patrimoine**

La CARPF relève dans le dossier des enjeux paysagers « moyens » (Pièce 3 p29) du fait que le paysage soit agricole et déjà traversé par de nombreuses infrastructures. Elle considère que la forte présence d'infrastructures dans le paysage ne doit pas être perçue « comme un facteur de cette disqualification mais comme un témoignage de sa grande sensibilité à tout nouveau projet qui augmenterait les fractures visuelles et fonctionnelles ». Le paysage quotidien, vernaculaire des usagers n'est pas mis en avant dans l'analyse paysagère. Elle s'interroge sur la réelle adaptation des ouvrages aux espaces traversés et sur la réelle prise en compte de la sensibilité paysagère du site. Les rétablissements proposés semblent insuffisants pour ne pas conduire à une rupture rendant impossible la pratique de l'agriculture ou la survie des espèces sauvages.

[Appréciation de la commission d'enquête](#) : la commission d'enquête relève que cette observation est en lien avec l'observation formulée dans la délibération de la commune de Vémars.

La CARPF prend note des améliorations du projet sur le plan du paysage (p.31, Pièce 4 – volume 2). Concernant la suppression du merlon agricole, elle demande que soient supprimés les visuels de la page 163 de la pièce 4 – Volume 3.

- Merlon paysager en Plaine de Vémars

La CARPF regrette que le MO n'ait pas remis en question la réalisation de la voie nouvelle en déblai dans la plaine de Vémars compte tenu de la blessure qu'elle inflige au paysage; la diminution de l'impact proposée par le MO ne peut pas s'apprécier. La CARPF demande qu'un nombre suffisant de vues du secteur traité en merlon, avant/après, à hauteur d'homme soient ajoutées au dossier d'enquête publique et ce, depuis différents sites présentant un enjeu en termes d'usages (zones habitées, voie de circulation automobile...).

Le dossier ne comporte aucune mention précise sur le traitement paysager de cet espace. Il est seulement fait mention d'exemples de traitement (P.136 – Pièce 4 – Volume 3). La CARPF demande que des précisions sur la densité de plantation, le choix des essences, mais aussi sur les pratiques de gestion soient apportées, et que ces éléments répondent à un triple objectif : limiter les impacts paysagers, visuels et sonores du projet de la plaine de Vémars ; assurer une insertion du merlon dans le site de manière optimale vu sa longueur ; constituer un support à la trame verte local.

- Traitement de plusieurs sites sensibles en termes de paysage

Afin de juger de l'insertion du projet, la CARPF réitère sa demande pour que soient produits des documents graphiques ou de modélisation en trois dimensions de plusieurs

sites sensibles (franchissement du Vallon du bois d'Argenteuil, franchissement du Vallon du ru de la Michelette, le ball-trap).

- Remarques de forme

La CARPF demande au MO :

- un plan de paysagement d'ensemble du projet ;
- que la hauteur du point de vue par rapport au sol soit systématiquement sur les vues d'insertion paysagères intégrées au dossier soumis à enquête publique ;
- l'illustration systématique de l'insertion du projet, par des vues à hauteur d'homme avec des points de vue régulièrement espacés sur les voies qui parcourent le territoire : autoroute, A1, routes départementales et communales, chemins ruraux...

### **Déblais et remblais**

Le M.O. présente un bilan de matériaux équilibré et totalement valorisé pour la terre végétale, mais excédentaire pour les autres matériaux (1 050 000 m<sup>3</sup> dont 700 000 m<sup>3</sup> réutilisés soit 40%). Ce taux n'est pas conforme à l'article L.541-1 du code de l'environnement qui fixe un objectif de 70% et le PRGPD qui porte l'objectif de « réduire au maximum le recours aux ISDI » lesquelles « ne doivent être envisagées qu'en dernier recours ». La CARPF demande:

- Que SNCF Réseau mette le projet en conformité avec la réglementation ;
- Que le M.O. mette en œuvre une méthodologie de contrôle adaptée pour s'assurer de la compatibilité de la qualité des terres apportées avec une activité agricole sur le plan des pollutions éventuelles ;
- Que des solutions de réduction d'emprise des sections en déblais soient étudiées avec la plus grande attention ;
- Que le détail de la ventilation des matériaux courants réutilisés entre les remblais courants et chacun des aménagements paysagers soit précisé;
- Que la réutilisation sur place des matériaux courants apparaisse clairement dans l'estimation du coût des mesures prises en faveur de l'environnement.

La commission d'enquête note que :

- le taux de réemploi des terres excavées est inférieur à 50% et par conséquent non conforme aux objectifs réglementaires ;
- la CARPF confond « matériau de terrassement » et « terre végétale »
- le volume de matériau excédentaire (1,05 Mm<sup>3</sup>) est calculé hors terre végétale (pièce 4 - page 31)
- 40% des matériaux seront réutilisés pour la réalisation de la plateforme en remblai, du merlon accolé et des aménagements divers.

Il n'en demeure pas moins que le MO doit trouver une solution pour répondre aux objectifs de 70% de réemploi, soit en réduisant ses volumes de terres excavées, soit en trouvant d'autres voies de valorisation afin d'éviter la mise en enfouissement. SNCF réseau doit se rapprocher de sociétés régionales productrices de matériaux en terre

*Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP*

crue compressée (exemple Cycle Terre - <https://www.cycle-terre.eu>) et de la Société du Grand Paris qui doit gérer de grands volumes de terres excavées et dont le retour d'expérience pourrait être utile à SNCF réseau pour trouver des exutoires de valorisation.

### **La prise en compte des continuités écologiques**

Le projet interagit avec le SRCE et l'étude Trame verte et bleue en cours d'étude sur le territoire RPF. La CARPF demande que :

- Le dispositif ERC lié aux projets prenne davantage en compte la fonctionnalité des habitats/milieus qui seront abîmés/détruits en phase travaux/exploitation ;
- L'ouvrage de franchissement du vallon du ru de la Michelette soit amélioré, en libérant une plus grande emprise sur la future renaturation du ru ;
- SNCF Réseau participe au financement de ce projet.

### **Fléchage des mesures de compensation sur le bois d'Argenteuil.**

La CARPF se satisfait de la proposition du bois d'Argenteuil comme site de compensation pour les espèces protégées. Elle demande que le projet de compensation dans le bois d'Argenteuil prévoit une partie d'accueil du public, sous une forme à définir avec la commune de Villeron

[La commission d'enquête](#) est favorable à l'idée de prévoir un accueil du public à des fins pédagogiques, sous réserve que cela soit compatible avec les règles de sécurité à proximité d'une voie ferrée.

### **Compensation des défrichements**

En tenant compte des 4 bois destinés à être défrichés et des 11% de milieux boisés occupant le territoire de la communauté d'agglomération (inférieurs de moitié au taux régional de 24%) le Bois de Villeron et le Bois d'Argenteuil sont une des principales continuités écologiques des trames verte et bleue du nord-est de l'agglomération. La CARPF demande au MO de mettre en œuvre des mesures de compensation des déboisements non soumis à autorisation sur le territoire, en particulier les Bois de Marly la Ville et le boisement situé au triangle de Vémars.

Le projet de compensation par reboisement dans la plaine de Pierrelaye-Bessancourt ne satisfait pas la CARPF qui demande de proposer un ou des sites plus proches de la zone concernée.

[La commission d'enquête](#) s'interroge également sur le sens d'une compensation sur un territoire distant et se prononce favorablement à la recherche de solutions plus locales.

### **Passages à faune**

La carte associée à la mesure de réduction sur les passages à petite faune indique que « l'emplacement exact des dalots sera arrêté en phase projet ».

La CARPF demande la mise en place de passages à petite faune plus nombreux à une fréquence plus élevée car des passages tous les 700 m seront de nature à encore plus limiter et fractionner les déplacements des espèces du milieu agricole.

- Concernant les passages à grande faune, la CARPF demande que soit clarifiée une incertitude sur leur nombre. Il est indiqué deux passages dans la liste des ouvrages de franchissement, et il n'en existe qu'un dans les fiches de présentation des mesures mises en œuvre.
- Concernant le passage à faune dans le bois d'Argenteuil, la CARPF demande que des mesures correctrices soient prévues en cas de nécessité (lumière trop faible sous le pont-rail).
- La CARPF demande la création de passage à faune dans le vallon du ru de la Michelette.

La CARPF demande que les rétablissements hydrauliques soient traités pour intégrer aussi la fonction de passage de la petite faune.

Concernant les chiroptères, la CARPF demande la recherche d'un site boisé sur son territoire et que soit considérée l'intégration de nichoirs aux ouvrages d'art pour les chiroptères du bâti.

[La commission d'enquête propose également que l'installation d'hôtels à chauve-souris soit considérée pour compenser les habitats détruits, sans pour autant que cette installation soit limitée au niveau des ouvrages d'art.](#)

### **Nuisances sonores**

La CARPF, comme l'Ae, demande une présentation des résultats détaillée d'étude des nuisances sonores à l'échelle de l'ensemble des zones habitées le long des voies routières éventuellement affectées.

[Appréciation de la commission d'enquête](#) : la commission d'enquête considère que les points relatifs aux déplacements, à l'artificialisation des sols, à l'agriculture et l'impact paysager et qui s'opposent au projet ne concernent pas la demande d'autorisation environnementale qui fait l'objet de l'enquête publique. Elles sont donc considérées hors champ et ne sont pas retenues.

### **5.8 Délibération du conseil municipal de Vémars N°19.2023 du 9 juin 2023**

La commune de Vémars a émis à l'unanimité du conseil municipal un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale. Comme pour l'avis de la CARP, la commission d'enquête n'a retenu que les points qui semblent rentrer dans le périmètre de la demande d'autorisation environnementale, à savoir les points suivants:

- La LNRP provoque : « L'ouverture d'une tranchée, d'une saignée dévastatrice qui abandonne les Communes de marly-la-Ville, Saint-Witz, Villeron, Vémars, Chennevières-lès-Louvres à un environnement agricole bafoué, dégradé, perturbé durant des décennies ».

- La LNRP provoque un « impact du bruit pour les habitants des communes traversées, au premier rang desquelles la commune de Vémars, dont la cause première est la réalisation d'un ouvrage en aérien à près de 16 mètres de hauteur, non enterré, à quelques centaines de mètres de la salle des fêtes et de la crèche.

## 5.9 Délibération du conseil municipal de Marly-la-Ville N°49-2023 du 22 juin 2023

La délibération du conseil municipal de Marly-la-Ville rend un avis défavorable au projet motivé par 14 observations dont certaines n'entrent pas dans le champ de la présente enquête. De la même manière que pour l'avis de la CARPF et du conseil scientifique de Vémars, seules les observations en lien avec la demande d'autorisation environnementale ont été retenues par la commission d'enquête. La commune demande:

- De confirmer que l'itinéraire travaux pour accéder aux ZA Moimont I et II ne touchera pas les bourgs des 7 communes;
- De rétablir le chemin des peupliers et que le MO s'assure de sa compatibilité avec le projet du département de raccordement RD9/RD10 avec un franchissement de la RD317 et prenne en charge le financement ;
- que l'étude trame verte et bleue de la CARPF soit prise en compte dans le cadre de l'impact sur la biodiversité ;
- Que la CARPF soit associée pour la mise en place des mesures de compensation et d'accompagnement.

**La commission d'enquête** note que le sujet de la concertation avec toutes les parties concernées par le projet a été présenté à plusieurs reprises. Elle considère que cette démarche pourrait être facilitée par la mise en place d'un document signé entre la CARPF représentant l'ensemble des communes impactées par le projet et le M.O. permettant de garantir la circulation de l'information et la concertation, limitant ainsi le risque de contestation.

- De ne pas remettre en cause la renaturation du Ru de la Michelette et que le MO y contribue financièrement. Le SICTEUB et le SYMABY contribueront aux études et suivis.

**La commission d'enquête** note que cette demande est là même que celle présentée par le SIAH et le SAGE .

- de fournir davantage de détails sur le merlon paysager et sur les espaces paysagers.

**La commission d'enquête** a noté que le dossier contient un certain nombre d'informations à ce sujet mais a relevé un manque d'engagements concrets.

- De détailler les études acoustiques à l'ensemble des zones habitées le long des voies routières :

**Appréciation de la commission d'enquête** : le MO a fait le choix de ne les détailler que sur les zones où l'impact était avéré. Élargir le périmètre de celles-ci aurait sans doute permis de lever les inquiétudes des riverains. Des études complémentaires sont envisagées par le MO, mais aucune information n'est donnée sur la suite en cas de résultats défavorables.

## 6 LA CONCERTATION PRÉALABLE

SNCF Réseau avait saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en juin 2019 pour qu'elle se prononce sur la suite à donner au débat public engagé sur ce projet en 2010. Une concertation préalable à la demande de déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 31 janvier 2020.

L'enquête portant sur la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 23 février 2021 au 6 avril 2021 avec une forte participation du public. La commission d'enquête a rendu son rapport le 13 mai 2021 avec une réserve demandant de réétudier, en concertation avec les populations riveraines du nouveau tronçon, l'acceptabilité du projet.

Afin de lever cette réserve, SNCF Réseau a mis en place une phase de concertation entre le 27 octobre 2021 et le 9 janvier 2022 qui a pris la forme :

- De réunions spécifiques avec les principales collectivités territoriales concernées (communes de Survilliers, Fosses, Vémars, Villeron, Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France et le Conseil Départemental du Val d'Oise);
- D'une concertation dématérialisée à destination du public du 10 décembre 2021 au 9 janvier 2022;
- D'une réunion spécifique avec les représentants de la profession agricole.

Cette concertation visait à :

- Présenter les nouvelles mesures envisagées pour accompagner la réalisation du projet en réponse à la réserve de la commission d'enquête pour la DUP;
- Recueillir les réactions des riverains et des parties prenantes;
- Faire évoluer, le cas échéant, ces mesures en fonctions des échanges;

A l'issue de cette nouvelle phase de concertation, SNCF Réseau a retenu des mesures complémentaires permettant de répondre aux aspects soulevés par la commission d'enquête dans sa réserve :

- Réduire les impacts acoustiques par la mise en place de merlon acoustique et paysager sur le versant nord de la ligne en plaine de Vémars;



- Équiper les ouvrages de franchissement de l'A1 et la RD9 d'écrans bas intégrés à la structure des ouvrages de manière à limiter les nuisances sonores;
- Confirmer l'abandon du « modelé agricole en plaine de Vémars » qui faisait l'objet d'une forte opposition de la profession agricole;
- Préciser les mesures d'accompagnement financier (2 M€) pris en charge par les financeurs du projet qui visent à renforcer l'acceptabilité du projet;
- Confirmer le financement de la nouvelle passerelle en gare de Survilliers-Fosses qui a fait l'objet d'un protocole entre l'Etat et la région Hauts-de-France en juillet 2021.

## 7 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 7.1 Cadre législatif et réglementaire du projet

La présente demande d'autorisation est présentée au titre du code de l'environnement et au vu de l'avis de recevabilité du 28 avril 2023 de la direction départementale des territoires (DDT95), service instructeur du dossier.

La demande d'autorisation environnementale unique (DAEU) porte sur 3 thèmes :

- Une demande d'autorisation environnementale répondant à la loi sur l'eau et plus précisément ses rubriques 1.1.1.0 (piézomètres) et 2.1.5.0 (rejets d'eaux pluviales, bassin versant d'une superficie supérieure à 20 ha) ;
- Une demande d'autorisation de défrichement conformément au code forestier ;
- Une demande de dérogation à la protection des espèces en référence aux articles L.411-1 et 2 du Code de l'environnement.

### 7.2 Recevabilité de la phase 1 du projet

Au vu des éléments transmis dans le mémoire en réponse de SNCF Réseau le 25 avril 2023, la DRIEAT a considéré par mail du 27 avril 2023 adressé à la DDT95/SEAAT/PE que le mémoire en réponse était conforme et que le dossier était de ce fait recevable.

### 7.3 Désignation de la commission d'enquête

La commission d'enquête chargée de conduire l'enquête sur la demande d'autorisation environnementale dans le cadre de la création de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie a été désignée par le Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise, décision n°E23000018/95 du 6 mars 2023 (annexe 8.1).

La commission est composée de 3 membres :

- Monsieur Ronan HEBERT, président

*Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP*

- Madame Annie POIRET, membre titulaire
- Monsieur Claude ANDRY, membre titulaire

Les 3 membres de la commission ont rempli une déclaration sur l'honneur affirmant leur totale indépendance vis-à-vis de l'objet de l'enquête.

## 7.4 Préparation et organisation de l'enquête

### 7.4.1 Arrêté portant ouverture de l'enquête publique

Cette enquête a été prescrite plus de quinze (15) jours avant le démarrage de l'enquête, par arrêté préfectoral n°2023-17261 du 9 mai 2023 (annexe 8.2).

Conformément au code de l'environnement (article R.123-9), cet arrêté a été élaboré en concertation avec la commission d'enquête. Le projet d'arrêté a fait l'objet d'échanges de mails et de conversations téléphoniques entre la DDT95 et la commission d'enquête qui ont permis d'arrêter une rédaction définitive.

L'arrêté précisait notamment :

- L'objet de l'enquête, la date d'ouverture et la durée de l'enquête ;
- L'identité de la personne responsable du projet auprès de laquelle des informations pouvaient être demandées ;
- Les travaux projetés ;
- Les lieux, jours et heures où les commissaires enquêteurs tenaient leurs permanences pour accueillir le public et recevoir ses observations ;
- Les lieux ainsi que les jours et heures où le public pouvait consulter le dossier physique d'enquête et présenter ses observations sur les registres papier ouverts à cet effet ;
- L'adresse du site internet sur lequel le dossier d'enquête publique pouvait être consulté pendant toute la durée de l'enquête ;
- L'adresse courriel à laquelle le public avait la possibilité d'adresser ses observations et propositions à la commission d'enquête, pendant toute la durée de l'enquête ;
- L'adresse internet du registre électronique mis à la disposition du public pour qu'il exprime ses observations et propositions durant toute la durée de l'enquête ;
- Les noms des commissaires enquêteurs ;
- Les lieux et la durée où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ;
- Les conditions de publicité et d'affichage de l'enquête,

### 7.4.2 Objectifs de l'enquête publique

La présente enquête entre dans le champ des autorisations environnementales demandées au titre de la loi sur l'eau. Dans ce cadre, les principales missions de la commission d'enquête sont :

- D'informer et de faire participer le public aux décisions le concernant ;
- De prendre en compte les intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement en veillant à la protection de celui-ci ;
- D'éclairer les décisions à prendre par les autorités concernées.

La commission doit donc prendre connaissance du dossier d'enquête établi par le porteur de projet et lui demander d'apporter tout complément de précision qu'elle juge nécessaire à la bonne compréhension du projet par le public. Elle veille à ce que les formalités légales soient remplies (publicité de l'enquête, accessibilité du dossier) et reçoit le public lors de permanences pour lui expliciter le projet et ses objectifs tout en recueillant ses observations et propositions.

Après la clôture de l'enquête, la commission rédige, en toute indépendance, un rapport factuel du déroulé de l'enquête et établit, dans un document séparé, ses conclusions motivées sur le projet.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sont consultables par le public pendant un an.

#### 7.4.3 Réception et constitution du dossier d'enquête

Les membres de la commission d'enquête ont reçu plusieurs documents numérisés dès la désignation de la commission par le Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.

A leur demande, le pétitionnaire leur a fourni l'intégralité du dossier sous forme numérique (le 22 mai) et papier, livré à leur domicile (le 23 mai).

Lors de la réunion tenue en distanciel le 25 avril 2023, le pétitionnaire a présenté à la commission d'enquête et à la DDT95 le projet et plus particulièrement les principaux éléments de la phase 1 du projet.

La commission d'enquête estime avoir été bien informée du projet, mais regrette un envoi un peu trop tardif du dossier complet avant l'ouverture de l'enquête.

#### 7.4.4 Appréciation sur la forme et le contenu du dossier d'enquête

##### **Sur la forme :**

Il s'agit d'un dossier assez volumineux, constitué de 9 pièces au format A3 et un total de 1149 pages (figure I.14). Le format retenu qui présente un intérêt pour la mise en page de tableaux lisibles, s'avère assez peu pratique à manipuler. Il eut été judicieux de profiter de ce format pour mettre certaines cartes en pleine page (comme dans la pièce 6) pour améliorer leur lecture, plutôt que de les laisser en format A4. Si les documents graphiques sont globalement de bonne qualité, les annotations

*Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP*

et légendes sont parfois en limite de lisibilité. Cela résulte probablement d'une réduction pour la mise à l'échelle du document initial pour tenir dans le format du dossier papier. Les pièces, numérotées de 0 à 8 sont les suivantes:

Pièce 0 : guide de lecture (23 pages)

Pièce 1 : contexte et procédure de l'enquête publique (89 pages)

Pièce 2 : présentation non technique du projet (11 pages)

Pièce 3 : résumé non technique de l'étude d'impact - volume 1 (82 pages)

Pièce 4 : étude d'impact – volumes 2 et 3 (425 pages)

Pièce 5 : annexes à l'étude d'impact (192 pages)

Pièce 6 : plans et éléments graphiques (5 pages)

Pièce 7 : dossier « dérogation espèces protégées » (275 pages)

Pièce 8 : dossier « dérogation défrichement » (47 pages)

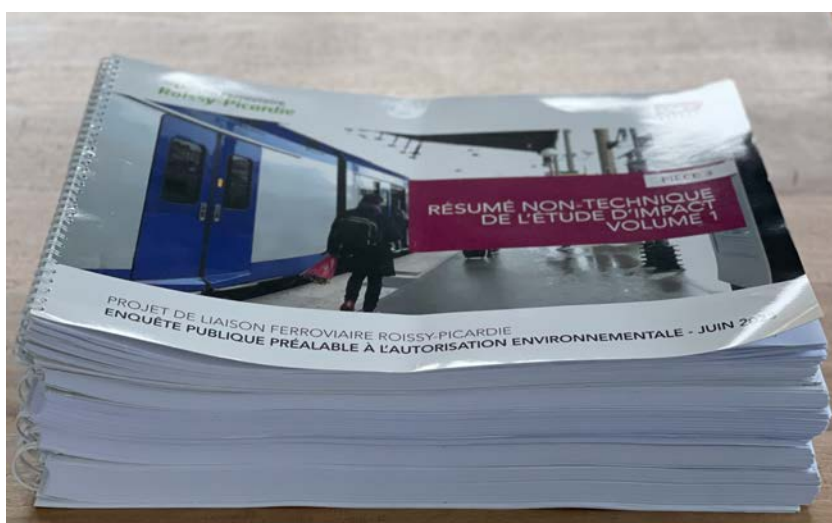


Figure I.14: Dossier papier soumis dans le cadre de l'enquête

#### Sur le fond :

La commission considère que le dossier établi par le pétitionnaire est conforme aux exigences légales. Elle estime qu'il est de bonne facture du point de vue de sa présentation et de sa rédaction. Le dossier est complet et montre une volonté de mettre en évidence toutes les études menées et les avis émis qui ont permis de traiter au mieux les enjeux environnementaux.

La livraison tardive du dossier définitif n'a pas permis à la commission de faire modifier certains éléments, comme la redondance de nombreuses informations et la présentation détaillée de la phase 2 du projet qui peuvent laisser perplexes des lecteurs non avertis et les perdre dans un dossier aussi complexe. La motivation du projet est très souvent répétée.

La pièce 0 du dossier (guide de lecture) est très utile et comporte un glossaire des termes techniques et des sigles employés. Elle permet de se repérer dans le dossier en identifiant les différentes pièces, dont les couvertures sont de couleurs différentes.

Les plans et schémas sont, à quelques exceptions près, à des échelles lisibles avec néanmoins une réserve sur certaines annotations et/ou légendes parfois un peu trop petites. Les cartes jointes au dossier permettraient au public de comprendre où passe précisément la ligne LNRP par rapport à leur commune.

Les différents chapitres de l'étude d'impact (1 à 13) sont dans la pièce 4 qui est constituée de 2 documents distincts pour être plus facilement consultables (366 et 425 pages). Les annexes de l'étude d'impact sont réunies dans la pièce 5.

Les tableaux sont en général lisibles même lorsqu'ils sont d'un petit format.

Les couleurs utilisées pour les différentes cartes et schémas sont très lisibles sur les écrans, avec une résolution suffisante.

La commission d'enquête a noté une certaine confusion dans la manière de présenter la pièce 7 du dossier (demande de dérogation pour les espèces protégées). L'introduction (§1 et 3.1) et la présentation, en page 47, de la localisation du continuum forestier du nord de Paris pourraient faire croire au public que l'étude a été menée sur les 1 015 ha du projet global (tracé intégral Roissy-Amiens). Or il n'en est rien puisque les expertises menées par Ecosphère sont localisées sur des aires d'études dans un rayon de 20 km autour du tracé de la phase 1 du projet LNRP (figure 19 page 29).

Il est dommage que de nombreuses figures et photos de la pièce 7 manquent de précisions sur leur localisation, en particulier sur leur emplacement par rapport au tracé des voies. Il est ainsi quasi impossible de savoir où se situe l'étude si on n'a pas une connaissance des lieux.

#### 7.4.5 Réunions avec la préfecture et le pétitionnaire

Plusieurs réunions se sont tenues avant l'ouverture de l'enquête. En présentiel et/ou distanciel. Les trois membres de la commission ont assisté à toutes les réunions:

- A la préfecture du Val d'Oise (DDT95) le 3 avril 2023
  - Mmes Anne-Kristen Lucbert (cheffe de service) – Sophie Fontaine (responsable du pôle eau) – Muriel Bonneville-Iriarte (inspectrice) et Mr Denis Roger (responsable du guichet unique de l'eau) pour la préfecture.
  - Mr Olivier Rolin (directeur du projet Roissy-Picardie à SNCF Réseau) et Mme Mathilde Savoye (de la direction technique réseau à SNCF Réseau)

La réunion avait pour objet de présenter aux participants le projet en précisant les points-clé de la demande d'autorisation environnementale, à savoir la gestion des

eaux pluviales, la demande de défrichement et la demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées.

SNCF Réseau a expliqué avoir modifié son projet pour tenir compte des avis émis par l'ARS, le SAGE, la MRAe et la DRIEAT notamment. Le pétitionnaire a informé les participants que des discussions étaient encore en cours avec la CNPN et que le mémoire en réponse à la MRAe était en attente de validation.

- Avec la DDT95, par mails et échanges téléphoniques
  - Le président de la commission d'enquête et M. Denis Roger ont échangé pour finaliser le programme des permanences à tenir par les membres de la commission (lieux, dates et horaires).
  - A la demande du pétitionnaire, la date d'ouverture initialement prévue le lundi 22 mai 2023 a été reportée au 1<sup>er</sup> juin 2023 (durée de 30 jours). Suite à quoi, le président de la commission a confirmé le nouvel agenda des dates de permanences à M. Denis Roger le 1<sup>er</sup> mai 2023.
  
- Avec le pétitionnaire et la DDT95 le 25 avril 2023
  - Réunion en distanciel au cours de laquelle M. Olivier Rolin a présenté aux participants (préfecture et membres de la commission) un diaporama de 33 pages avec pour objectif :
    - o Un rappel de la présentation du projet, en particulier de la phase 1 (section de ligne nouvelle à créer sur 6,5 km),
    - o Le planning prévisionnel (2022-2026) de la procédure d'autorisation environnementale qui conduit à la mise à disposition de l'infrastructure de la ligne nouvelle mi-2026,
    - o Le programme des travaux de la phase 1,
    - o Le périmètre des travaux objet de la demande d'autorisation environnementale unique,
    - o Les principaux enjeux du projet (espèces protégées; défrichement; gestion des eaux pluviales; impact sur le ru de la Michelette ; acoustique le long de la ligne nouvelle en plaine de Vémars et à Survilliers; gestion des terres excavées et trafic routier durant la phase de chantier),
    - o L'évolution du projet suite aux conclusions de l'enquête de DUP.
    - o Une copie de ce diaporama a été envoyée à l'ensemble des participants à cette réunion.
  
- Avec le pétitionnaire, la DDT95 et le prestataire de service Publilégal le 16 mai 2023
  - Réunion en distanciel au cours de laquelle M. Damien Bonetti (Publilégal) a expliqué aux participants (DDT95, SNF Réseau et les membres de la commission



d'enquête) les différentes fonctionnalités du registre électronique qui sera ouvert pour l'enquête.

#### 7.4.6 Visite des lieux

Du fait que le président de la commission (Ronan Hebert) et l'un des membres (Claude Andry) avaient fait partie de la commission d'enquête qui avait conduit l'enquête publique relative à DUP en 2021 et qu'une visite des lieux avait été organisée à l'époque par SNCF Réseau à l'attention des membres de la commission, il n'a pas été jugé nécessaire par la présente commission de retourner sur les lieux.

De plus que MM. Hebert et Andry ont mené récemment d'autres enquêtes publiques dans le secteur, en particulier sur la commune de Vémars. Ils ont une certaine connaissance du terrain et des nombreuses observations développées par les riverains de l'enquête publique relative à la demande de déclaration d'utilité publique du projet de LNRP réalisée en 2021.

#### 7.4.7 Lieux de consultation du dossier et des registres papier d'enquête

- Le dossier d'enquête :

Le dossier physique (papier) était consultable pendant toute la durée de l'enquête, aux heures habituelles d'ouvertures des mairies de : Epiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron.

Le dossier numérique était consultable sur le site de la préfecture du Val d'Oise à l'adresse suivante :

<https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public> (figure I.15)

Le dossier numérique était également consultable sur le site registre.fr: <https://www.registre-numerique.fr/ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale> (figure I.16)



Figure I.15: Page d'accueil du site de la préfecture du Val d'Oise où le dossier numérique était consultable.



Figure I.16: Page d'accueil du site du registre numérique et liens pour consulter ou télécharger les pièces du dossier, consulter les contributions ou en déposer une.

- Les registres papier :

A l'ouverture de l'enquête, 7 registres papier, brochés, de 14 pages numérotées étaient mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, aux heures habituelles d'ouverture des mairies, pour que chacun y consigne ses observations. Toutes les pages intérieures des registres avaient été paraphées préalablement par le président de la commission d'enquête le 10 mai 2023.

- Le registre électronique et les courriels :

Le public pouvait également déposer ses contributions sur un registre électronique tenu à sa disposition 24h/24 pendant toute la durée de l'enquête. Ce registre était accessible à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale> (figure I.16).

Le dépôt d'observation pouvait être effectué à l'adresse URL suivante : [ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale@mail.registre-numerique.fr](mailto:ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale@mail.registre-numerique.fr)

C'est la société Publilégal, mandatée par SNCF Réseau, qui avait en charge la mise en œuvre de la plateforme numérique pour la dématérialisation de l'enquête.

- Autres modes de participation du public :

Le public pouvait également s'adresser par courriel postal adressé au président de la commission d'enquête.

#### 7.4.8 Lieux et dates des permanences de la commission d'enquête

Le public pouvait rencontrer les membres de la commission d'enquête au cours des permanences organisées dans les communes aux jours et horaires suivants (tableau I.5). La commission a choisi de faire plusieurs permanences dans les communes les plus impactées par le projet de ligne nouvelle, à savoir les communes de Vémars, Villeron et Marly-la-Ville.

Communes	Dates	Horaires
Epiais-lès-Louvres	Jeudi 15 juin 2023	9h00 – 12h00
Chennevières-lès-Louvres	Mardi 6 juin 2023	15h00 – 18h00
Fosses	Mardi 20 juin 2023	13h30 – 16h30
Marly-la-Ville	Mercredi 7 juin 2023	9h00 – 12h00
	Lundi 19 juin 2023	14h00 – 17h00
Saint-Witz	Mardi 13 juin 2023	9h00 – 12h00
Vémars	Jeudi 1 <sup>er</sup> juin 2023	9h00 – 12h00
	Samedi 10 juin 2023	9h00 – 12h00
	Vendredi 30 juin 2023	15h00 – 18h00
Villeron	Lundi 5 juin 2023	15h00 – 18h00
	Mercredi 14 juin 2023	13h30 – 16h00
	Mercredi 21 juin 2023	9h00 – 12h00

Tableau I.5: Dates et horaires des permanences organisées dans le cadre de l'enquête publique

### 7.5 Déroulement de l'enquête

Dans l'ensemble, les locaux mis à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public étaient bien adaptés.

#### 7.5.1 Information du public – publicité légale

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral n°2023-17261 du 9 mai 2023. L'avis d'ouverture d'enquête a fait l'objet d'une publication dans la presse (annexe 3), à savoir :

##### Première insertion :

- Le Parisien du 17 mai 2023 édition du Val d'Oise (annexe 8.3).
- La Gazette du Val d'Oise du 17 mai 2023 (annexe 8.4).
- Les Échos du 17 mai 2023 (annexe 8.5).

**Deuxième insertion :**

- Le Parisien du 7 juin 2023 édition du Val d'Oise (annexe 8.6).
- La Gazette du Val d'Oise du 7 juin 2023 (annexe 8.7).
- Les Échos du 7 juin 2023 (annexe 8.8).

En raison de l'importance du projet, les annonces légales sont parues dans 2 journaux locaux (Le Parisien - édition du Val d'Oise; la Gazette du Val d'Oise) ainsi que dans un journal national (Les Échos), allant au-delà de ce qui était prévu dans l'arrêté préfectoral.

L'avis au public a donc été publié dans la presse conformément au code de l'environnement, à savoir au moins quinze jours avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci.

**7.5.2 Information du public – affichage public**

Conformément aux dispositions légales et à l'arrêté préfectoral (article 6) l'avis d'enquête a été placardé dans les lieux habituels d'affichage des 7 mairies concernées 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Un affichage du même avis était également réalisé sur trois lieux situés au voisinage immédiat des aménagements et/ou travaux prévus dans le cadre du projet, à savoir sur les communes de Vémars (points 1 et 3; figures I.17a et b) et Chennevières-les-Louvres (point 2; figure I.17c).

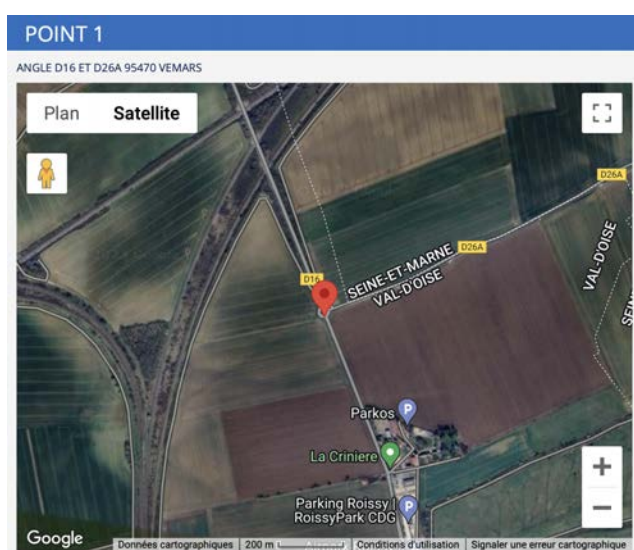


Figure I.17a: Point d'affichage sur panneau directionnel à l'angle de la D16 et D26A sur la commune de Vémars (source Publilégal).

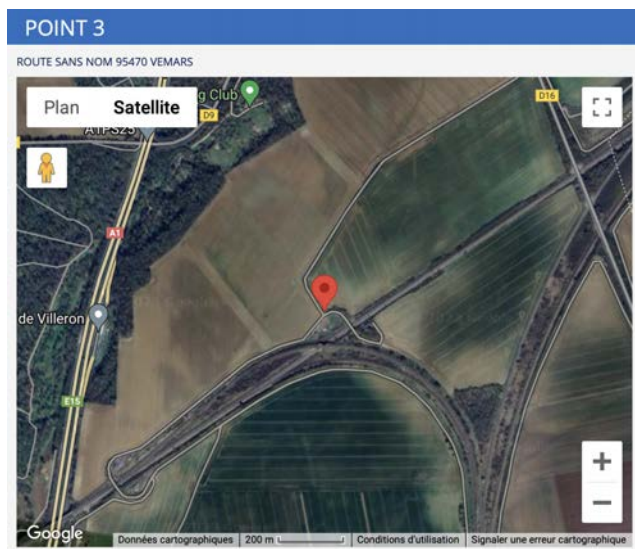


Figure I.17b: Point d'affichage sur piquet de bois sur toute sans nom sur la commune de Vémars (source Publilégal).

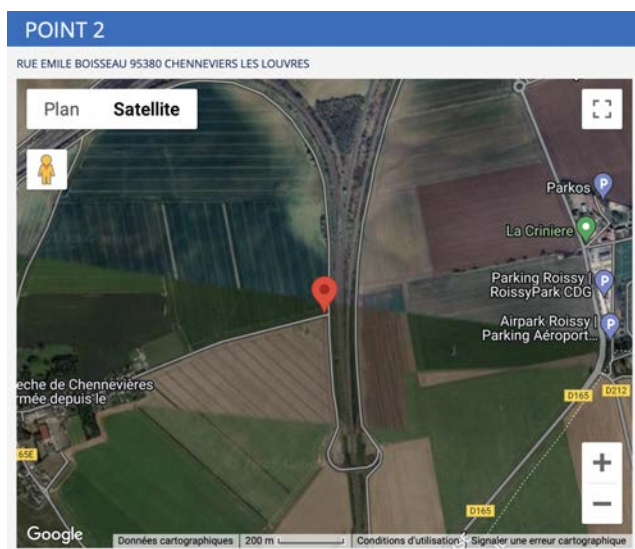


Figure I.17c: Point d'affichage sur piquet de bois sur rue Emile Boisseau sur la commune de Chennevières-les-Louvres (source Publilégal).

SNCF réseau avait confié l'ensemble de cet affichage à la société Publilégal. La mise en place de l'affichage a été réalisée le 16 mai 2023.

Un constat d'huissier d'affichage a été réalisé le 16 mai 2023 soit 16 jours avant le début de l'enquête (annexe 8.9) ainsi que le 3 juillet 2023 soit 3 jours après la clôture de l'enquête (annexe 8.10).

La société Publilégal a également elle-même procédé à un contrôle d'affichage pendant la période d'enquête (22 juin 2023). L'ensemble de ces informations est consigné sur le site de Publilégal.

### 7.5.3 Autre mode d'annonce de l'enquête publique

Pendant toute la durée de l'enquête, l'avis d'ouverture d'enquête a été mis en ligne sur le site de la préfecture du Val d'Oise (figure I.15) ainsi que sur le site du registre électronique (figure I.16).

### 7.5.4 Conclusion sur le déroulement de l'enquête

L'avis d'enquête publique a été affiché dans les panneaux administratifs des communes concernées par le périmètre de celle-ci, ainsi qu'aux abords de 3 sites faisant l'objet de la demande d'autorisation environnementale. Les commissaires enquêteurs ont pu constater la présence de certaines de ces affiches au cours de leurs visites et permanences.

Vu l'information au public par voie d'insertion dans la presse locale et nationale où l'avis d'enquête publique a été inséré,

Vu l'information au public par voie d'affichage,

Vu l'information au public sur les sites internet de la Préfecture du Val d'Oise et de Publilégal,

**La commission d'enquête considère qu'avant et pendant l'enquête publique, l'information au public était conforme à la réglementation.**

Les registres, ainsi que les dossiers réglementaires, ont été mis à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête aux heures et jours d'ouverture des différentes mairies concernées par le périmètre de l'enquête.

### 7.5.5 Climat social durant l'enquête et incidents

Deux des membres de la commission d'enquête avaient participé à l'enquête relative à la DUP du projet de la LNRP. Vu la participation abondante du public lors de cette dernière et de la forte opposition encore présente sur le projet, une forte mobilisation était à nouveau attendue. Ceci n'a pas été le cas puisque le public a très peu participé. Malgré l'opposition réaffirmée au projet, le climat durant l'enquête a été serein.

## 7.6 Analyse des observations du public

### 7.6.1 Analyse comptable des visites reçues au cours des permanences.

Le tableau I.6 résume le nombre de visites, d'observations orales, observations écrites et courriers reçus ou déposés au cours des 12 permanences qui ont été tenues



par les membres de la commission d'enquête. Au cours des 12 permanences, nous avons reçu un total de 12 visiteurs dont une majorité d'élus (maires, adjoints au maire, conseillers municipaux) et 2 représentants de l'Association Patrimoine et Environnement de Vémars (APEV).

La faible participation du public peut s'expliquer par : (i) le calendrier de l'enquête dans la continuité de l'enquête parcellaire (17 mai-5 avril 2023), (ii) un désintérêt d'une population résignée.

Permanence	Date	nombre de visiteurs	nombre d'observations orales	nombre d'observations écrites	nombre de courriers déposés	
Vémars	01/06	1	1	0	0	Rencontré le 1er adjoint A. Goletto
Villeron	05/06	3	3	0	0	La responsable de l'urbanisme qui réside à Vémars + un lycéen en stage + M.Kudla le maire
Chennevières	06/06	0	0	0	0	
Marly	07/06	1	1	0	0	M le maire m'a parlé durant 1/4 d'heure au début
Vémars	10/06	0	0	0	0	
St Witz	13/06	1	1	1	0	M. Bocquet a échangé avec le CE et indique qu'il déposera sur publilégal
Villeron	14/06	0	0	0	0	
Epiais	15/06	1	1	0	0	Mme le maire est venue discuter pendant 1 h
Marly	19/06/	1	1	0	0	Le maire
Fosses	20/06	0	0	0	1	1 observation de M. Dufumier adjoint
Villeron	21/06	0	0	0	0	
Vémars	30/06	4	4	0	2	M. Goletto 1er adjoint (courrier) Mme Douy et M. Breton (courrier pour l'APEV) Mme Courtois (obs° orale)
<b>TOTAL</b>		<b>12</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	

Tableau I.6: Synthèse des permanences et des registres papier

### 7.6.2 Observations manuscrites des registres papier des mairies

Seules deux observations manuscrites ont été déposées sur la totalité des 7 registres. Elle sont à attribuer à:

**M. Jean-Charles Bocquet**, conseiller municipal délégué environnement/eaux/assainissement à la mairie de Saint-Witz, vice-président de la SAFHEC (Société des Amis des forêts d'Halatte, Ermenonville et Chantilly) et de l'AP3F (amis du PNR Oise Pays de France et de ses 3 forêts) qui indique avoir échangé avec la commissaire enquêteuse présente à la permanence du 13 juin et qu'il déposera une contribution sur le site dédié.

**M. André Specq**, maire de Marly-la-Ville, indique qu'il dépose une copie de la délibération du conseil municipal du 29 juin 2023 portant avis défavorable au projet de la LNRP et un soutien à la délibération de la CARPF sur l'avis émis dans le cadre de l'enquête.

### 7.6.3 Documents déposés dans les registres papier des mairies

Trois contributions ont été déposées sous forme de documents qui ont été attachés aux registres papier de Fosses (1) et Vémars (2). Étant donné le faible nombre de celles-ci, elles sont résumées individuellement ci-après.

#### **M. Dominique Dufumier (registre de Fosses)**

M. Dufumier, maire adjoint de Fosses, fait tout d'abord remarquer les erreurs matérielles suivantes relatives aux études hydrologiques:

- L'étude d'impact cite à tort le SIECCAO comme responsable des canalisations d'eau potable alors qu'il s'agit du SIAEPB.
- Le bassin versant pris en compte à Fosses (Croult) n'est pas le bon (Réf. Dossier d'impact environnemental), le gestionnaire non plus (il s'agit du SYMABY qui n'a pas été consulté).
- L'Ysieux est assimilé à la Thève pour la qualité de l'eau et M. Dufumier se demande comment le MO peut-il affirmer cela alors que ces deux affluents ne se rejoignent qu'à Asnières sur Oise, juste avant de rejoindre l'Oise ? :

M. Dufumier note également l'absence de précision sur la pente de la ligne au niveau de la ligne de crête entre les bassins d'Ysieux et de la Croult;

M. Dufumier souligne que l'étude acoustique est présentée comme uniquement indicative au motif que l'arrêté précisant les modalités d'évaluation de la gêne liée au bruit ne sont pas parues. Il se demande si les derniers immeubles d'habitation construits sur la place Jean Moulin et la rue de la Liberté ont été pris en compte dans l'étude.

De même, le dossier ayant évolué avec l'implantation d'une passerelle, ceci induit que les TER s'arrêteront effectivement en gare pour prendre des voyageurs. L'étude

acoustique a-t-elle été mise à jour pour prendre en compte l'évolution prévisible du trafic? Des écrans antibruit sont-ils prévus ?

#### **M. Goletto (registre de Vémars)**

Monsieur Goletto, 1er adjoint de la commune de Vémars, a remis un extrait de l'étude trame Verte et Bleue (TVB) réalisée par la CARPF sur lequel il a pointé les sujets suivants en lien avec l'enquête :

- La LNRP fragmente un boisement aujourd'hui fonctionnel pour les mammifères, les déplacements des plus grandes espèces vont être principalement touchés (page 43 de l'étude de la CARPF);
- La LGV vient s'ajouter aux nombreuses infrastructures de transport déjà présentes sur la plaine agricole du secteur et représente un obstacle majeur aux déplacements des espèces de milieux ouverts (page 77).
- La LGV coupe les milieux humides entre Vémars et Villeron, ce qui impacte la fonctionnalité de continuité écologique (page 113).
- La LGV compromet la connectivité avec le Croult et la Biberonne et sera un frein dans la dynamique de mouvement des espèces aquatiques présentes (page 152).

#### **Mme Laurence Douis et M. Jean-Pierre Breton (registre de Vémars)**

Madame Douis et Monsieur Breton ont remis un courrier au nom de l'Association Patrimoine et Environnement de Vémars (APEV) exprimant l'opposition au projet. Les observations relevant de la demande d'autorisation environnementale concernent:

- une demande de protections sonores au niveau de la crèche municipale de Vémars.
- une demande de précision sur les nuisances qui impacteront le stade de foot et les sportifs qui le fréquentent.

#### **M. Kudla (registre de Villeron)**

Monsieur Kudla, maire de Villeron, a déposé deux documents:

- Une copie du registre des délibérations du conseil municipal de Villeron du 9 juin 2023 (2 pages) qui émet un avis défavorable au projet.
- Une copie de la liste des délibérations du conseil communautaire de la CARPF (2 pages) du 22 juin 2023. Ce document a fait l'objet d'une présentation au § 5.6.

#### **7.6.4 Observations orales.**

Conformément à l'arrêté d'organisation de l'enquête publique, les commissaires enquêteurs se sont tenus à la disposition du public au cours des 12 permanences tel qu'indiqué au § 7.4.8 du présent rapport.

Les membres de la commission constatent que la participation du public a été quasiment nulle durant les permanences.

Les maires des communes d'Epiais-les-Louvres, Villeron et Marly-la-Ville sont venus rencontrer brièvement le commissaire qui assurait la permanence.

Cinq (5) personnes se sont présentées et la commission a retenu 3 contributions orales.

### **Madame Frédérique Douy**

Madame Douy, responsable de l'urbanisme de la commune de Villeron, accompagnée d'un lycéen en stage, est venue rencontrer le commissaire lors de la permanence du 5 juin à Villeron. Elle a principalement évoqué les difficultés de fonctionnement du RER D et n'a pas compris pourquoi les riverains ne bénéficieront pas d'une station de desserte. Elle s'inquiète du trafic routier dans le secteur durant la phase de travaux. Madame XX est très sceptique sur la réalisation des engagements de SNCF Réseau en prenant l'exemple de la ZAE construite près de chez elle à Vémars; le MO n'a pas tenu ses engagements concernant les nuisances sonores.

**Avis de la commission d'enquête:** le fonctionnement du RER D n'entre pas dans le domaine de la présente enquête. Il ne peut être question de comparer les engagements non tenus par un M.O. qui n'est pas SNCF Réseau, avec ceux proposés par SNCF Réseau pour la LNRP.

### **Monsieur Jean-Charles Bocquet**

M. Bocquet, conseiller municipal et membre des associations de défense de l'environnement (AP3F et SAFHEC), est venu à la permanence du 13 juin à Saint-Witz. Il constate que la publicité de l'enquête était discrète et souhaite que soient améliorées les mesures de compensation. Il devait préciser ses propos sur le registre dématérialisé (voir §.7.7.1)

### **Madame Courtois**

Mme Courtois, conseillère municipale à l'environnement à la Mairie de Vémars, est venue à la permanence de clôture du 30 juin à Vémars. Elle s'inquiète des nuisances sonores. Elle s'étonne qu'il n'y ait pas eu d'études acoustiques sur la commune de Vémars, notamment avec des relevés de terrain dans la zone du parc d'activités où il y a de nombreux hangars et la proximité de la crèche avec les voies ferrées.

Elle s'inquiète également des vibrations liées à la LGV et à leur prise en compte sur la commune en particulier sur la crèche.

Mme Courtois s'interroge sur l'impact de la suppression d'une partie du bois d'Argenteuil qui agit sur (i) les nuisances sonores en provenance de l'autoroute (écrans

naturels de lutte contre la propagation du bruit) et (ii) sur le ruissellement des eaux pluviales provoquant des problèmes d'inondation de l'A1 au nord de Villeron.

Mme Courtois aborde le sujet du fret ferroviaire et du projet Eurocarex et souhaiterait savoir où en est ce projet de fret dans le cadre de la LNRP?

Enfin, Mme Courtois craint une fréquence de trains très élevée avec des nuisances nombreuses, diverses et importantes.

**La commission d'enquête** a répondu à Mme Courtois qu'une étude acoustique a été faite dans le secteur des hangars et que selon les résultats présentés dans le dossier d'enquête, la ligne nouvelle n'a pas d'impact sur le niveau sonore existant qui est principalement dû à l'A1 et la LGV Nord.

La problématique des vibrations engendrées par le passage des trains a été prise en compte. L'étude d'impact (pièce 4 volume 3 page 148) indique que le risque vibratoire sur les habitations est nul pour la voie nouvelle du fait de l'éloignement entre la ligne et les habitations les plus proches. Des études vibratoires complémentaires seront entreprises en phase 2, notamment en gare de Chantilly-Gouvieux pour savoir si la pose de patins réducteurs d'attrition sur les rails et d'un tapis anti-vibratoire sous la couche de ballast s'avèrent nécessaires.

Le ruissellement des eaux de pluie a été étudié pour les bassins versants. Des bassins de rétention, au nombre de 6, seront répartis le long de la nouvelle voie ferrée. Deux bassins de gestion des eaux pluviales surverseront dans un autre bassin en cas de pluie centennale. Les mesures prises semblent suffisantes pour parer à des orages de période cinquantennale et même centennale.

La nouvelle ligne ferroviaire n'est pas prévue pour le fret. Le projet Eurocarex n'est pas validé à ce jour.

#### 7.6.5 Observations du registre électronique

Il y a eu au total 6 contributions reçues sur la plateforme Publilégal. Deux directement déposées sur le registre numérique (M. Bocquet et la CARPF), et 4 transmises par e-mail. Les 4 courriers électroniques ont été envoyés par Mme Vagueresse, animatrice de territoire agri-urbain à la Direction Aménagement – Pôle Environnement, Nature, Agriculture de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France, ne sont que des envois multiples de l'avis de la CARPF. Au final, la commission d'enquête n'a retenu que deux observations, à savoir celles de:

- La CARPF (le 28 juin): Il s'agit de la copie de l'avis transmis et analysé au §. 5.6.
- Monsieur Jean-Charles Bocquet (le 29 juin), conseiller municipal délégué environnement/ eaux/assainissement à la mairie de Saint-Witz et vice-président de la SAFHEC (Société des Amis des forêts d'Halatte, Ermenonville et Chantilly) et de l'AP3F (amis du PNR Oise Pays de France et de ses 3 forêts). Il indique qu'il déposera une contribution sur le site dédié.

M. Bocquet souhaite des précisions sur:

Sur la mise en ISDI des terres excavées: Il souhaite connaître les ISDI concernées et insiste pour que les terres de déblais ne soient pas épandues sur des terrains classés N dans les différents PLU du secteur ou sur des friches en vue de justifier la construction de surfaces photovoltaïques (pseudo ferme solaire).

**Avis de la Commission d'enquête** : Le MO précise (Pièce 3 - volume 1 - page 68) les modalités de suivi de la réutilisation des terres excavées excédentaires. Il n'est légalement pas possible ni envisageable d'étaler ces excédents sur des zonages N dans les communes avoisinantes ou éloignées.

Sur les continuités écologiques pour la faune, M. Bocquet souhaite connaître la nature des nichoirs à oiseaux envisagée? Il souligne que la ligne nouvelle passera à proximité de la Plaine de France où subsiste une population de chouettes chevêches en diminution importante. Dans une optique de compensation environnementale, la SAFHEC souhaite que la pose de nichoirs à chevêches puisse se faire (les membres de la SAFHEC qui suivent ces populations en lien avec la LPO pourront utilement être sollicités).

**Avis de la Commission d'enquête** : le MO (Pièce 1 – page 57) indique « *la chevêche d'Athéna n'est pas présente en reproduction sur l'aire d'étude rapprochée et n'a pas été observée par Écosphère (...)* ». Compte tenu de la durée de l'étude biologique (1 cycle), on se doit d'être prudent car plusieurs observateurs notent la présence de la chouette d'Athéna sur l'aire d'étude.

Sur les réseaux de transport: M. Bocquet indique que « le secteur Surveilliers/Roissy, et en particulier les routes départementales D10, D16 et la D1017 montrent déjà des difficultés de circulation en particulier aux heures de pointes. Ces difficultés seront augmentées durant la phase des travaux au niveau du secteur de la route des peupliers qui vient de Marly. Dans une optique de compensation environnementale, nous sollicitons une aide de SNCF réseau pour contribuer à la réalisation des voies douces actuellement en projet au niveau du Département du Val d'Oise et de la CARPF ».

**Avis de la Commission d'enquête** : La réalisation de voies douces avait été suggérée par la commission d'enquête dans le cadre de la DUP de la LNRP afin de contribuer à une meilleure acceptabilité du projet par les habitants du secteur concerné par ce nouveau tronçon. La création d'infrastructure de ce type peut être perçue comme une compensation à court et long terme pour un projet qui ne dessert pas les habitants de ce territoire, et d'autre part d'encourager au report modal de transport des usagers en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ce qui peut contribuer à ne pas augmenter les difficultés de circulation les axes routiers.

Sur les facteurs de compensation: Monsieur Bocquet aimerait que soit précisé le facteur de compensation qui sera appliqué pour les pertes de surfaces communales (un peu plus de 2 ha dans le cas de St Witz). La commune souhaiterait qu'un facteur 10 soit pris en compte pour cette compensation, et qu'elle s'applique sur la zone communale du Guepelle et aussi au centre du village (plantations, aménagements, etc...).



Sur la commune de Villeron (bassin de rétention et Bois d'Argenteuil), M. Bocquet aimerait avoir des engagements sur la remise en bon état écologique des eaux du bassin et les compensations au niveau du bois.

Sur le trafic routier : M. Bocquet s'inquiète du trafic routier en phase travaux. Compte tenu de l'important passage de camions déjà effectifs sur les zones concernées, il s'interroge notamment sur les itinéraires de circulation des camions qui seront mis en place. Des voies seront-elles dédiées ? Quelles mesures sont envisagées pour qu'elles ne soient pas également empruntées par les camions qui circulent habituellement et qui profiteront ainsi de déviations.

#### 7.6.6 Courriers postaux adressés au président de la commission d'enquête

Aucun courrier n'a été adressé au président de la commission d'enquête. Les courriers devaient être adressés au président dans l'une des 7 mairies indiquées à l'article 4 de l'arrêté préfectoral.

#### 7.6.7 Pétitions

La commission d'enquête n'a reçu aucune pétition.

#### 7.6.8 Analyse des observations

La participation du public a été très faible et s'est réduite essentiellement à des élus au sens large et à quelques associations locales. Les avis exprimés sont défavorables au projet et reprennent les arguments déjà avancés lors de l'enquête publique relative à la demande de déclaration publique du projet de LNRP. La DUP ayant été arrêté, les observations relatives à celle-ci n'ont pas été retenues par la commission.

Malgré la faible participation du public, plusieurs contributions en lien avec la demande d'autorisation environnementale se sont révélées pertinentes et ont été synthétisées dans le PV de synthèse des observations (§.8)

## 8 PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET MEMEMOIREN REPONSE

**PROCES-VERBAL de communication des observations recueillies dans le cadre de l'enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie**

le 7juillet 2023

**REFERENCES :**

- Code de l'Environnement notamment les articles L.181-1 à L.181-10, L.123-10, L.211-7, L.214-1 à L.214-8, L.411-2 et R.123-1 à R.123-27,
- Code forestier article L.214-13 à L.214-14, L.341-1 à L.341-10, R.214-30 à R.214-31, R.341-1 à R.341-7.
- Arrêté préfectoral n° 2023-17261 du 9 mai 2023.

Monsieur le représentant du Maître d'Ouvrage,

L'enquête publique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement pour la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses s'est achevée le 30 juin 2023.

Au cours de cette enquête, la commission d'enquête a tenu douze permanences réparties sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses. Seuls douze (12) visiteurs se sont présentés au cours de ces permanences, dont certains à plusieurs reprises. Selon les statistiques fournies par Publilégal, le registre numérique a enregistré 92 visites de la part de 65 visiteurs. Il y a eu 6 contributions enregistrées (2 sur le registre numérique, 4 reçues par email et 1 quintuplée) soit au final 2 observations distinctes.

De nombreuses observations expriment à nouveau une opposition au projet reprenant les motivations exprimées lors de l'enquête publique relative à la Déclaration d'Utilité Publique de la LNRP. Ces points ont été considérés hors du périmètre de l'enquête par la commission d'enquête. Seules les observations (5) en lien avec la demande d'autorisation environnementale sont synthétisées dans ce PV.

Ce procès-verbal de synthèse s'organise en trois parties : (i) les observations du public, (ii) les avis de l'administration et des organismes consultés et (iii) les observations et interrogations de la commission d'enquête.

Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, la commission d'enquête vous demande de lui adresser sous 15 jours au plus tard, à date de restitution de ce procès-verbal, vos observations éventuelles en réponse au regard de chacun des points soulevés.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Transmis par voie électronique à Monsieur Olivier Rolin, directeur du projet Roissy-Picardie à SNCF Réseau le 07/07/2023 et commenté le 07/07/2023, (1 exemplaire de 16 pages).

**Pour le maître d'ouvrage**  
M. Olivier Rolin, directeur du projet  
Pris connaissance le 07/07/2023  
Signature



**Pour La commission d'enquête**  
M. Ronan Hébert, président de  
la commission d'enquête  
Signature



## PREMIÈRE PARTIE : OBSERVATIONS DU PUBLIC

### 1- Monsieur Jean-Charles Bocquet : conseiller municipal délégué environnement/ eaux/assainissement - Mairie de Saint-Witz

En tant que vice-président de la SAFHEC (Société des Amis des forêts d'Halatte, Ermenonville et Chantilly) et de l'AP3F (amis du PNR Oise Pays de France et de ses 3 forêts) ses observations portent sur les points suivants :

**Sur la mise en ISDI des terres excavées:** quelles seront les ISDI concernées? M. Bocquet insiste sur le fait que les terres de déblais ne soient pas épandues sur des terrains classés N dans les différents PLU du secteur ou sur des friches en vue de justifier la construction de surfaces photovoltaïques (pseudo ferme solaire).

**Avis de la Commission d'enquête:** Le MO précise (Pièce 3 - volume 1 - page 68) les modalités de suivi de la réutilisation des terres excavées excédentaires. Il n'est légalement pas possible ni envisageable d'étaler ces excédents sur des zonages N dans les communes avoisinantes ou éloignées.

#### Réponse du MO :

Le scénario exposé dans le dossier d'enquête retient la mise en installations de stockage de déchets inertes (ISDI) des terres excavées excédentaires. Il s'agissait de présenter le scénario le plus péjorant sur la base des études disponibles à date et d'en déterminer les impacts.

SNCF Réseau poursuivra ses efforts pour continuer, dans le cadre des études d'exécution puis du chantier en lui-même, à rechercher le meilleur équilibre dans le mouvement des terres, afin d'optimiser le volume de terres excédentaires, et à identifier toutes les solutions permettant de limiter les volumes déposés en ISDI, en fonction des contraintes techniques et économiques du projet.

Le choix des ISDI concernées doit encore être approfondi lors des études de détail et en fonction des propositions des entreprises qui auront en charge la réalisation des travaux. SNCF Réseau peut toutefois d'ores-et-déjà indiquer que le chantier aura, en tant que de besoin, uniquement recours à des installations existantes et qu'aucune ISDI ne sera créée à l'occasion du projet.

Enfin, SNCF Réseau confirme qu'aucun stockage définitif des excédents de terres ne sera réalisé sur des zones classées N aux PLU des communes ou sur des friches.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.** La gestion des terres excavées excédentaires n'est pas un sujet nouveau puisqu'il avait déjà été mis en avant lors de l'enquête publique relative à la DUP du projet. La réponse apportée suggère que le MO ne s'est pas vraiment saisi de cette problématique puisqu'aucune réflexion ne semble avoir été menée sur les ISDI qui pourraient accueillir ces terres. La commission recommande au MO d'établir la liste des ISDI géographiquement les plus proches du projet ainsi que leurs capacités d'accueil annuelles. Il existe plusieurs documents où ces informations sont disponibles (e.g. [https://www.ordif.fr/fileadmin/DataStorage/user\\_upload/ORDIF\\_ISDI\\_2018-2019.pdf](https://www.ordif.fr/fileadmin/DataStorage/user_upload/ORDIF_ISDI_2018-2019.pdf)). Le choix des ISDI sera sans doute conditionné par la capacité résiduelle des ISDI, de leur autorisation annuelle de stockage, mais également d'une ambition de limiter les émissions de gaz à effet de serre associées au transport de ces déchets. Les installations les plus proches

semblent donc à privilégier, sous réserve qu'elles soient en mesure d'accueillir le large volume.

Entant que producteur des terres excavées, le M.O. a la responsabilité de la gestion de ces « déchets ». Les entreprises en charge de la réalisation des travaux ne doivent pas se substituer au M.O. dans le choix des ISDI. C'est au M.O. de définir les objectifs et le cahier des charges des déchets à gérer.

La création de nouvelle ISDI dans le cadre du projet est incompatible d'une part avec les plans nationaux et régionaux de gestion des déchets (tendance à la réduction du nombre d'installations), et d'autre part avec la temporalité de ce dernier (la procédure de création d'ISDI peut prendre plusieurs années).

Quoiqu'il en soit, la valorisation des terres excavées doit demeurer une priorité dans le traitement de celles-ci (taux visé de 70% minimum pour répondre aux exigences règlementaires), le stockage en ISDI étant une solution ultime insatisfaisante.

Bien que la question n'ait pas été directement posée, le MO ne mentionne pas de recourir à un stockage temporaire pour la gestion des terres excédentaires en cas de besoin. La commission d'enquête s'en réjouit car cette solution est jugée non satisfaisante car non pérenne.

**Sur les continuités écologiques pour la faune:** quelle est la nature des nichoirs à oiseaux envisagée? La ligne passera à proximité de la Plaine de France où subsiste une population de chouettes chevêches en diminution raide. Dans une optique de compensation environnementale, la SAFHEC souhaite que la pose de nichoirs à chevêches puisse se faire (les membres de la SAFHEC qui suivent ces populations en lien avec la LPO pourront utilement être sollicités).

**Avis de la Commission d'enquête :** le MO (Pièce 1 – page 57) indique « la chevêche d'Athéna n'est pas présente en reproduction sur l'aire d'étude rapprochée et n'a pas été observée par Écosphère (...) ». Compte tenu de la durée de l'étude biologique (1 cycle), on se doit d'être prudent car plusieurs observateurs notent la présence de la chouette d'Athéna sur l'aire d'étude.

**Réponse du MO :**

La nature des nichoirs à oiseaux envisagée est précisée dans la fiche-mesure « R18 – Pose de nichoirs favorables à certaines espèces d'oiseaux » (Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 – Page 77) : Chouette hulotte, Faucon crécerelle, mésanges, grimpereaux, etc.

A la suite de l'avis de la commission d'enquête, un nichoir à Chouette chevêche sera prévu au sein des aménagements paysagers du projet ou des éléments conservés dans le cadre du projet, au plus loin de la nouvelle voie ferrée, et deux nichoirs seront prévus au sein du site de compensation du bois d'Argenteuil Ouest à proximité d'éclaircies.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.** La solution proposée est considérée comme minimaliste. La commission souhaite insister sur le principe de précaution à mettre en place concernant l'Ecosphère qui peut être conduite à évoluer et recommande un suivi régulier de cette évolution. Il est nécessaire de poursuivre un dialogue constructif avec les parties prenantes (en particulier associations) connaissant bien le territoire et ses milieux.

**Sur les réseaux de transport:** « le secteur Survilliers/Roissy, et en particulier les routes départementales D10, D16 et la D1017 montrent déjà des difficultés de circulations en

particulier aux heures de pointes. Ces difficultés seront augmentées durant la phase des travaux au niveau du secteur de la route des peupliers qui vient de Marly. Dans une optique de compensation environnementale, nous sollicitons une aide de SNCF réseau pour contribuer à la réalisation des voies douces actuellement en projet au niveau du Département du Val d'Oise et de la CARPF ».

**Avis de la Commission d'enquête** : La réalisation de voies douces avait été suggérée par la commission d'enquête dans le cadre de la DUP de la LNRP afin de contribuer à une meilleure acceptabilité du projet par les habitants du secteur concerné par ce nouveau tronçon. La création d'infrastructure de ce type peut être perçue comme une compensation à court et long terme pour un projet qui ne dessert pas les habitants de ce territoire, et d'autre part d'encourager au report modal de transport des usagers en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ce qui peut contribuer à ne pas augmenter les difficultés de circulation les axes routiers.

**Réponse du MO :**

Si le soutien aux mobilités douces ne relève pas directement du projet ferroviaire, l'Etat a décidé que la réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie s'accompagnera de la mise en place d'un fonds de solidarité territoriale à hauteur de 2 M€, pris en charge dans le cadre du financement du projet.

Ce dispositif vise à améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure, en dehors de l'emprise ferroviaire et au-delà des obligations qui s'imposent au maître d'ouvrage et à mettre en valeur les territoires concernés, notamment en favorisant leur développement économique, social et culturel. Dans ce cadre, les collectivités territoriales auront la possibilité de proposer le financement de toutes actions éligibles.

La réalisation de voies douces entre *a priori* dans le périmètre de ce fonds et les collectivités territoriales pourront, le moment venu et en fonction des priorités qu'elles auront définies, solliciter un soutien financier dans le cadre de ce dispositif.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.** La mise en place du fonds de solidarité territoriale ciblé sur les mobilités douces est une action qui mérite d'être portée à connaissances des communes si ce n'est pas déjà le cas. La commission a pris connaissance de plusieurs sollicitations qui pourraient être supportées par le fonds de solidarité et que leur identification / recensement par le MO serait opportun pour pouvoir apprécier son juste dimensionnement.

En tant que conseiller municipal et vice-président du SIAH (Syndicat Intercommunal Aménagement Hydraulique), Monsieur Bocquet aimerait que soit précisé le facteur de compensation qui sera appliqué pour les pertes de surfaces communales (un peu plus de 2 ha dans le cas de St Witz). La commune souhaiterait qu'un facteur 10 soit pris en compte pour cette compensation, et qu'elle s'applique sur la zone communale du Guepelle et aussi au centre du village (plantations, aménagements, etc....).

Sur la commune de Villeron (bassin de rétention et Bois d'Argenteuil), M. Bocquet aimerait avoir des engagements sur la remise en bon état écologique des eaux du bassin et les compensations au niveau du bois.

**Réponse du MO :**

SNCF Réseau prend acte de cette observation mais rappelle que le cadre juridique applicable ne prévoit pas la mise en place de compensations par commune qui seraient définies à partir,

d'une part, de la surface des emprises de la nouvelle infrastructure et, d'autre part, de l'application d'un ratio prédéterminé.

Les mesures de compensation du projet, au titre des impacts environnementaux sur la faune et sur la flore ainsi que des impacts du défrichement, sont ainsi déterminées à l'issue d'une caractérisation fine des milieux concernés et des impacts du projet ferroviaire sur son environnement, ce qui permet de définir ensuite un niveau de compensation adapté au regard des enjeux identifiés. L'ensemble de ces analyses figure dans les dossiers de dérogation « espèces protégées » et de demande d'autorisation de défrichement, présentés lors de l'enquête publique.

C'est dans cette logique que SNCF Réseau a, par exemple, retenu l'acquisition de la totalité de la surface restante du bois d'Argenteuil Ouest (environ 30 ha), en sus de l'acquisition des surfaces directement nécessaires à la réalisation du projet. Les surfaces acquises permettront de sauvegarder l'ensemble du bois et de constituer un large ensemble compact, foncièrement cohérent, où développer des mesures de gestion adéquates, au plus proche de la ponction et sur des habitats totalement similaires. Une esquisse de plan d'action a été réalisée pour synthétiser ces mesures. La rédaction du plan d'action détaillé est en cours et prendra en compte le diagnostic écologique également en cours sur le site de compensation.

En outre, de mesures d'accompagnement seront mises en place, telles qu'un conventionnement supplémentaire sur une surface de 15 ha permettant la mise en œuvre d'une gestion écologique favorable à l'accueil des chiroptères, la réalisation d'un écopont en forêt de Chantilly ou encore la proposition d'une participation financière de SNCF Réseau pour la réhabilitation de l'ancienne glacière du bois de Villeron en faveur des chiroptères.

L'ensemble des mesures de compensation à mettre en œuvre et leur consistance définitive seront fixés dans le cadre de l'arrêté préfectoral à venir portant autorisation environnementale du projet, qui sera adopté notamment sur la base des conclusions de l'enquête publique.

Concernant la remise en bon état écologique des eaux recueillies par les ouvrages hydrauliques, SNCF Réseau rappelle que onze bassins seront créés dans le cadre du projet : il s'agit de bassins destinés à recueillir les eaux pluviales de ruissellement interceptés par la ligne ferroviaire. Les matières véhiculées par les eaux de ruissellement sont majoritairement minérales.

Ces bassins ont pour exutoire le milieu naturel, avec un rejet à débit limité. Seul le bassin situé sur le site du Ball-Trap se rejette dans un cours d'eau, le ru de la Michelette. Les incidences du rejet sur ce cours d'eau ont été analysées dans l'étude d'impact : le débit à un rejet régulé (0,7 l/s/ha) permet de limiter l'incidence sur le régime hydraulique du ru et le temps de décantation des eaux pluviales dans le bassin permet la décantation des matières en suspension présentes dans les eaux pluviales. Ainsi l'impact des rejets sur le milieu naturel est limité.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte. Néanmoins la commission remarque que le MO ne précise pas le niveau d'avancement des négociations avec les différents propriétaires et si cet achat est réalisable ?**



**Sur le trafic routier :** M. Bocquet s'inquiète sur le trafic routier en phase travaux. Compte tenu de l'important passage de camions déjà effectifs sur les zones concernées, il s'interroge notamment sur les itinéraires de circulation des camions qui seront mis en place. Des voies seront-elles dédiées ? Quelles mesures sont envisagées pour qu'elles ne soient pas également empruntées par les camions qui circulent habituellement et qui profiteront ainsi de déviations.

**Réponse du MO :**

Une augmentation du trafic de véhicules et de poids lourds est attendue en phase chantier, en particulier pour l'évacuation des terres, l'apport des matériaux sur les zones de stockage et plus largement pour le fonctionnement des bases travaux et des bases vie du projet.

Ce trafic sera amené à emprunter les voiries départementales et communales pour accéder au chantier, étant entendu que SNCF Réseau recherchera à éviter autant que possible des passages de camions dans les centres-villes. Aucune restriction de circulation n'est envisagée sur ces voies, qui resteront ouvertes à la circulation publique. Par ailleurs, quelques chemins d'exploitation agricoles débouchant sur les emprises du projet pourraient également être empruntés.

En complément, SNCF Réseau privilégiera autant que possible des déplacements d'engins en utilisant le tracé de la nouvelle infrastructure. Toutefois, les itinéraires temporaires d'accès au tracé déboucheront directement sur le chantier de la ligne nouvelle et sont donc peu susceptibles d'être utilisés comme itinéraire de substitution par d'autres usagers. Une signalisation spécifique sera toutefois mise en place.

La détermination précise des itinéraires qui seront utilisés par le trafic lié au chantier sera affiné progressivement, en fonction des études de SNCF Réseau et des propositions des entreprises en charge de réaliser les travaux. Dans tous les cas, une concertation sera menée avec les différents gestionnaires de voirie afin de limiter l'impact du chantier sur l'usage des voiries et SNCF Réseau mettra en place des suivis en phase chantier. Enfin, des états des lieux seront établis avant le démarrage des travaux pour évaluer les éventuelles dégradations qui pourraient être engendrées sur les voiries locales et le maître d'ouvrage s'engage à remettre en état ou dédommager les gestionnaires pour toute dégradation.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.** Le trafic routier et la sécurisation des axes est une préoccupation forte des communes concernées. La commission demande la plus grande vigilance de la part de MO sur la sécurisation des axes routiers concernés par le chantier dans ce cadre. Elle préconise également un dialogue avec les services de l'État pour que leur mise en place et leur utilisation soient effectuées dans le cadre d'une stricte sécurisation des usagers et des riverains.

La commission propose également d'élargir cette concertation à un groupe de travail incluant des usagers et habitants des territoires communaux concernés.

## 2- Monsieur Alain Goletto : 1<sup>er</sup> adjoint – Mairie de Vémars

Monsieur Goletto a remis et déposé un extrait de l'étude trame Verte et Bleue (TVB) réalisée par la CARPF et pointé les points suivants en lien avec l'enquête :

- La LNRP fragmente un boisement aujourd'hui fonctionnel pour les mammifères, les déplacements des plus grandes espèces vont être principalement touchés (page 43 de l'étude de la CARPF);

- La LGV vient s'ajouter aux nombreuses infrastructures de transport déjà présentes sur la plaine agricole du secteur et représente un obstacle majeur aux déplacements des espèces de milieux ouverts (page 77).
- La LGV coupe les milieux humides entre Vémars et Villeron, ce qui impacte la fonctionnalité de continuité écologique (page 113).
- La LGV compromet la connectivité avec le Croult et la Biberonne et sera un frein dans la dynamique de mouvement des espèces aquatiques présentes (page 152).

**La Commission d'enquête** souhaiterait savoir si l'étude TVB en cours a été prise en compte et si une étude sur les espèces aquatiques a été réalisée ?

**Réponse du MO :**

Seules les études finalisées ont été prises en compte dans le cadre de l'analyse des continuités écologiques : données de l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage, cas de collisions avec des trains sur la ligne Paris-Creil-Amiens, schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Ile-de-France et éléments de cadrage du SRCE Picardie bien qu'annulé, synthèse des liaisons écologiques au sein du Massif des Trois Forêts et entre le Massif des Trois Forêts et les massifs voisins (PNR Oise-Pays de France).

L'étude Trame Verte et Bleue (TVB) conduite par la CARPF, qui n'était pas finalisée lors des études ayant permis l'établissement du dossier d'enquête publique, s'appuie également sur ces données d'entrées. Ainsi il est important de bien noter que les continuités écologiques pour les mammifères ont notamment été étudiées (Pièce 7 Dossier de demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement – Pages 99 à 101).

Concernant les espèces aquatiques, il convient de rappeler que le ru de la Michelette n'est pas impacté par le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

### 3- Madame Adeline Courtois : conseillère municipale, déléguée environnement – Mairie de Vémars

Madame Courtois s'inquiète des nuisances sonores. Elle s'étonne qu'il n'y ait pas eu d'études acoustiques sur la commune de Vémars, notamment avec des relevés de terrain dans la zone du parc d'activités où il y a de nombreux hangars et la proximité de la crèche avec les voies ferrées.

**Réponse du MO :**

Les études acoustiques ont été réalisées conformément à la réglementation en vigueur, sur toute la zone d'étude du projet, y compris la commune de Vémars, et pour les différentes catégories de constructions exigées par la réglementation (logements, établissements de santé, de soins et d'action sociale, établissements d'enseignement, locaux à usage de bureaux.)

La crèche a bien été identifiée comme un bâtiment sensible et l'impact acoustique du projet modélisé en façade de ce bâtiment, étiqueté R29 (Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 – Figure 178, page 125). Au niveau de la crèche, ces modélisations mettent en évidence un niveau sonore lié au projet à hauteur de 39,4 dB(A) le jour et 35,3 dB(A) la nuit. En outre, le site de la crèche a été spécifiquement identifié dans le cadre des analyses exploratoires relatives à la

prise en compte d'indicateurs événementiels pour la mesure des nuisances sonores (Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 – Figure 216, pages 146-147).

Dans les secteurs traversés par la voie nouvelle, y compris la commune de Vémars, les niveaux maximums de bruit futurs sont bien inférieurs aux seuils réglementaires de 63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit. L'impact sonore de la voie nouvelle est donc très limité et ne nécessite pas la réalisation de protections acoustiques au sens de la réglementation. C'est singulièrement le cas pour la crèche, pour laquelle les nuisances sonores sont inférieures d'environ 23 dB(A) aux seuils réglementaires.

Pour autant, SNCF Réseau a intégré à la conception du projet l'implantation d'un merlon acoustique et paysager en plaine de Vémars, associé à la protection acoustique des ouvrages de franchissement. Ces mesures combinées permettront d'abaisser encore la contribution sonore de la voie nouvelle.

Ce dont la commission d'enquête prend acte. Le secteur du projet est déjà soumis à de nombreuses nuisances sonores importantes d'origines diverses et les habitants de ces territoires de fait plutôt très exposés. Tenir compte de ce contexte particulier nécessite de ne pas s'arrêter uniquement aux seuils réglementaires pour bien appréhender la perception de ces nuisances par les locaux.

Est-ce que la problématique des vibrations liées à la LGV a été prise en compte sur la commune et comment ? En particulier sur la crèche à proximité des voies.

**Réponse du MO :**

Une étude des vibrations occasionnées par le projet a été menée par le CEREMA à la demande de SNCF Réseau (Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 – Chapitre 6.2.3.11.2. « *Identification des vibrations induites par le projet et les effets sur la santé humaine* », page 154).

Cette étude conclut que l'unique site exposé aux vibrations est le Ball-Trap situé sur la commune de Vémars, tout en relevant que, ne s'agissant pas ici d'une habitation ou d'un équipement sensible, aucune population sensible n'est exposée. Le risque vibratoire est donc nul sur les autres bâtiments de la commune, et en particulier pour la crèche, du fait principalement de leur éloignement de la nouvelle infrastructure (la crèche sera à environ 500 m de la future voie).

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Mme Courtois s'interroge sur l'impact de la suppression d'une partie du bois d'Argenteuil sur: (i) les nuisances sonores. Supprimer des arbres revient à supprimer des écrans naturels de lutte contre les nuisances sonores en provenance de l'autoroute; (ii) sur le ruissellement des eaux pluviales et des problèmes d'inondation de l'A1 au nord de Villeron.

Avis de la commission d'enquête : la lecture de la figure 22 du résumé non technique (pièce 3, page 20) il semble que le déboisement soit sans impact sur les directions d'écoulement mais est ce que cela peut modifier les débits de ruissellement et augmenter les phénomènes d'inondation décrits en cas d'orage ?

**Réponse du MO :**

Au total, 7,90 ha de boisement soumis à autorisation de défrichement seront défrichés dans le cadre du projet (surface fiscale). 4,16 ha proviennent du bois d'Argenteuil Ouest, 2,47 ha du bois de Villeron et 1,27 ha du bois d'Argenteuil Est.

En premier lieu, SNCF Réseau rappelle que les emprises du bois d'Argenteuil à défricher se situent à l'intérieur même du bois et que, sauf au niveau des entrées et sorties de la ligne nouvelle, l'enveloppe globale des parcelles boisées sera peu impactée. Indépendamment de ce point, et s'ils offrent un masque visuel, les arbres ne permettent pas, en l'espèce et compte-tenu de leur densité, un réel abaissement de l'ambiance sonore. En tout état de cause, le bois, dans sa configuration actuelle, a fait d'ores-et-déjà l'objet de coupes régulières significatives dans le cadre de son plan de gestion, sans qu'aucune difficulté particulière n'ait été signalée.

Pour autant les problématiques de limitation des nuisances sonores et d'intégration du projet dans le paysage constituent un enjeu majeur : c'est la raison pour laquelle SNCF Réseau a intégré au projet un certain nombre d'aménagements paysagers qui permettront d'obtenir, à terme, l'intégration de la ligne nouvelle dans le paysage. En particulier, la réalisation d'un merlon acoustique et-paysager ainsi que la mise en place de protections acoustiques sur les franchissements de la RD9 et de l'autoroute A1 permettront de limiter la contribution sonore de la ligne nouvelle.

Concernant l'impact sur le ruissellement des eaux pluviales et les problèmes d'inondation de l'A1 au nord de Villeron, il convient de rappeler que les études menées par la direction départementale des territoires du Val-d'Oise sur le risque inondation dans le secteur du ru de la Michelette étaient encore en cours au moment de l'élaboration de l'étude d'impact. Il n'existe donc, ni données stabilisées ni document opposable.

Sur l'aire d'étude, une zone de risque d'inondation par débordement du ru de la Michelette a été identifiée par le syndicat local des eaux (SIAH du Croult et du Petit-Rosne) en amont du bassin de retenue « Parc de Villeron », à l'Est de l'autoroute A1. Toutefois, le projet ferroviaire n'intercepte pas cette zone de débordement de cours d'eau supérieure à 50 ans.

En phase d'exploitation de la ligne nouvelle, la disparition de bois sur une surface de 7,9 ha pourrait avoir comme conséquence une accélération des vitesses de transit des eaux de ruissellement, notamment en cas de fortes pluies ou d'orage. Le défrichement peut également provoquer une charge en matières en suspension plus importante dans les eaux de ruissellement. Toutefois, les eaux de ruissellement seront recueillies par des bassins de gestion des eaux pluviales, qui assureront un rejet au milieu naturel à débit régulé et permettront une décantation des matières en suspension. Le rejet dans le ru de la Michelette se fera ainsi à un débit régulé de 0,7 l/s/ha, après passage dans un bassin de décantation. Il est enfin à noter que des reboisements seront réalisés sur le bois d'Argenteuil, en fonction des surfaces disponibles (délaissés, secteurs dont la configuration ne permet plus l'exploitation agricole, etc).

**Ce dont la commission d'enquête prend acte et recommande que le MO prenne en compte les études menées actuellement par la DDT95 sur le risque d'inondation du ru de la Michelette.**

Mme Courtois aborde le sujet du fret ferroviaire et du projet Eurocarex. Peut-on avoir confirmation qu'il n'y aura pas de fret de nuit notamment dans le cadre de ce projet ?

**Réponse du MO :**

SNCF Réseau confirme que la ligne nouvelle n'est pas destinée à recevoir du trafic de fret, de jour comme de nuit. En particulier, la liaison ferroviaire Roissy-Picardie se raccorde à la LGV d'interconnexion au nord de l'aéroport de Roissy, qui est actuellement dédiée au seul trafic des trains à grande vitesse. Aucune perspective de circulation de trains de fret classiques sur le réseau des lignes à grande vitesse n'existe à ce jour.

Concernant le projet Euro Carex, il s'agit d'un projet de plateforme permettant des trafics de marchandises entre grandes plateformes aéroportuaires du nord-ouest de l'Europe, par trains à grande vitesse (de mêmes caractéristiques que des trains de passagers du point de vue acoustique). Le projet Euro-Carex ne se situe qu'à un stade de projet, dont la faisabilité et l'horizon de réalisation reste à préciser. Dans l'hypothèse où il se confirmait, il ne générerait du trafic que sur le réseau des lignes à grande vitesse, notamment la LGV Nord et celle d'interconnexion, et non sur le barreau ferroviaire Roissy-Picardie.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.**

En fin, Mme Courtois craint une fréquence de trains très élevée avec des nuisances nombreuses, diverses et importantes. Peut-on avoir des informations sur la fréquence des passages de trains ?

**Avis de la Commission d'enquête :** Le MO a-t-il prévu des mesures de bruit au niveau de la crèche, une fois la ligne en service ? L'étude d'impact ne note pas de ruissellements importants en direction de l'A1. Les sens d'écoulement des bassins versants ne semblent pas montrer une augmentation du risque. Pouvez vous préciser si les craintes de Mme Courtois sont avérées en cas de violent orage ? Si oui, quelles sont les mesures qui seront prises lors de la réalisation de la plateforme ferroviaire ?

Le MO confirme-t-il que la ligne ne sera pas utilisée pour le fret (projet Eurocarex) en dehors de la plage de fonctionnement indiquée ?

Le MO peut-il préciser la plage horaire de fonctionnement de la LNRP ; renseignement qui n'apparaît pas dans la pièce 5 du dossier.

Pour répondre à la dernière question de Mme Courtois, la commission demande confirmation du trafic indiqué page 4 du diaporama de présentation du projet lors de la réunion du 16 mai 2023. Le trafic en semaine sera-t-il identique à celui des WE et jours fériés ?

**Réponse du MO :**

S'agissant des mesures de bruit au niveau de la crèche, et en complément des éléments apportés ci-avant en réponse aux observations de Mme Courtois, l'annexe 2 de l'arrêté inter-préfectoral portant déclaration d'utilité publique du projet dispose que : « *Des mesures acoustiques seront réalisées un an puis cinq ans après la mise en service de manière à vérifier le respect des seuils fixés par la réglementation. Un objectif de résultat s'impose au maître d'ouvrage vis-à-vis des seuils réglementaires de bruit à ne pas dépasser. Ainsi, si des mesures complémentaires s'avéraient nécessaires pour respecter les seuils réglementaires, quelle que soit la distance des habitations au projet, elles devront être effectuées.* ». Il va de soi que SNCF Réseau mettra en œuvre scrupuleusement ces dispositions.

Concernant les ruissellements en direction de l'A1, et également en complément des éléments apportés ci-avant en réponse aux observations de Mme Courtois, une identification des axes

d'écoulement en état actuel et en état projeté a été réalisée dans l'étude d'impact. S'il existe un axe d'écoulement en l'état actuel, du nord vers le sud, le long de l'A1, celui-ci n'est pas modifié par le projet. En cas de fortes pluies et d'orage, la mise en place de bassins de gestion d'eau pluviale dans le cadre du projet vise notamment à réguler le débit des eaux interceptées. Le dossier d'enquête détaille les caractéristiques techniques de ces bassins, leur exutoire et leur débit de rejet.

La liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera exclusivement empruntée par des services TER et TGV dont la consistance (fréquences, horaires, arrêts) sera fixée par la Région Hauts-de-France en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Si le plan de transport sera ainsi progressivement décidé par la Région dans les prochaines années, préalablement à la mise en service, de premiers éléments permettent d'ores-et-déjà de cerner les principes structurants de la desserte qui sera mise en place. Ainsi, dans le cadre du protocole de financement conclu en mai 2017 entre l'Etat, les collectivités territoriales et SNCF Réseau, la Région Hauts-de-France a retenu les hypothèses suivantes pour la poursuite des réflexions :

- un fonctionnement du service entre 6h et 23h ;
- une fréquence de 2 trains TER par heure et par sens en heure de pointe, de 6h à 9h, 12h à 15h et 17h à 20h, soit sur 9h pendant la journée ;
- une fréquence d'un train TER par heure et par sens en heure creuse ;
- deux allers-retours TGV par jour depuis et vers Amiens.

Ces projections sont cohérentes avec les éléments présentés à la Commission d'enquête en avril dernier, avec un volume global de trafic de 26 allers-retours TER et 2 allers-retours TGV quotidiens.

Enfin, à la connaissance de SNCF Réseau, aucune hypothèse spécifique au niveau de trafic durant le week-end n'a été formulée à ce stade et ce point sera à préciser dans le cadre des réflexions à venir. Sans préjudice des décisions à venir de la Région Hauts-de-France à ce sujet, il peut toutefois être relevé que le niveau de trafic ferroviaire en fin de semaine pourrait, en toutes hypothèses, conserver une certaine cohérence avec le niveau d'activité de la plateforme aéroportuaire, qui se caractérise par le maintien d'une activité soutenue le week-end.

[La commission d'enquête](#) prend acte d'une réponse exhaustive et demande au MO de mettre en œuvre les mesures acoustiques indiquées au § 1 de la réponse.

#### **4- Association Patrimoine et Environnement de Vémars (APEV)**

Monsieur Jean-Pierre Breton et Madame Laurence Douis ont remis un courrier indiquant l'opposition de l'APEV. Parmi les remarques dans le champ de l'enquête, la commission a retenu les 2 points suivants :

- Des protections sonores sont-elles prévues au niveau de la crèche municipale, sont-elles prévues ?
- Les nuisances qui impacteront le stade de foot et les sportifs qui le fréquentent ont-elles été évaluées ?



La-commission d'enquête s'associe à la demande de précision concernant l'impact bruit au niveau du stade de football de Vémars.

**Réponse du MO :**

Les éléments de réponse relatives à la crèche située sur la commune de Vémars figurent au point 3 du présent PV de synthèse, en réponse à une observation de Mme Courtois.

S'agissant spécifiquement du stade de football, si cet équipement n'a pas fait l'objet d'une modélisation en tant que telle car n'entrant pas dans les catégories définies par la réglementation, celles réalisées sur les bâtiments d'habitation situés à proximité immédiate (Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 – Figure 178, page 125) mettent en évidence des niveaux sonores très en dessous des seuils imposés par la réglementation, comme pour l'ensemble des bâtiments de la commune.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

## 5- Monsieur Dominique Dufumier : 4ème adjoint – Fosses.

Les observations relatives au report multimodal, ainsi que les effets attendus de la LNRP sur les lignes existantes, sont considérées comme hors sujet par la commission d'enquête, ces thèmes étant liés à l'enquête relative à la DUP de 2021 qui a donné lieu l'arrêté inter-préfectoral n°2022-16695 du 21 janvier 2022.

Les thèmes pris en compte sont les suivants :

**Concernant les impacts hydrogéologiques**, M. Dufumier fait remarquer plusieurs erreurs matérielles:

- l'étude d'impact cite à tort le SIECCAO comme responsable des canalisations d'eau potable alors qu'il s'agit du SIAEPB.

- le bassin versant pris en compte à Fosses (Croult) n'est pas le bon (Réf. Dossier d'impact environnemental), le gestionnaire non plus (il s'agit du SYMABY qui n'a pas été consulté).

- L'Ysieux est assimilé à la Thève pour la qualité de l'eau. Comment le MO peut-il affirmer cela alors que ces deux affluents ne se rejoignent qu'à Asnières sur Oise, juste avant de rejoindre l'Oise ? :

La Commission d'enquête demande que les erreurs éventuelles soient corrigées. La continuité de service de la canalisation d'eau potable du SIAEPB sera-t-elle assurée pendant la phase chantier ?

**Réponse du MO :**

Etant donné qu'il n'est matériellement pas possible de modifier *a posteriori* le dossier d'enquête présenté au public, SNCF Réseau veillera à ce que, dans le cadre de la poursuite des procédures administratives et de la concertation, les erreurs matérielles et inexactitudes soulevées dans le présent PV de synthèse soient rectifiées.

Des éléments plus détaillés relatifs aux points soulevés dans cette observation sont exposés ci-après.

Concernant le responsable des canalisations d'eau potable

L'étude d'impact présentée à l'enquête publique (Pièce 4, Volume 2) dresse, dans le paragraphe 3.2.3 relatif aux eaux souterraines et superficielles, un état des lieux des canalisations d'eau potable : « A noter, la présence d'une canalisation d'eau potable du Syndicat Intercommunal d'Exploitation des Champs Captants d'Asnières-sur-Oise (SIEACCAO)

*sur l'aire d'étude. Il s'agit d'une canalisation en fonte de diamètre 200mm (intérieur) alimentant la commune de Villeron depuis la commune de Saint-Witz. Par ailleurs, une canalisation intercommunale en diamètre 400 mm, existe également au droit du projet SNCF. »*

Le SIAEP de Bellefontaine est en effet le gestionnaire de l'eau potable sur les communes de Fosses et Marly-la-Ville. Par ailleurs, le dossier mentionne bien que, pendant toute la durée des travaux du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, la continuité de service de la canalisation d'eau potable doit être maintenue.

#### Concernant le bassin versant à Fosses

Le dossier d'enquête publique (Pièce 4, Volume 2) mentionne que : « *La quasi-totalité de l'aire d'étude est située au sein du périmètre du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer. L'extrémité Nord, relative à la Thève (et donc l'Ysieux) depuis sa source jusqu'à sa confluence avec l'Oise (exclu), n'est concernée par aucun SAGE.* » Ainsi le dossier mentionne que, au niveau du nord de l'aire d'étude (au niveau de la commune de Fosses), le projet n'est concerné par aucun bassin versant de SAGE.

L'information selon laquelle le syndicat mixte d'aménagement du bassin de l'Ysieux et ses affluents (SYMABY) est en charge de la gestion de l'Ysieux et de ses affluents sera prise en compte. Le SYMABY a d'ores-et-déjà été contacté par SNCF Réseau pour la prise en compte des réseaux existants sur ce secteur.

#### Concernant la qualité de l'eau de l'Ysieux

Sauf erreur de notre part, il n'est pas fait mention dans le dossier que l'Ysieux est assimilé à la Thève pour la qualité de l'eau. Le dossier d'enquête publique (Pièce 4, Volume 2) présente uniquement la qualité du cours d'eau de la masse d'eau superficielle n°FRHR 227 (La Thève de sa source à sa confluence avec l'Oise (exclu), avec notamment l'Ysieux), provenant des données institutionnelles du SDAGE 2010-2015 et SDAGE 2022-2027.

#### Ce dont la commission d'enquête prend acte.

M. Dufumier note également l'absence de précision sur la pente de la ligne au niveau de la ligne de crête entre les bassins d'Ysieux et de la Croult;

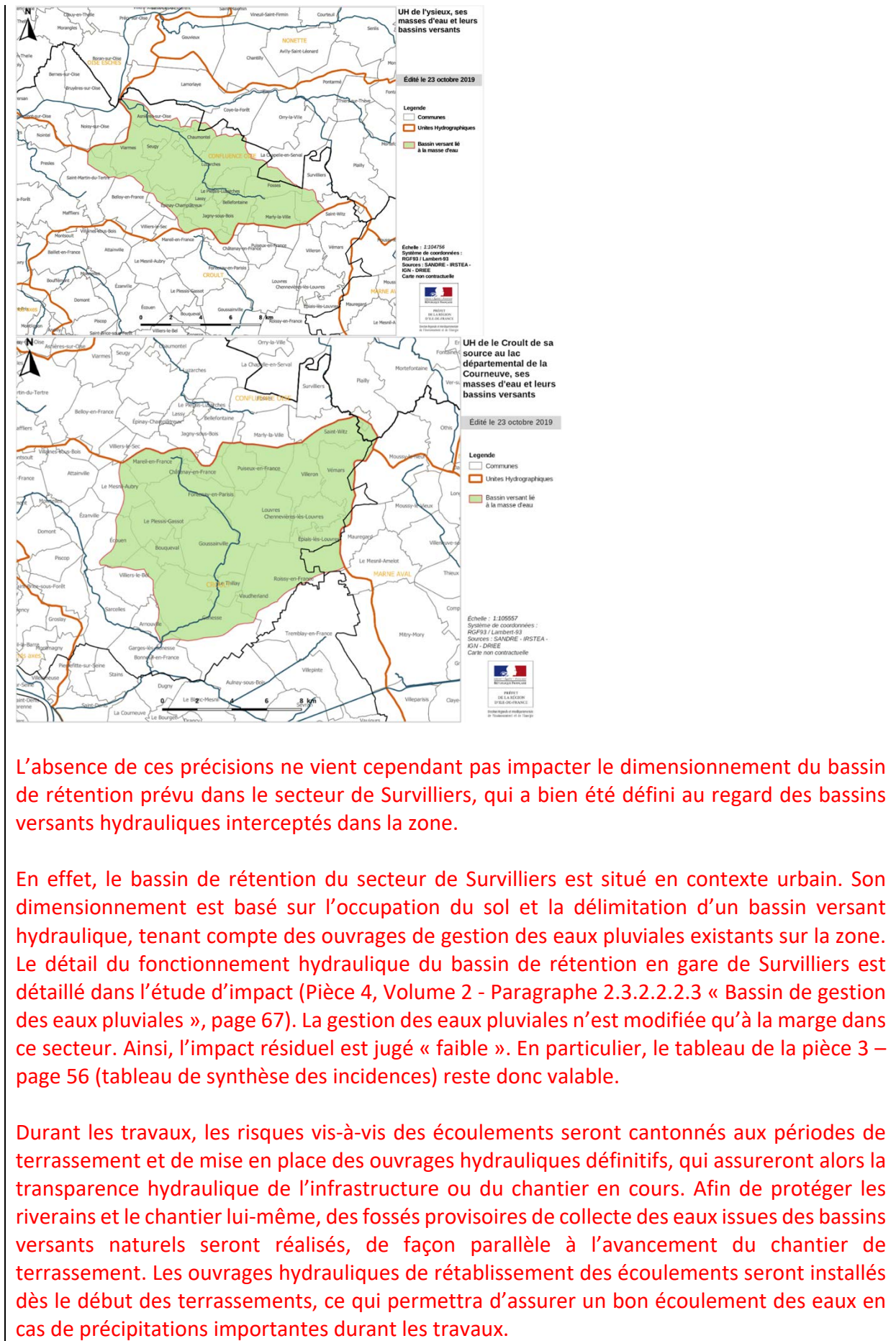
**Avis de la-Commission d'enquête :** Le MO confirme-t-il ce manque de précisions? Le bassin de rétention prévu dans le secteur de Survilliers aura-t-il une capacité en adéquation avec le « vrai » bassin versant du secteur (l'Ysieux) ? Idem avec la nature du sous-sol. Le tableau de la pièce 3 – page 56 reste-t-il valable ? L'impact résiduel restera-t-il « faible » alors que les bassins de rétention ne seront pas réalisés pour la phase de travaux?

Comment expliquez-vous qu'il n'y aura pas de rejet des eaux superficielles dans le cours d'eau durant la phase de chantier alors que les bassins de rétention ne seront pas réalisés ?

Quid en phase exploitation de la ligne du fait qu'il s'agit du bassin versant de l'Ysieux ?

#### **Réponse du MO :**

SNCF Réseau veillera à ce que, dans le cadre de la poursuite des procédures administratives et de la concertation, la précision de la délimitation de l'unité hydrographique (UH) de l'Ysieux (confluence Oise) et du Croult soit intégrée. Pour information, la délimitation des unités hydrographiques figure dans les cartes reproduites ci-dessous :



L'absence de ces précisions ne vient cependant pas impacter le dimensionnement du bassin de rétention prévu dans le secteur de Survilliers, qui a bien été défini au regard des bassins versants hydrauliques interceptés dans la zone.

En effet, le bassin de rétention du secteur de Survilliers est situé en contexte urbain. Son dimensionnement est basé sur l'occupation du sol et la délimitation d'un bassin versant hydraulique, tenant compte des ouvrages de gestion des eaux pluviales existants sur la zone. Le détail du fonctionnement hydraulique du bassin de rétention en gare de Survilliers est détaillé dans l'étude d'impact (Pièce 4, Volume 2 - Paragraphe 2.3.2.2.2.3 « Bassin de gestion des eaux pluviales », page 67). La gestion des eaux pluviales n'est modifiée qu'à la marge dans ce secteur. Ainsi, l'impact résiduel est jugé « faible ». En particulier, le tableau de la pièce 3 – page 56 (tableau de synthèse des incidences) reste donc valable.

Durant les travaux, les risques vis-à-vis des écoulements seront cantonnés aux périodes de terrassement et de mise en place des ouvrages hydrauliques définitifs, qui assureront alors la transparence hydraulique de l'infrastructure ou du chantier en cours. Afin de protéger les riverains et le chantier lui-même, des fossés provisoires de collecte des eaux issues des bassins versants naturels seront réalisés, de façon parallèle à l'avancement du chantier de terrassement. Les ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements seront installés dès le début des terrassements, ce qui permettra d'assurer un bon écoulement des eaux en cas de précipitations importantes durant les travaux.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.**

Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP

**Concernant l'impact acoustique :**

L'étude acoustique est présentée comme uniquement indicative au motif que l'arrêté précisant les modalités d'évaluation de la gêne liée au bruit ne sont pas parues. Les derniers immeubles d'habitation construits sur la place Jean Moulin et la rue de la Liberté ont-ils été pris en compte dans l'étude ?

Par ailleurs, le dossier ayant évolué avec l'implantation de la passerelle qui n'était pas prévue à cette époque, ceci induit que les TER s'arrêteront effectivement en gare pour prendre des voyageurs. L'étude acoustique a-t-elle été mise à jour pour prendre en compte l'évolution prévisible du trafic ?

Des écrans antibruit sont-ils prévus ?

**Avis de la Commission d'enquête** En référence à la pièce 4 (volume 3, pages 372/373) ces prises en compte ont-elles eu lieu ? Si oui, est-ce que cela modifie les conclusions de l'impact bruit ?

La commission a par ailleurs bien noté que des écrans anti-bruit sont prévus sur les immeubles (pièce 4 - page 131). Le MO peut-il indiquer un planning prévisionnel de mise en place

**Réponse du MO :**

En premier lieu, seul le volet « bruit évènementiel » de l'étude acoustique revêt un caractère indicatif dans la mesure où l'arrêté pris fin septembre 2022 vise à mettre en place une expérimentation sur l'évaluation de la gêne liée au bruit de passage des trains et ne spécifie pas de seuils-limites à respecter.

S'agissant des études acoustiques, celles-ci ont été réalisées sur la base d'un état initial dressé en 2017, avec des modélisations en façade des habitations proches du projet ainsi que de celles qui étaient alors prévues d'être construites. Les éléments inclus dans le dossier d'enquête publique (Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 – Figure 187 et 188, page 130) reprennent le périmètre des modélisations, avec la couverture des bâtiments donnant sur les voies et situés sur le premier front bâti au niveau de la gare de Survilliers-Fosses.

Un bureau d'étude spécialisé a été missionné par SNCF Réseau en juin 2023 pour mener à bien les études fines permettant de définir les travaux nécessaires pour chaque logement concerné, sur la base de mesures réalisées *in situ*. Il supervisera ensuite la réalisation effective des travaux et vérifiera, à l'issue du chantier, la bonne atteinte des niveaux de protection acoustique. L'ensemble de ces tâches devrait s'étaler sur une année : les logements devraient donc bénéficier de protections aux environs de la mi-2024.

Le périmètre d'investigations du bureau d'études a été revérifié sur la base des constructions actuelles. Ainsi, sont concernés par cette démarche tous les bâtiments donnant directement sur les voies ferroviaires et situés sur la rue Cugnot (n°impairs 3 à 9), la place Seguin, la place Jean Moulin (n°4 bis et 6) et la place de la Liberté (n°pairs de 6 à 16). L'ensemble de ces bâtiments, y compris ceux de constructions récentes, fera donc bien l'objet d'un diagnostic et, en tant que de besoin, de propositions de mises en place de mesures de protection. Il peut toutefois être relevé qu'il est vraisemblable que les bâtiments les plus récents bénéficient d'ores-et-déjà de menuiseries performantes d'un point de vue acoustique.

En tout état de cause, SNCF Réseau est soumis à une obligation de résultats en matière de mise en œuvre de la réglementation relative aux nuisances acoustiques et des mesures *in situ* auront lieu après la mise en service pour vérifier le respect de ces obligations : si des

dépassements des seuils sont malgré tout constatés, SNCF Réseau remédiera sans délai à cette situation.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

## DEUXIÈME PARTIE : OBSERVATIONS DES ORGANISMES ET ADMINISTRATIONS CONCERNÉES

### 6- Avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports – DRIEAT

Dans le cadre de la dérogation “espèces protégées” la DRIEAT d’Ile-de-France - Service Nature et Paysage - Département Faune et Flore Sauvages - dans son avis du 3 octobre 2022, a transmis à la DDT des demandes de compléments au dossier objet de l’étude de recevabilité. Ces demandes portaient sur la justification de projet, l’état initial et les enjeux, les impacts bruts, les mesures de réduction et d’accompagnement, l’évaluation des impacts résiduels sur les milieux et les groupes, l’évaluation du besoin compensatoire, les mesures de compensation, les mesures de suivi.

Au vu des éléments transmis dans le mémoire en réponse de SNCF Réseau le 25 avril 2023, la DRIEAT a considéré par mail du 27 avril 2023 que le mémoire en réponse était conforme ainsi que la mise à jour également.

**La commission d’enquête** demande néanmoins de:

- confirmer le passage prévu à l’été 2023 pour vérifier l’absence de chardons à petites fleurs et de la jusquiame, les résultats obtenus et les éventuelles mesures de déplacement mises en œuvre ;
- préciser les mesures prises pour l’éclairage de nuit du chantier;
- confirmer et préciser l’assistance et les modalités d’intervention d’un écologue en phase chantier.

#### Réponse du MO :

A la suite des recommandations du CNPN, un passage est effectivement prévu durant l’été 2023, avant les travaux, pour vérifier l’absence du Chardon à petites fleurs sur le secteur où l’espèce avait été identifiée en 2019. En cas d’observation d’individus, des graines seront prélevées pour ensemer un milieu favorable au développement de l’espèce qui sera pérennisé par un entretien adapté, de la terre (banque de graines) pourra également être déplacée. Ces espaces favorables se situent aux abords de la future rampe d’accès à l’entrevoie de la LGV Nord.

A la suite de l’observation de la Jusquiame noire en 2022, des graines ont été récoltées cette même année. Le déplacement de la terre (banque de graines) et un réensemencement à proximité est prévu à l’automne/hiver 2023. En complément de cette opération, un réensemencement d’un second secteur est envisagé afin de créer une station de Jusquiame noire dont la pérennité, la gestion adaptée et le suivi seront assurés sur longue période (50 ans). Le second secteur de réensemencement se situe aux abords de la future rampe d’accès à l’entrevoie de la LGV Nord, qui sera créée à partir de l’automne/hiver 2023 dans le cadre du projet. Un apport de terre végétale d’au moins 50 cm de profondeur sera réalisé avant réensemencement. Il est possible de se référer à la fiche « R03 - Déplacement des stations de Jusquiame noire, de Molène noire et de Crépide fétide » (Pièce 4 Etude d’impact, Volume 3 – pages 190 à 192), pour davantage de précisions.

Les mesures prises pour l’éclairage de nuit sont définies dans la fiche « R10 - Limitation de la pollution lumineuse en phase travaux » (Pièce 4 Etude d’impact, Volume 3 –pages 200 à 201). Des travaux de nuit seront en effet nécessaires pour respecter les contraintes d’exploitation



de la ligne existante (travaux au raccordement). L'essentiel des travaux qui seront réalisés de nuit sont ceux nécessitant des interruptions temporaires des circulations (ITC) sur les blocs de raccordement LGV et ligne classique à Marly. Ils incluent les travaux de voie, caténaires, signalisation (pour la partie située en zone dangereuse), le lancement des ouvrages. Les éclairages seront allumés au plus tôt au coucher du soleil et éteints au plus tard une heure après la cessation de l'activité.

SNCF Réseau s'engage à la mise en place d'une assistance environnementale en phase travaux par un écologue, telle que précisé dans la mesure « R01 - Assistance environnementale en phase travaux par un écologue » ((Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 –pages 188 à 189). Cette mesure prévoit une phase préliminaire (suivi des espèces végétales et animales sur le terrain, appui à l'ingénieur environnement du chantier, ...), une phase préparatoire du chantier (appui pour la sensibilisation des entreprises aux enjeux écologiques, localisation des zones sensibles du point de vue écologique, ...), et une phase chantier (assistance pour l'éradication des espèces exotiques envahissantes, vérification régulière sur le terrain notamment du bon état du balisage, ...). Il convient de se référer à cette fiche-mesure pour davantage de précisions.

[La commission d'enquête prend acte des engagements de la SNCF sur les points ci-dessus.](#)

## 7- Avis de l'Autorité Environnementale – AE

Dans son avis émis le 9 mars 2023, l'Ae constate que l'étude d'impact a fait l'objet d'une actualisation approfondie. L'Ae note que le dossier reste imprécis sur certains points du fait de choix de conception non définitivement arrêtés à ce jour. Toutefois, pour l'Ae, ces imprécisions ne semblent pas modifier sensiblement les caractéristiques du projet. Treize recommandations ont été émises auxquelles SNCF Réseau a répondu.

**La commission d'enquête** a pris note du mémoire en réponse à l'Ae mais demande au MO de préciser si ses réponses concernant la problématique de l'artificialisation (au sens large du projet) n'ont pas varié. Est-ce que SNCF réseau a envisagé des mesures de compensatoires de « désartificialisation » ?

### Réponse du MO :

Le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale 49 (Pièce 1 Contexte et procédure – p47 à 49) expose les réponses de SNCF Réseau sur ce sujet, qui restent d'actualité pour le maître d'ouvrage.

Il convient d'abord de noter que l'artificialisation imputable à la construction d'une voie ferrée ne correspond pas à l'ensemble des emprises acquises, ni à l'ensemble des emprises nécessaires à sa réalisation. En effet, les surfaces d'emprise ne seront pas systématiquement artificialisées puisqu'elles abriteront, outre la plateforme ferroviaire et les équipements techniques, des espaces et aménagements renaturés qui participent à la préservation de la biodiversité.

Ainsi, si la réalisation du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie nécessite une emprise prévisionnelle d'environ 64,8 ha (hors emprises ferroviaires existantes), l'imperméabilisation des sols liée au projet est en réalité plus faible, correspondant à la seule plateforme ferroviaire pour une superficie inférieure à 10 ha, les talus et abords étant généralement enherbés. Les bassins de gestion des eaux pluviales seront également végétalisés. Il convient également de

citer les aspects positifs du projet dans la limitation de l'artificialisation des sols liés à la densification de l'usage des sols (transports collectifs) et à la lutte contre l'étalement urbain.

Compte-tenu des éléments rappelés ci-dessus, il n'est pas prévu d'action de désartificialisation en compensation dans le cadre strict du projet porté par SNCF Réseau.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

## 8- Avis de la CLE du SAGE " Croult-Enghien-Vieille Mer"

La Commission Locale de l'Eau (CLE) émet un avis défavorable au projet dans son courrier du 5 septembre 2022. Dans sa réponse de décembre 2022 SNCF Réseau a répondu à cet avis en prenant des engagements.

La CLE ayant été de nouveau consultée sur les compléments apportés au projet, elle a de nouveau rendu un avis défavorable le 9 janvier 2023 au motif d'absence de nouveaux éléments relatifs aux enjeux stratégiques du SAGE. Pour la CLE, le dossier mis à jour ne répond pas aux observations émises dans son premier avis.

**La Commission d'enquête** prend acte de la réponse apportée par SNCF Réseau au second avis du SAGE mais demande des précisions sur les points suivants :

- Les essais de perméabilité prévus sont-ils déjà programmés et à quelle date ? SNCF Réseau peut-elle présenter des scénarii en fonction des résultats obtenus ainsi que la suite qui sera donnée à ces résultats ?

### **Réponse du MO :**

S'agissant de la future ligne nouvelle, les études de niveau projet ainsi que la réalisation des travaux seront confiées à un partenaire privé, dans le cadre d'un marché de conception-réalisation dont la procédure de dévolution est actuellement en cours. L'attribution de ce contrat est attendue en novembre 2023.

Les essais de perméabilité seront réalisés durant les premiers mois de 2024 par l'entreprise retenue. En effet, il convient de réaliser ces essais au droit des emplacements des futurs bassins de gestion hydraulique. Leur localisation exacte pouvant encore être ajustée au stade des études de niveau projet, il est préférable d'attendre la désignation du futur titulaire du contrat, qui aura également la charge de réaliser ces sondages.

Les résultats de ces sondages permettront de confirmer si une infiltration, même très faible, est possible pour les bassins non imperméabilisés, afin d'améliorer l'évacuation des eaux pluviales du projet sur le site.

Compte tenu des incertitudes entourant la capacité d'infiltrations des sols, les bassins ont été par principe dimensionnés en volume en considérant une infiltration nulle. Cette hypothèse péjorative permet d'assurer la sécurité des ouvrages, leur volume étant surdimensionné. Néanmoins, la plupart des bassins seront perméables afin d'exploiter la capacité d'infiltration, même faible, constatée lors des sondages. Seuls les bassins situés au sein du faisceau ferroviaire ou créant un risque pour la stabilité des ouvrages seront imperméabilisés.

Si les nouveaux sondages devaient faire apparaître des résultats en rupture nette avec les hypothèses d'imperméabilité retenues jusqu'à présent, SNCF Réseau n'exclut pas de réviser à la baisse le dimensionnement des bassins concernés, au cas par cas et en fonction des contraintes opérationnelles du chantier, pour tenir compte de ces nouveaux éléments. Une

telle révision ne pourrait toutefois s'envisager qu'avec l'accord du SAGE et dans le respect des prescriptions de l'autorisation environnementale.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

- Les sondages pédologiques prévus au deuxième trimestre 2023 afin de vérifier le caractère non humide des sols au niveau de l'emprise du projet et des bases vie ont-ils été réalisés ? Quels en sont les résultats ?

**Réponse du MO :**

Conformément aux engagements pris dans le cadre de sa réponse aux observations du SAGE, SNCF Réseau a procédé à de sondages pédologiques complémentaires au deuxième trimestre 2023, afin de vérifier le caractère non humide des sols au niveau de l'emprise du projet et des bases vie.

Pour mémoire, la méthodologie appliquée pour le diagnostic écologique en 2019 ne comprenait pas de sondages pédologiques sur les milieux agricoles, ceux-ci étant souvent peu concluants compte-tenu de la présence de labours. Afin de répondre à l'observation du SAGE, les sondages complémentaires se sont donc concentrés au niveau de l'emprise du projet et des bases vie sur des zones agricoles situées au sein des enveloppes de probabilité de présence de zone humide définies en 2021 par la DRIEAT (classe B : Probabilité importante de zones humides, mais le caractère humide et les limites restent à vérifier et à préciser).

Les résultats de ces sondages, communiqués en juin 2023, ont mis en évidence que 2,39 ha de l'aire d'étude sont à considérer comme des zones humides au titre de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides :

- 0,44 ha au sein du layon de la ligne haute tension traversant le bois d'Argenteuil ;
- 1,95 ha à l'intérieur du triangle de Vémars.

Les zones concernées sont représentées sur la carte ci-dessous :



Des nouvelles investigations se tiendront à l'été 2023 afin de caractériser une zone complémentaire au sud de la première zone, pour une surface supplémentaire de l'ordre de 0,5 ha, et qui pourrait également entrer dans le périmètre des zones humides.

Ainsi, ce sont donc 2,4 à 2,9 ha de zones humides qui ont été mis en évidence dans le cadre de ces investigations. SNCF Réseau poursuivra la caractérisation de ces zones et la définition des mesures compensatoires à mettre en œuvre dans les meilleurs délais, de manière à communiquer l'ensemble des éléments nécessaires aux services instructeurs de l'Etat préalablement à l'adoption de l'arrêté préfectoral portant autorisation environnementale du projet.

Ce dont la commission d'enquête prend acte tout en regrettant de ne pas avoir eu connaissance des résultats des sondages pédologiques effectués au 2<sup>e</sup> trimestre 2023. De même qu'il est regrettable que les études menées lors de l'étude d'impact n'aient pas permis d'identifier les 2,4 à 2,9 ha de zones humides récemment mis en évidence. La poursuite de la caractérisation de ces zones devra faire l'objet d'une communication auprès des autorités de l'Etat.

- Les études projet au niveau des piles de pont au regard du lit majeur du ru de la Michelette ont-elles été réalisées ? Quels en sont les résultats ?

**Réponse du MO :**

Les études de niveau avant-projet détaillées ont permis de positionner les piles de l'ouvrage d'art en dehors du lit mineur du ru. La délimitation du lit majeur du ru n'étant pas connue au

moment de ces études (PPRI en cours d'élaboration), le projet n'avait pu intégrer cette donnée.

La réalisation de cet ouvrage d'art interviendra dans le cadre du marché de conception/réalisation de la ligne nouvelle, dont la procédure de dévolution est actuellement en cours. Les candidats admis à présenter une offre ont donc chacun élaboré une proposition technique, équivalente à des études de niveau projet, en tenant bien évidemment compte des engagements pris antérieurement par SNCF Réseau. Les prescriptions administratives postérieures à la signature du contrat s'imposeront également au titulaire du marché.

Compte tenu des impératifs de confidentialité qui s'attachent à la procédure d'appels d'offres en cours, il n'est pas possible, à ce stade, de communiquer des éléments précis sur les différentes options retenues par les candidats. Dans le cadre de cette procédure, l'attention des candidats a été appelée sur la prise en compte du ru dans la définition de la solution technique de franchissement du vallon de la RD9 et la notation des différentes offres prendra en considération la qualité des solutions élaborées par les candidats.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

## 9- Avis de l'Agence régionale de santé - ARS

Dans son avis du 21 octobre 2022, l'ARS recense les impacts (en phase travaux et permanents) du projet et note que le dossier est complet et bien structuré. Elle a formulé un certain nombre de recommandations auxquelles SNCF Réseau a répondu.

**La commission d'enquête** demande cependant les précisions suivantes :

- SNCF Réseau est-elle en mesure de produire les études de diagnostics de pollution des sols au niveau du Ball-trap de Vémars et dans le bois de Villeron ?

### Réponse du MO :

De manière générale, l'ensemble des matériaux excavés dans le cadre du projet feront l'objet d'un diagnostic préalable de pollution des sols.

Les deux sites évoqués seront bien évidemment inclus dans cette démarche, pour ce qui concerne les surfaces situées sur les emprises du projet ferroviaire. Ces deux sites étant situés sur la section de ligne nouvelle en tracé neuf, les diagnostics seront à réaliser par le titulaire en cours de désignation du marché de conception/réalisation de la ligne nouvelle.

L'attribution du contrat est attendue à l'horizon du mois de novembre 2023 et la réalisation de ce diagnostic interviendra donc, en toutes hypothèses, durant les premiers mois de l'année 2024.

Ce dont la commission d'enquête prend acte. La caractérisation des terres excavées est réglementaire afin d'identifier les exutoires ad hoc pour la gestion de ces dernières.

- Compte tenu des délais de réalisation requis, SNCF Réseau peut-elle préciser le calendrier et les modalités de mise en place de l'isolation phonique ?

### Réponse du MO :

Comme exposé au point 5 du présent PV de synthèse, un bureau d'étude spécialisé a été missionné par SNCF Réseau en juin 2023 pour mener à bien les diagnostics *in situ* permettant de définir les travaux nécessaires pour chaque logement concerné. Il supervisera ensuite la

réalisation effective des travaux et vérifiera, à l'issue du chantier, la bonne atteinte des niveaux de protection acoustique. L'ensemble de ces tâches devrait s'étaler sur une année : les logements devraient donc bénéficier de protections aux environs de la mi-2024.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.**

- SNCF Réseau peut-elle préciser les mesures qui seront prises en cas de résultats des prises de mesures d'envol de poussières non satisfaisants?

**Réponse du MO :**

Les mesures prises en cas d'envols de poussière sont précisées dans l'étude d'impact (Pièce 4, Volume 3 – Paragraphe 6.3.4.9.5 « Effets des travaux sur la qualité de l'air »).

Ces mesures sont reconnues comme étant des actions efficaces vis-à-vis de la problématique d'envol de poussières. Une situation non satisfaisante de ce point de vue résulterait vraisemblablement de la mise en œuvre insuffisante de ces mesures : SNCF Réseau demanderait alors aux entreprises chargées de l'exécution des travaux de se conformer sans délai à leurs obligations de ce point de vue.

Mesures prises pour limiter les envols de poussières

- arrosage des pistes de chantier par temps sec, pour limiter les envols de poussières ;
- éviter les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vents forts ;
- vitesse limitée à 30 km/h sur le chantier ;
- utilisation de véhicules aux normes (échappement et taux de pollution) et contrôle régulier de leur respect ;
- bâchage des camions de transport de matériaux.

Mesures prises au niveau des installations de chantier

- pas d'implantation aux abords immédiats des sites sensibles (écoles, EPHAD ou autre lieu accueillant du public) et prise en compte des vents dominants et des protections naturelles ;
- respect des prescriptions des arrêtés d'autorisation à proximité des installations classées ;
- mise en place de dispositifs particuliers (bâches, merlons...) au niveau des aires de stockage des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières ;
- brûlage des matériaux et déchets (emballages, plastiques, ordures ménagères...) interdit, conformément à la réglementation en vigueur.

Mesures spécifiques en cas de mise en œuvre de liants hydrauliques

- pas d'épandage, ni d'opérations de chargement et de déchargement de matériaux, par vents supérieurs à 40 km/h ;
- épandeur équipé d'un dispositif de rabattement des poussières lors de la chute du liant ;
- pas de circulation sur des surfaces venant d'être traitées ;
- étanchéité des épandeurs, afin d'éviter toute fuite lors du transport des produits ;
- protection de l'aire de stockage des liants hydrauliques contre les vents dominants.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte mais s'interroge sur les mesures prises en cas de résultats non satisfaisants**



- Concernant l'impact sur le trafic et les mesures proposées, comment seront pris en compte les résultats des suivis et comptages des poids lourds ? Quelles seront les mesures mises en place en cas de trafic trop important ?

**Réponse du MO :**

SNCF Réseau conduira une concertation avec les différents gestionnaires de voirie afin de limiter l'impact du chantier sur l'usage des voiries. SNCF Réseau mettra en place des suivis et comptages des poids lourds en phase chantier en collaboration avec les gestionnaires de voirie. A ce jour, des contacts préliminaires ont d'ores-et-déjà été établis avec le Conseil départemental du Val d'Oise, pour ce qui concerne la déviation de la RD317, et la commune de Fosses, s'agissant des impacts des entrées/sorties de la future base-vie située à proximité de la gare.

En fonction de l'évolution du trafic généré par le chantier ferroviaire, et en lien avec l'appui des gestionnaires de voiries, des mesures d'adaptation pourront être prises ou renforcées, et notamment :

- Adaptation du plan de circulation des engins de chantier ;
- Adaptation des horaires de chantier pour éviter les horaires de pointe, avec la mise en place d'un calendrier pour les livraisons et les déchargements ;
- Mise en place d'une signalisation claire pour guider les poids-lourds vers les itinéraires appropriés et les zones de chargement/déchargement désignées sur le chantier afin d'éviter les erreurs de navigation qui entraînent des retards et des congestions.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

## 10- Avis du Conseil National de la Protection et de la Nature – CNPN

A la suite de sa séance du 24 mars 2023, le CNPN a émis un avis favorable à la demande de dérogation exprimée par SNCF Réseau. Cet avis est assorti de plusieurs recommandations et mesures à mettre en place. En conclusion de cet avis, le CNPN demande à revoir le porteur de projet pour une mise à jour des ces engagements et réalisations.

**La commission d'enquête** note que le CNPN suggère la mise ne place de collaboration/parteneriat avec le Conservatoire d'Espaces Naturels d'Île-de-France (CEN IDF) pour plusieurs actions. Pouvez vous préciser :

- si SNCF Réseau a revu la CNPN comme elle le souhaitait ?

**Réponse du MO :**

Des échanges ont été engagés avec le Conservatoire des Espaces Naturels d'Île-de-France (CEN-IdF) afin qu'ils prennent connaissance des propositions de compensation faites sur le bois d'Argenteuil et envisager les modalités de maîtrise foncière des terrains supports des mesures de compensation.

Des conventions seront établies à l'automne 2023 pour inscrire ce partenariat dans la durée concernant les actions énoncées. Au cours des échanges, le CEN-IdF a d'ores-et-déjà pu proposer certaines améliorations des mesures initialement envisagées par SNCF Réseau et ses bureaux d'études. Ces échanges se poursuivront jusqu'à la conclusion de conventions formalisées, organisant l'intervention du CEN-IdF sur longue période pour la mise en œuvre d'une gestion écologique.

Dans son avis, le CNPN a en effet souhaité revoir SNCF Réseau « pour une mise à jour de ces engagements et réalisation ». Il va de soi que SNCF Réseau se conformera à cette demande

du CNPN, tout en précisant que ce nouvel échange trouvera tout son sens une fois conclus les partenariats en cours d'élaboration pour la mise en place des mesures de compensation et d'accompagnement du projet, afin de présenter des éléments concrets d'avancement. Au regard de ce critère, l'horizon pertinent pour l'organisation de ce nouvel échange pourrait se situer à la fin de l'automne 2023.

Ce dont la commission d'enquête prend acte tout en regrettant que, d'une manière générale, trop de décisions sont en attente (études non réalisées, concertations en cours, etc...).

- si des contacts ont été établis avec le CEN-IDF et éventuellement quel est l'état d'avancement des discussions, projets de convention du Bois d'Argenteuil?

**Réponse du MO :**

Les discussions sont actuellement en cours avec le Conservatoire des Espaces Naturels d'Ile-de-France (CEN-IdF), qui sera amené à intervenir pour la mise en œuvre d'une gestion écologique sur longue période sur trois périmètres distincts : (i) le bois d'Argenteuil Ouest, (ii) les abords de la ligne nouvelle (talus, délaissés, etc) et (iii) les abords des infrastructures ferroviaires existantes, dans le secteur du triangle de Vémars (dans ce dernier cas, compte tenu des contraintes liées aux circulations ferroviaires, cette gestion sera opérée par SNCF Réseau selon une méthodologie validée par le CEN-IdF).

L'objectif est de conclure un partenariat prenant la forme d'une convention-cadre organisant les modalités d'intervention du CEN sur ces trois périmètres, dont la signature est attendue pour le mois de septembre 2023 et qui sera ensuite déclinée dans des conventions d'application spécifique à chacun de ces trois périmètres.

S'agissant spécifiquement du bois d'Argenteuil, SNCF Réseau dispose d'ores-et-déjà d'un accord de principe de l'assemblée générale du Groupement Forestier concerné pour céder les parcelles dont il est propriétaire. L'objectif retenu est de conclure une promesse de vente dans les toutes prochaines semaines, précédant l'acte de vente définitif attendu en septembre ou octobre 2023.

Une réunion entre CEN-IdF, le bureau d'étude Biotope et SNCF Réseau s'est d'ores-et-déjà tenue afin de définir l'esquisse de plan d'action sur le bois d'Argenteuil Ouest. Une première version du plan d'actions détaillé sera communiquée en septembre 2023 au CEN-IdF, dans la perspective d'annexer le plan d'actions définitif aux futures conventions entre SNCF Réseau et le CEN-IdF qui organiseront l'intervention de ce dernier sur longue durée pour la mise en œuvre d'une gestion écologique des espaces concernés.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Le MO s'engage (pièce 1 page 61) à mettre en place une mesure de compensation sur une surface totale d'environ 15 ha. Pouvez-vous préciser la localisation de cette compensation.

**Réponse du MO :**

La mesure annoncée est une mesure d'accompagnement sur un boisement existant pour sa sécurisation et la mise en ilot de sénescence sur environ 15 ha.

L'opérateur Archipel, intervenant pour le compte de SNCF Réseau, recherche actuellement un ou plusieurs sites complémentaires conformes à la demande du CNPN et permettant la mise en œuvre d'une gestion écologique en faveur des chiroptères.

A ce stade des réflexions, SNCF Réseau a d'ores-et-déjà noté l'intérêt présenté par un site pré-identifié situé sur la commune de Baillet-en-France, qui avait déjà donné un accord de principe à un conventionnement pour la gestion d'un espace boisé propriété de la commune. Archipel doit approfondir ses investigations afin de déterminer les secteurs pertinents au sein de ce site, pour une surface d'une quinzaine d'hectares, pouvant répondre spécifiquement aux objectifs de préservation des chiroptères.

Cette mesure sera présentée au CNPN lors du nouvel échange à organiser à la fin de l'automne 2023, conformément à ses recommandations.

**La commission d'enquête** prend acte de la réflexion en cours sur un site situé sur la commune de Baillet en France (donc à proximité de la zone du projet). Néanmoins, elle aurait souhaité avoir plus d'information sur « le bois existant » (localisation non précisée). Pourquoi l'opérateur Archipel chargé par le MO de rechercher des sites complémentaires n'a-t-il pas reçu cette mission plus tôt ?

## 11- Délibération Commune de Vémars N°19.2023 du 9 juin 2023

La commune de Vémars a émis à l'unanimité du conseil municipal un avis défavorable à la demande d'AE. Certains considérants n'entrent pas dans le champ de la présente enquête publique.

**La commission d'enquête** demande néanmoins à SNCF Réseau de bien vouloir apporter une réponse aux remarques suivantes :

- La LNRP provoque : « L'ouverture d'une tranchée, d'une saignée dévastatrice qui abandonne les Communes de Marly-la-Ville, Saint-Witz, Villeron, Vémars, Chennevières-lès-Louvres à un environnement agricole bafoué, dégradé, perturbé durant des décennies ».
- La LNRP provoque un « impact du bruit pour les habitants des communes traversées, au premier rang desquelles la commune de Vémars, dont la cause première est la réalisation d'un ouvrage en aérien à près de 16 mètres de hauteur, non enterré, à quelques centaines de mètres de la salle des fêtes et de la crèche.

### **Réponse du MO :**

SNCF Réseau rappelle que la prise en compte des impacts du projet sur les activités agricoles a été une préoccupation constante du maître d'ouvrage. Ainsi, une logique d'évitement a été recherchée pendant toute la conception du projet et a permis d'éviter, autant que faire se peut, la surconsommation d'espaces agricoles. Le tracé et les emprises au sol du projet ont été étudiés pour limiter l'impact sur les terres agricoles et pour minimiser les délaissés et les pointes en tenant au maximum compte de la configuration initiale des parcelles (forme, largeur...).

Par ailleurs, conformément à la réglementation en vigueur, une procédure de compensation collective agricole a été engagée sous l'égide du préfet du Val d'Oise. Une première présentation fin 2020 en commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) a donné lieu à une évaluation prévisionnelle du montant à allouer à cette

compensation et à une première liste de critères permettant de retenir les projets susceptibles d'en bénéficier.

Pour prendre en compte l'évolution du projet au cours des études détaillées, un deuxième passage devant la commission est prévu au troisième trimestre 2023. Il permettra de stabiliser le budget et sa répartition. SNCF Réseau a missionné la SAFER Ile-de-France pour mener un travail de consultation des parties prenantes pour stabiliser la stratégie de compensation. La CARPF et la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France y sont associées.

Les éléments de réponse aux nuisances sonores générés par le projet sur la commune de Vémars figurent au point 3 du présent PV de synthèse, en réponse à une observation de Mme Courtois.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

## 12- Délibération de la CARPF N°23-175 du 22 juin 2023

Dans son avis, la CARPF regrette l'insuffisante prise en compte par le MO des avis rendus par l'AE, le CNPN et le SAGE CEVM, ainsi que l'absence de prise en compte de toutes ses demandes dans le cadre de l'évolution du projet et du dossier présenté.

De nombreuses remarques ne rentrent pas dans le périmètre de l'enquête relative à la demande d'autorisation environnementale et ont fait l'objet d'échanges dans le cadre de l'enquête relative à la DUP de la LNRP. En conséquence la commission d'enquête ne reprend ici que les thèmes en lien avec celle-ci, à savoir :

### L'hydrologie (concerne la gestion et la qualité des eaux /ru de la Michelette)

La CARPF réitère sa demande au MO de se rapprocher des syndicats d'eau potable qui gèrent les forages afin qu'ils émettent un avis sur le projet. Les besoins de chantier en eau devront être pensés dans un souci d'économie et accompagnés de contrôle de qualité de l'eau, notamment si des forages industriels sont utilisés.

**La commission d'enquête** note (pièce 3 – page 56) que les impacts négatifs sur la consommation d'eau potable et les eaux usées sont jugés « modérés ». Néanmoins, des explications complémentaires et plus précises doivent être données par le MO : le MO a-t-il confirmation que le réseau local d'eau potable pourra alimenter sans difficulté les bases vies du chantier. En quoi consistera l'assainissement provisoire pour les eaux usées ?

#### **Réponse du MO :**

Comme le précise le dossier d'enquête, le chantier sera source de consommation d'eau potable, en particulier au niveau des deux bases vies. Au niveau de la base vie sur le bloc de Survilliers, la consommation d'eau attendue est de 165 m<sup>3</sup>/mois et, au niveau de la base vie pour la ligne nouvelle et le bloc LGV, elle est attendue à hauteur de 300 m<sup>3</sup>/mois. Au-delà de la relative faiblesse des volumes concernés, il convient de noter que le raccordement de la première base-vie a d'ores-et-déjà été autorisé par le gestionnaire du réseau d'eau potable ; pour la seconde, le raccordement est en cours d'autorisation, aucune difficulté n'ayant été signalée à ce stade.

S'agissant de l'assainissement durant la période des travaux, le chantier générera en effet des rejets d'eaux usées (eaux issues des bases vies et eaux de lavages). Au niveau de la base vie du bloc de Survilliers à l'ouest de la voie ferrée existante, il est prévu un rejet dans le réseau public d'assainissement. Des échanges avec le gestionnaire de réseau (SICTEUB) ont permis

de valider solutions techniques retenues et d'obtenir un accord sur les rejets. Au niveau de la base-vie pour la ligne nouvelle et le bloc LGV, un dispositif de gestion des eaux usées autonome sera mis en place.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.**

La CARPF a pris note de l'évolution du dossier sur le volet, à la suite des avis du SAGE CEVM de septembre 2022 et janvier 2023. Elle se félicite notamment de l'annonce d'études complémentaires. Elle demande que ces études soient lancées, et que les acteurs de l'eau notamment le SAGE et le SIAH y soient associés.

**La commission d'enquête** s'associe à cette demande car elle note que des études complémentaires sont programmées.

**Réponse du MO :**

Dans le cadre de sa réponse à l'avis du SAGE, SNCF Réseau a pris l'engagement de conduire des études complémentaires, dont l'avancement, à la date de rédaction de la présente réponse, est exposé au point 8 du présent PV de synthèse.

Les résultats de ces différentes démarches, une fois achevées, feront bien l'objet d'une présentation à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment le SAGE et le SIAH. Ces échanges seront notamment l'occasion de définir, en concertation avec ces acteurs, les suites à donner aux résultats de ces études complémentaires.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte et regrette que ces études complémentaires essentielles ne fassent pas partie du dossier d'enquête.**

En outre, la CARPF réaffirme son souhait que la renaturation du ru de la Michelette ne soit pas compromise par le projet du MO. Elle demande que la SNCF réseau participe au financement de cette renaturation au titre des mesures d'accompagnement du projet.

**La commission d'enquête** note que la renaturation ne semble pas compromise en raison du choix opéré par le choix de la conception de l'ouvrage de franchissement.

**Réponse du MO :**

SNCF Réseau confirme que la réalisation du projet ne compromet en aucune manière un projet de renaturation à terme du ru de la Michelette. En particulier, la conception du projet a évolué pour intégrer cet enjeu, avec une modification de l'ouvrage d'art de franchissement du ru qui comprenait initialement une pile implantée dans son lit mineur, qui s'en trouvait alors dévié. Les piles de cet ouvrage sont désormais positionnées en dehors du lit mineur du ru.

Au-delà, le projet de renaturation du ru de la Michelette constitue un projet sur une vaste échelle, à conduire par les acteurs locaux et qui dépasse largement le seul secteur de franchissement de ce cours d'eau par la nouvelle ligne ferroviaire. La consistance et le planning de mise en œuvre projet restent par ailleurs à préciser. L'ensemble de ces éléments rend délicat de décider *a priori* le principe d'une participation financière qui s'ajouterait aux mesures compensatoires déjà proposées par le maître d'ouvrage, sous réserve des prescriptions qu'imposera l'Etat dans le cadre de la délivrance de l'autorisation environnementale.

Pour autant, et en fonction de l'avancement des réflexions autour de ce projet de renaturation, le fonds de solidarité territoriale financé dans le cadre du projet à hauteur de 2 M€ pourrait être mobilisé pour financer ce type d'actions, en fonction des priorités qui auront été définies par les collectivités territoriales pour l'utilisation de ce fonds.

La commission d'enquête prend acte mais s'interroge sur le dimensionnement de l'enveloppe allouée au fonds de solidarité pour financer l'ensemble des actions suggérées.

### **L'agriculture**

La CARPF réitère sa demande que :

- les pertes de surface agricole utile (SAU) cumulées depuis 10 ans pour les 10 exploitations agricoles directement concernées par l'emprise du projet soient indiquées.
- les effets indirects du projet soient exposés en montrant l'ensemble des exploitations agricoles qui exploitent des terrains de part et d'autre du tracé de la nouvelle voie et en quantifiant la part des terrains qui seront désormais séparés du siège des exploitations.

#### **Réponse du MO :**

SNCF Réseau ne dispose pas des données demandées et relève que le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie demeure sans rapport avec les ponctions passées sur la Surface Agricole Utile.

Comme exposé au point 11 du présent PV de synthèse, les impacts du projet ferroviaire sur les activités agricoles ont fait l'objet d'une prise en compte constante à chaque étape de conception du projet. Les mesures mises en œuvre pour les maîtriser au mieux figurent dans l'étude d'impact incluse dans le dossier d'enquête publique, incluant la mise en œuvre d'un dispositif de compensation agricole collective dont les caractéristiques sont exposées dans le présent PV de synthèse.

S'agissant enfin des conséquences sur chacune des exploitations, SNCF Réseau a missionné un géomètre-expert, désigné d'un commun accord avec la profession agricole, pour étudier les impacts fins sur chaque exploitation concernée et établir des propositions d'échanges de parcelles permettant de rationaliser et d'optimiser l'exploitation agricole future du secteur. Cela participera à minimiser les impacts du projet, par exemple sur les temps de parcours des engins agricoles.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

La CARPF demande également que les compensations agricoles collectives ciblent des projets agricoles collectifs locaux, avec des impacts dans un périmètre cohérent avec celui du projet, et se propose de soutenir le MO dans cette démarche.

**La commission d'enquête** souhaiterait également connaître l'état d'avancement de la compensation agricole collective.

#### **Réponse du MO :**

Conformément à la réglementation en vigueur, une procédure de compensation collective agricole a été engagée sous l'égide du préfet du Val d'Oise. Une première présentation fin 2020 en commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) a donné lieu à une évaluation prévisionnelle du montant à allouer à cette compensation et à une première liste de critères permettant de retenir les projets susceptibles d'en bénéficier.



Pour prendre en compte l'évolution du projet au cours des études détaillées, un deuxième passage devant la commission est prévu au troisième trimestre 2023. Il permettra de stabiliser le budget et sa répartition. SNCF Réseau a missionné la SAFER Ile-de-France pour mener un travail de consultation des parties prenantes pour stabiliser la stratégie de compensation. La CARPF et la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France y sont associées.

Les projets soutenus dans ce cadre feront l'objet d'une concertation locale, en cohérence avec le territoire et les acteurs locaux, afin de reconstituer au mieux la valeur ajoutée agricole du territoire ; la proximité de ces projets avec la nouvelle infrastructure ferroviaire sera bien évidemment un élément pris en considération.

Les projets identifiés feront également l'objet d'un avis de la part du préfet du Val d'Oise, après avis de la CDPENAF. Ceux-ci pourront faire l'objet d'un soutien financier de la part de SNCF Réseau, dès le recueil de l'avis du préfet requis par la réglementation.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

### **Le paysage et le patrimoine**

La CARPF relève dans le dossier des enjeux paysagers « moyens » (Pièce 3 p29) du fait que le paysage soit agricole et déjà traversé par de nombreuses infrastructures. Elle considère que la forte présence d'infrastructures dans le paysage ne doit pas être perçue « comme un facteur de cette disqualification mais comme un témoignage de sa grande sensibilité à tout nouveau projet qui augmenterait les fractures visuelles et fonctionnelles ». Le paysage quotidien, vernaculaire des usagers n'est pas mis en avant dans l'analyse paysagère. Elle s'interroge sur la réelle adaptation des ouvrages aux espaces traversés et sur la réelle prise en compte de la sensibilité paysagère du site. Les rétablissements proposés semblent insuffisants pour ne pas conduire à une rupture rendant impossible la pratique de l'agriculture ou la survie des espèces sauvages.

**La commission d'enquête** relève que cette observation est en lien avec l'observation formulée dans la délibération de la commune de Vémars.

### **Réponse du MO :**

L'intégration paysagère des ouvrages a fait l'objet d'une étude paysagère afin d'assurer la transparence écologique de la voie nouvelle et sa meilleure insertion dans le paysage. En particulier, les talus et les bassins de gestion des eaux pluviales seront végétalisés.

La prise en compte de cette dimension est intervenue tout au long de la phase de conception du projet. En particulier, plusieurs mesures visant à améliorer l'insertion de la ligne nouvelle ont été décidées dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, à la suite des observations du public et des conclusions de la commission d'enquête. Pour ce qui concerne la plaine de Vémars, il s'agit par exemple de la suppression du modelé paysager et de la réalisation d'un merlon acoustique et paysager végétalisé qui viendra masquer en partie le remblai ferroviaire et assurer une lisière boisée en continuité avec le complexe forestier Ball-Trap – Bois d'Argenteuil Ouest et Est – Bois de Villeron.

Des passages « petite faune » et « grande faune » ont été prévus dans le cadre du projet pour limiter l'impact du projet sur la faune sauvage et assurer la transparence écologique de la ligne nouvelle. Leur positionnement et leur gabarit ont fait l'objet d'une analyse spécifique par des

écologues du bureau d'étude BIOTOPE afin d'assurer une fonctionnalité optimale au regard des enjeux identifiés. Ils répondent aux préconisations du guide du CEREMA.

Les gabarits des ouvrages de franchissement ont, quant à eux, été présentés à la profession agricole et répondent aux préconisations édictées par la Chambre d'Agriculture.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

La CARPF prend acte des améliorations du projet sur le plan du paysage p.31, Pièce 4 – volume 2. Concernant la suppression du merlon agricole, elle demande que soit supprimés les visuels p.163 de la pièce 4 – Volume 3.

**Réponse du MO :**

L'inclusion de ces trois vues dans le dossier d'enquête visait avant tout à représenter l'impact sur le paysage de la ligne nouvelle en l'absence de réalisation du modelé paysager agricole, qui a bien été abandonné par SNCF Réseau à la suite de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ainsi, la présence de la troisième vue, incluant la réalisation de ce modelé, est une erreur matérielle du dossier d'enquête, comme le relève à juste titre la CARPF.

Etant donné qu'il n'est matériellement pas possible de modifier *a posteriori* le dossier d'enquête présenté au public, SNCF Réseau veillera à ce que, dans le cadre de la poursuite des procédures administratives et de la concertation, les vues modélisées du projet n'intègrent pas cet aménagement, devenu caduc.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

### **Merlon paysager en Plaine de Vémars**

La CARPF regrette que le MO n'ait pas remis en question la réalisation de la voie nouvelle en déblai dans la plaine de Vémars compte tenu de la blessure qu'elle inflige au paysage ; la diminution de l'impact proposée par le MO ne peut pas s'apprécier. La CARPF demande qu'un nombre suffisant de vues du secteur traité en merlon, avant/ après, à hauteur d'homme soient ajoutées au dossier d'enquête publique et ce, depuis différents sites présentant un enjeu en termes d'usages (zones habitées, voie de circulation automobile...).

**Réponse du MO :**

SNCF Réseau prend bonne note de cette observation, tout en rappelant que le dossier d'enquête publique comporte un chapitre complet dédié aux impacts du projet sur le paysage en phase d'exploitation ainsi qu'aux mesures d'accompagnement prévues (Pièce 4 Etude d'impact – Volume 3 – Chapitre 6.4.2).

Etant donné qu'il n'est matériellement pas possible de modifier *a posteriori* le dossier d'enquête présenté au public, SNCF Réseau veillera à ce que, dans le cadre de la poursuite des procédures administratives et de la concertation, des vues modélisées du projet soient incluses dans les documents qui seront présentés, de manière à répondre à cette préoccupation.

Ce dont la commission d'enquête prend acte tout en notant que le MO ne répond pas à la question posée par La CARPF : « pourquoi le MO n'a-t-il pas remis en cause le profil en déblai de la ligne nouvelle dans la Plaine de Vémars ».

Le dossier ne comporte aucune mention précise sur le traitement paysager de cet espace. Il est seulement fait mention d'exemples de traitement (P.136 – Pièce 4 – Volume 3). La CARPF demande que des précisions sur la densité de plantation, le choix des essences, mais aussi sur les pratiques de gestion soient apportées, et que ces éléments répondent à un triple objectif : limiter les impacts paysagers, visuels et sonores du projet de la plaine de Vémars ; assurer une insertion du merlon dans le site de manière optimale vu sa longueur ; constituer un support à la trame verte local.

**Réponse du MO :**

Les « fiches mesure » R15 et R19 de l'étude d'impact (Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 – pages 70 et 78) décrivent les principes d'aménagements paysagers en faveur de la faune ainsi que la gestion écologique des espaces végétalisés du projet qui sont envisagés. Ces éléments comprennent, entre autres, des exemples d'essences adaptées pour ce qui concerne les arbres, arbustes et espèces herbacées. Concernant l'insertion du merlon paysager, des indications précises sont également données dans l'étude d'impact (Pièce 4, Volume 2 – page 36), avec notamment une coupe type de l'aménagement prévu.

De plus, SNCF Réseau a initié un partenariat avec le Conservatoire des Espaces Naturels d'Ile-de-France afin de bénéficier de son expertise dans la gestion des futurs aménagements paysagers créés dans le cadre du projet (merlon acoustique et paysager, abords des bassins hydrauliques...).

Ces principes d'aménagements seront progressivement affinés dans la suite du projet jusqu'à leur mise en œuvre. Les choix opérés feront l'objet d'une concertation avec les collectivités concernées, dont la CARPF, en complément de l'expertise scientifique du CEN-IdF qui veillera à la qualité écologique des milieux ainsi reconstitués.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

**Traitement de plusieurs sites sensibles en termes de paysage**

Afin de juger de l'insertion du projet, la CARPF réitère sa demande pour que soient produits des documents graphiques ou de modélisation en trois dimensions de plusieurs sites sensibles (franchissement du Vallon du bois d'Argenteuil, franchissement du Vallon du ru de la Michelette, le ball-trap).

**Réponse du MO :**

SNCF Réseau prend bonne note de cette observation, tout en rappelant que le dossier d'enquête publique comporte un chapitre complet dédié aux impacts du projet sur le paysage en phase d'exploitation ainsi qu'aux mesures d'accompagnement prévues (Pièce 4 Etude d'impact, Volume 3 – Chapitre 6.4.2). En particulier, ce chapitre inclut un point spécifiquement consacré aux effets et mesures envisagés au niveau du bois d'Argenteuil et du vallon du ru de la Michelette (Point 6.4.2.1.3), incluant une vue aérienne des aménagements projetés ainsi qu'une coupe de l'ouvrage de franchissement de la RD9.

Comme exposé ci-dessus, SNCF Réseau veillera à ce que, dans le cadre de la poursuite des procédures administratives et de la concertation, des vues modélisées du projet soient incluses dans les documents qui seront présentés, de manière à répondre à cette préoccupation.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

### Remarques de formes

la CARPF demande au MO :

- un plan de paysagement d'ensemble du projet ;
- que la hauteur du point de vue par rapport au sol soit systématiquement sur les vues d'insertion paysagères intégrées au dossier soumis à enquête publique ;
- l'illustration systématique de l'insertion du projet, par des vues à hauteur d'homme avec des points de vue régulièrement espacés sur les voies qui parcourent le territoire : autoroute, A1, routes départementales et communales, chemins ruraux...

#### Réponse du MO :

SNCF Réseau prend bonne note de cette observation, tout en rappelant que le dossier d'enquête publique comporte un chapitre complet dédié aux impacts du projet sur le paysage en phase d'exploitation ainsi qu'aux mesures d'accompagnement prévues (Pièce 4 Etude d'impact – Volume 3 – Chapitre 6.4.2).

Comme exposé ci-dessus, SNCF Réseau veillera à ce que, dans le cadre de la poursuite des procédures administratives et de la concertation, des vues modélisées du projet soient incluses dans les documents qui seront présentés, de manière à répondre à cette préoccupation.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

### Déblais et remblais

Le MO présente un bilan de matériaux équilibré pour la terre végétale, totalement valorisée et excédentaire pour les matériaux (1 050 000 m<sup>3</sup> dont 700 000 m<sup>3</sup> réutilisés soit 40%). Ce taux n'est pas conforme à l'article L.541-1 du code de l'environnement qui fixe un objectif de 70% et le PRGPD qui porte l'objectif de « réduire au maximum le recours aux ISDI » lesquelles « ne doivent être envisagées qu'en dernier recours ». La CARPF demande:

- que SNCF Réseau mette le projet en conformité avec la réglementation ;

Il est demandé au MO de mettre en œuvre une méthodologie de contrôle adaptée pour s'assurer de la compatibilité de la qualité des terres apportées avec une activité agricole sur le plan des pollutions éventuelles ;

- que des solutions de réduction d'emprise des sections en déblais soient étudiées avec la plus grande attention ;
- que le détail de la ventilation des matériaux courants réutilisés entre les remblais courants et chacun des aménagements paysagers soit précisé;
- que la réutilisation sur place des matériaux courants apparaisse clairement dans l'estimation du coût des mesures prises en faveur de l'environnement.

#### **La commission d'enquête note que :**

- le taux de réemploi des terres excavées est inférieur à 50% et par conséquent non conforme aux objectifs réglementaires
- la CARPF confond « matériau de terrassement » et « terre végétale »
- le volume de matériau excédentaire (1,05 Mm<sup>3</sup>) est calculé hors terre végétale (pièce 4 - page 31)
- 40% des matériaux seront réutilisés pour la réalisation de la plateforme en remblai, du merlon accolé et des aménagements divers.

Il n'en demeure pas moins que le MO doit trouver une solution pour répondre aux objectifs de 70% de remploi, soit en réduisant ses volumes de terres excavées, soit en trouvant d'autres voies de valorisation afin d'éviter la mise en enfouissement. SNCF réseau s'est-elle rapprochée de sociétés régionales productrices de matériaux en terre crue compressée (exemple Cycle Terre - <https://www.cycle-terre.eu>) ?

**Réponse du MO :**

En premier lieu, SNCF Réseau relève, d'une part, que les proportions figurant à l'article L541-1 du code de l'environnement correspondent à des objectifs et que, d'autre part, l'application de ces valeurs à un chantier déterminé, sans prise en considération de ses particularités, peut poser question alors que ces objectifs visent le « secteur des bâtiments et travaux publics » dans son ensemble.

Le maître d'ouvrage relève également que les solutions de valorisation au plus proche du chantier, sous la forme d'un modelé paysager restitué à l'exploitation agricole en plaine de Vémars, a fait l'objet d'une forte contestation, notamment dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, ce qui a conduit à son abandon.

Pour autant, les objectifs inscrits dans le code de l'environnement constitue une référence dont SNCF Réseau cherche à se rapprocher au mieux, en fonction des contraintes techniques et économiques du projet.

C'est la raison pour laquelle un travail important de réduction du volume de terres excédentaires a été conduit dans les phases de conception du projet et sera poursuivi dans les prochaines étapes jusqu'à la réalisation des travaux. Cela concerne notamment l'optimisation des ouvrages en terre (configuration des remblais, entrées en terre des sections en déblais, etc) afin de minimiser ce volume au regard des différentes contraintes parmi lesquelles figurent également la minimisation des prélèvements sur les terres agricoles et les impacts sur le paysage.

Le scénario exposé dans le dossier d'enquête retient la mise en installations de stockage de déchets inertes (ISDI) des terres excavées excédentaires. Il s'agissait de présenter le scénario le plus péjorant sur la base des études disponibles à date et d'en déterminer les impacts.

SNCF Réseau poursuivra ses efforts pour continuer, dans le cadre des études détaillées puis du chantier en lui-même, à rechercher le meilleur équilibre dans le mouvement des terres, afin d'optimiser le volume de terres excédentaires, et à identifier toutes les solutions permettant de limiter les volumes déposés en ISDI, en fonction des contraintes techniques et économiques du projet.

Différentes pistes ont été d'ores et déjà explorées pour assurer une valorisation des matériaux excédentaires, comme la production de briques. Malheureusement, les filières sont souvent embryonnaires et ne sont pas en mesure de répondre aux volumes en jeu dans le cadre du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Néanmoins, SNCF Réseau reste à l'écoute de toutes solutions de ce type, notamment sur la base des propositions des entreprises qui auront la charge de réaliser les travaux.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.** Le terme « péjorant » semble inapproprié. Il est essentiel que le MO inscrive le principe de recherche de cet équilibre dans le mouvement des terres dans les appels d'offres qui seront lancés pour réaliser les travaux.

**Biodiversité et continuités écologiques**

La CARPF conteste l'appréciation des enjeux concernant la biodiversité et les continuités écologiques (pages 191 à 195 – Pièce 4-Vol 2) et relève que contrairement à ce qu'affirme le MO les effets résiduels du projet sur la biodiversité ne sont pas non notables ou négligeables (p.204 – pièce 4 - volume 3) et note que le diagnostic de l'étude Trame Verte et bleue considère le secteur comme recevant des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques. Les services écosystémiques liés à la nature de régulation et d'entretien sont faibles au regard des impacts réels sur la biodiversité et celui d'approvisionnement n'ait pas entièrement compensé du fait de la suppression de 35 ha agricoles.

**Avis de la commission d'enquête:**

- Les analyses menées dans l'étude d'impact ne donnent pas lieu à des mesures compensatoires afin d'améliorer la biodiversité sur les zones étudiées et avoisinantes. La doctrine ERC doit prendre en compte les espèces sur liste rouge. Il n'y en a aucune d'après l'étude réalisée par le bureau d'étude. Confirmez-vous cela ?
- La zone d'influence reste limitée à l'emprise de la nouvelle voie ferrée. Une étude a-t-elle été menée sur les effets qui seront perçus dans un rayon de 2 km autour de la LNRP ? Il serait souhaitable de mieux décrire les facteurs susceptibles d'être notablement affectés.
- Estimez-vous que le cycle d'étude biologique retenu (1 cycle = 1 an) soit suffisamment pertinent ?
- Les mesures de réduction ne montrent pas les incidences sur les corridors écologiques ; il serait souhaitable de développer des propositions de restauration de corridors à proximité immédiate de la plateforme ferroviaire.
- L'étude d'impact fait essentiellement référence à des mesures de réduction ; peu de mesure d'évitement et pas de mesures compensatoires. Comment justifiez-vous qu'un tel projet, en milieu agricole et boisé, ne donne lieu qu'à 2 mesures d'évitement et 19 mesures de réduction ?
- La R18 est trop imprécise ; quelles sont les espèces concernées ?
- En quoi concerne les aménagements prévus en R15 ? L'impact résiduel est noté « notable ». A quoi cela correspond il ? Est-il fort, moyen ?
- Le suivi des mesures ERC est obligatoire ; comment comptez-vous l'organiser avec un contrôle suivi et régulier en coordination avec les services de l'État compétents en la matière ?
- Le CNPN demande à vous revoir (rapport du 24/3/2023) pour la mise à jour de vos engagements. Où en êtes-vous de cette demande ? Avez-vous déterminé les mesures compensatoires demandées en faveur des espèces des habitats ruraux et de cultures comme précisés par le CNPN ?

**Réponse du MO :**

L'étude d'impact donne lieu à des mesures compensatoires sur les habitats d'espèces en milieux forestiers

(site de compensation sur le bois d'Argenteuil, Pièce 4 Etude d'impact – Volume 3 – Chapitre 6.2.2.8 « Développement d'une stratégie compensatoire », p 97 à 98). Il est également indiqué qu'une compensation sur les habitats d'espèces des milieux agricoles sera développée. Le CNPN a émis un avis favorable au programme de compensation proposé moyennant un complément pour les habitats d'espèces des milieux agricoles, ce qui est en cours de mise en œuvre. La doctrine « Eviter-Réduire-Compenser » prend bien en compte les espèces présentes sur la liste rouge : la conservation de zones boisées au sein de l'emprise projet, la constitution d'aménagements paysagers en faveur de la faune concernent des espèces



menacées protégées (Noctule commune, Verdier d'Europe, etc.), mais aussi des espèces non protégées comme la Tourterelle des bois.

Le diagnostic écologique est réalisé sur une aire d'étude rapprochée permettant d'identifier les enjeux écologiques sur des secteurs jusqu'à 300 m à 1 km de part et d'autre du projet de ligne nouvelle et de ses raccordements. L'évaluation des impacts du projet sur la faune, la flore et les milieux naturels prend en compte ces éléments, considérant les effets directs et indirects sur l'emprise même du projet et à proximité.

Les prospections ont concerné les groupes de faune et la flore les plus représentatifs de la biodiversité de l'aire d'étude rapprochée. Le nombre et les périodes de passage ont été adaptés au contexte naturel et agricole de l'aire d'étude rapprochée et aux enjeux écologiques pressentis. Les inventaires de terrain d'un premier bureau d'étude ont été réalisés sur plusieurs années, entre 2011 et 2020. Des inventaires spécifiques ont ensuite été réalisés par un second bureau d'étude en 2022 (dont expertise acoustique des chiroptères).

Le risque de dégradation des continuités écologiques pour la faune (fragmentation) est précisé dans l'évaluation des impacts du projet sur les groupes biologiques concernés (dont les mammifères terrestres). Les passages à faune et les aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet constituent des mesures de réduction des impacts, rappelées dans l'évaluation des impacts du projet sur la faune. Une partie est également consacrée aux impacts résiduels sur les continuités écologiques régionales et locales (Pièce 7 Dossier de demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement – Chapitre 8.3.3 « Impacts résiduels sur les continuités écologiques », pages 191 à 192). Les impacts résiduels, après mise en œuvre des mesures de réduction et d'accompagnement sur les continuités écologiques, sont jugés non notables.

Il reste difficile de se prononcer a priori sur la proportion des différents types de mesures élaborée dans le cadre de la stratégie « Eviter, réduire et compenser ». L'équilibre entre les différentes actions proposée *in fine* par le maître d'ouvrage résulte d'études approfondies tenant compte de l'ensemble des contraintes environnementales, techniques et économiques : on ne peut donc préjuger de la répartition des actions d'évitement, de réduction et de compensation en faisant abstraction du contexte spécifique et des contraintes propres qui s'attachent au projet ferroviaire. En tout état de cause, l'étude d'impact fait bien référence à des mesures de compensation (Pièce 4 Etude d'impact – Volume 3 – Chapitre 6.2.2.8 « Développement d'une stratégie compensatoire », p 97 à 98).

Les précisions concernant la mesure « R18 - Pose de nichoirs favorables à certaines espèces d'oiseaux » sont apportées au point 1 du présent PV de synthèse.

Concernant la mesure « R15 - Mise en place d'aménagements paysagers en faveur de la faune et dispositifs complémentaires au droit des passages faune afin de favoriser leur fonctionnalité », les aménagements paysagers seront constitués de milieux arbustifs et arborés et d'une strate herbacée. Les milieux arborés d'environ 6 mètres de haut seront privilégiés au plus proche de la clôture afin de produire un effet tremplin pour la faune volante (réduction des risques de collision avec la faune volante lors de la circulation ferroviaire). Un double système végétal sera mis en place parallèlement à la voie ferrée, au niveau de la plaine

de Vémars, pour favoriser le déplacement des espèces (voir schéma dans la fiche-mesure numérotée R15) :

- Milieux arbustifs continus denses au plus proche de la clôture et sur plusieurs mètres de large ;
- Milieux herbacés ;
- Milieux arborés et arbustifs discontinus.

Les milieux les plus proches de la voie ferrée (entre la piste et la clôture) seront constitués d'une strate herbacée et d'arbustes isolés, tout comme la plupart des ouvrages de gestion des eaux favorables à la faune. Toutefois, les palettes d'essences seront différentes selon les milieux (essences adaptées aux milieux). Les délaissés agricoles créés par la mise en place de la nouvelle voie seront boisés. Les lisières de ces futurs milieux boisés seront étagées afin de répondre à l'optimum d'accueil de la biodiversité.

Sept mesures de suivis sont définies en lien avec les mesures d'évitement et de réduction (Pièce 7 Dossier de demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement – Chapitre 8.3.3 « Démarche de suivi », pages 213 à 214) : des pièges photographiques seront mis en place au niveau du passage grande faune, des passages seront réalisés pour suivre l'état des clôtures imperméables à la faune et chercher les indices de présences de la petite faune au niveau des dalots et hibernaculum, etc. Des mesures de suivis seront également définies en lien avec les mesures de compensations, au sein des plans d'actions associés. S'agissant des modalités de suivi, l'arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique du projet prévoit le dispositif suivant :

*« Plusieurs bilans, réalisés sous la responsabilité du maître d'ouvrage, formalisant l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures et le résultat des suivis de leur efficacité, seront établis successivement :*

- *Le bilan intermédiaire, 1an après la mise en service, dont l'objectif premier est de s'assurer que toutes les mesures prévues ont bien été réalisées ;*
- *Le bilan final, dans les 3 à 5 ans après la mise en service, qui s'appuie sur les éléments issus du bilan intermédiaire, et dont l'objectif est de faire le bilan de leur efficacité pour l'environnement.*

*A la suite du bilan final et selon les résultats constatés, ces suivis pourront être reconduits ou adaptés.*

*[...]*

*Un comité de suivi environnemental interdépartemental sera constitué avant le début des travaux sous l'autorité du préfet coordonnateur de manière à s'assurer, sur la durée du chantier puis en phase d'exploitation, du respect de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que de la définition et de la mise en œuvre éventuelles d'actions correctives.*

*Ce comité de suivi sera composé de représentants des services de l'État et de ses établissements publics compétents en matière d'environnement, du maître d'ouvrage, des collectivités territoriales et chambres consulaires concernées et de personnes qualifiées en matière d'environnement.*

*Le comité de suivi se réunira a minima une fois par an pendant la durée du chantier, puis une fois par an pendant l'exploitation de la ligne jusqu'aux bilans prévus ci-dessus. »*

Concernant enfin la mise en œuvre des recommandations formulées par le CNPN, il convient de se reporter au point 10 du présent PV de synthèse.

Ce dont la commission d'enquête prend acte. Le comité de suivi environnemental interdépartemental est un rouage indispensable et essentiel pour une réalisation optimale du projet.

### **La prise en compte des continuités écologiques**

Le projet interagit avec le SRCE et l'étude Trame verte et bleue en cours d'étude sur le territoire RPF. La CARPF demande que :

- le dispositif ERC lié aux projets prenne davantage en compte la fonctionnalité des habitats/milieus qui seront abîmés/détruits en phase travaux/exploitation ;
- l'ouvrage de franchissement du vallon du ru de la Michelette soit amélioré, en libérant une plus grande emprise sur la future renaturation du ru ;
- SNCF Réseau participe au financement de ce projet.

#### **Réponse du MO :**

La mise en œuvre du triptyque « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) se poursuivra dans les études détaillées et tout au long du chantier. SNCF Réseau s'efforcera, dans ce cadre, de poursuivre la recherche du scénario le moins impactant. Associé au Conservatoire des Espaces Naturels d'Ile-de-France pour la mise en place de la mesure de compensation « espèces protégées » en Bois d'Argenteuil Ouest, mais aussi pour la gestion future des aménagements paysagers, il bénéficiera de son expertise pour assurer la transparence écologique de la voie nouvelle et améliorer les fonctionnalités des milieux.

L'optimisation de l'ouvrage de franchissement du ru de la Michelette ainsi que la possibilité que SNCF Réseau participe au financement d'actions de renaturation du ru de la Michelette sont traitées dans la partie relative à l'hydrologie des observations de la CARPF.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

### **Fléchage des mesures de compensation sur le bois d'Argenteuil à Villeron**

La CARPF se satisfait de la proposition du bois d'Argenteuil comme site de compensation pour les espèces protégées. Elle demande que le projet de compensation dans le bois d'Argenteuil prévoie une partie d'accueil du public, sous une forme à définir avec la commune de Villeron

**La commission d'enquête** est favorable à l'idée de prévoir un accueil du public à des fins pédagogiques, sous réserve que cela soit compatible avec les règles de sécurité à proximité d'une voie ferrée.

#### **Réponse du MO :**

SNCF Réseau manifeste sa totale disponibilité pour explorer et définir les conditions d'ouverture au public du bois d'Argenteuil Ouest, en lien avec la CARPF, la commune de Villeron et le CEN-IdF qui aura la charge d'assurer la gestion écologique du bois.

Dans le cadre de ces échanges à venir, une attention particulière devra être accordée à la compatibilité entre la présence du public et les impératifs de gestion écologique, notamment au regard des considérations de sécurité des personnes (risques de chute de bois mort par exemple) et de maîtrise des troubles pour la faune. Sous réserves des réflexions à venir, ces contraintes pourraient conduire à définir des cheminements pour le public aux côtés de secteurs qui resteraient hors d'accès.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

## Compensation des défrichements

En tenant compte des 4 bois destinés à être défrichés et des 11% de milieux boisés occupant le territoire RPF (inférieurs de moitié au taux régional de 24%) le Bois de Villeron et le Bois d'Argenteuil sont une des principales continuités écologiques des trames verte et bleue du nord-est de l'agglomération.

La CARPF demande au MO de mettre en œuvre des mesures de compensation des déboisements non soumis à autorisation sur le territoire, en particulier les Bois de Marly la Ville et le boisement situé au triangle de Vémars.

Le projet de compensation par reboisement dans la plaine de Pierrelaye-Bessancourt ne satisfait pas la CARPF qui demande de proposer un ou des sites plus proches de la zone concernée.

**La commission d'enquête** s'interroge également sur le sens d'une compensation sur un territoire distant et se prononce favorablement à la recherche de solutions plus locales.

### Réponse du MO :

SNCF Réseau s'est d'ores-et-déjà engagé à réaliser du reboisement localement, au plus proche de la ponction, sur des parcelles agricoles enclavées ou rendues difficiles à exploiter et sur la base de l'accord des propriétaires concernés. Ainsi, les espaces pertinents situés à proximité du projet et dans les emprises maîtrisées par SNCF Réseau feront l'objet d'actions de reboisement.

La mobilisation de nouvelles parcelles à des fins de reboisement soulève toutefois la question de l'équilibre entre les parcelles boisées et celles destinées à l'exploitation agricole. En effet, SNCF Réseau, dans le cadre de la mise en œuvre du triptyque ERC, s'est attelé tout au long du processus de conception du projet, à limiter l'impact du projet sur les terres agricoles du secteur, de grande qualité agronomique. Il convient donc de rester attentif à ne pas mettre en concurrence la poursuite de l'exploitation agricole dès qu'elle est possible et le reboisement au titre de la compensation requise par le code forestier.

Enfin, le ratio de compensation qui sera défini par les services instructeurs de l'Etat dans le cadre de l'autorisation environnement, ne permettra vraisemblablement pas de réaliser *in situ* la totalité de la compensation.

La piste du reboisement en plaine de Pierrelaye-Bessancourt permet donc d'assurer l'atteinte de la compensation requise. La possibilité de contribuer au financement du Fonds stratégique de la forêt et du bois est également une solution envisageable. SNCF Réseau reste disponible pour examiner toute solution alternative viable, mais note que celles-ci doivent impérativement être définies et affirmées dans un calendrier très contraint, d'ici le début du mois de septembre 2023 au plus tard.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.** La réponse du MO sur l'équilibre entre préservation des terres agricoles et compensation locale est pertinente. Il n'en demeure pas moins que si une compensation *in situ* totale n'est pas possible, la recherche de sites de proximité reste à privilégier afin de ne pas venir se rajouter aux difficultés d'acceptabilité du projet par les populations locales.

## Passages à faune

La carte associée à la mesure de réduction sur les passages à petite faune indique que « l'emplacement exact des dalots sera arrêté en phase projet ».

La CARPF demande la mise en place de passages à petite faune plus nombreux car la seule mise en place de passages à faune tous les 700 m sera de nature à encore plus limiter et fractionner les déplacements des espèces du milieu agricole.

### Réponse du MO :

Si le guide du Cerema « *Les passages à faune - Préserver et restaurer les continuités écologiques avec les infrastructures linéaires de transport* » pose un principe général de base de rétablissement minimal des possibilités de déplacement pour la petite faune tous les 300 m, ce document introduit également une certaine souplesse dans le choix de ces implantations, notamment en fonction de la sensibilité écologique des milieux concernés.

Ainsi, le guide du Cerema précise que « *l'objectif n'est toutefois pas la construction d'un passage petite faune spécifique tous les 300 m, mais bien un principe simple, à respecter globalement au niveau du projet, qui doit s'appliquer avec un minimum de souplesse. Des ajustements locaux sont ainsi souvent nécessaires et le programme d'aménagement doit notamment tenir compte : [...] de l'intérêt des espèces concernées, [...], de la caractéristique et de la structure des habitats fragmentés [...]* ».

SNCF Réseau s'est donc attaché à décliner ces orientations en retenant un intervalle de 300 m au niveau des secteurs favorables à la faune terrestre, c'est-à-dire au niveau des boisements centraux. En revanche, les espèces patrimoniales ou protégées qui fréquentent la plaine agricole sont principalement volantes, les passages à faune sont donc moins essentiels sur ces milieux, ce qui justifie un espacement plus important que la référence de 300 m précitée.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

Concernant les passages à grande faune la CARPF demande que soit clarifiée une incertitude figurant dans le dossier à savoir ; il est indiqué deux passages faune dans la liste des ouvrages de franchissement, et il n'en existe qu'un dans les fiches de présentation des mesures mises en œuvre.

### Réponse du MO :

SNCF Réseau confirme qu'il n'y a bien qu'un seul passage grande faune dans le périmètre du projet soumis à enquête publique. La mention de deux passages est une erreur matérielle, issu de la prise en compte de l'écopont en forêt de Chantilly qui ne fait pas partie du périmètre de l'enquête.

Etant donné qu'il n'est matériellement pas possible de modifier a posteriori le dossier d'enquête présenté au public, SNCF Réseau veillera à ce que, dans le cadre de la poursuite des procédures administratives et de la concertation, les erreurs matérielles et inexactitudes soulevées dans le présent PV de synthèse soient rectifiées.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

Concernant le passage à faune dans le bois d'Argenteuil la CARPF demande que des mesures correctrices soient prévues en cas de nécessité (lumière trop faible sous le pont-rail).

**Réponse du MO :**

L'ouvrage sera d'environ 12 m de large, 35 m de long et au moins 4,4 mètres de haut, respectant ainsi les recommandations du Cerema dans le guide de 2021 sur les passages à faune. Au sein de l'ouvrage, la végétation s'installera spontanément. Des plantations pourront être réalisées à l'entrée pour connecter les habitats séparés à l'ouvrage, mais une attention sera portée à ce qu'elles ne réduisent pas la luminosité de l'ouvrage.

L'ouvrage fera l'objet d'un suivi en phase d'exploitation, comprenant notamment la pose de pièges photographiques pour vérifier l'utilisation effective de l'ouvrage par la faune. Selon les résultats de ce suivi, des préconisations pourront être proposées pour améliorer l'efficacité du passage (par exemple, préconisation d'un débroussaillage si les plantations viennent apporter trop d'ombre, etc).

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

La CARPF demande la création de passage à faune dans le vallon du ru de la Michelette.

**Réponse du MO :**

La ligne ferroviaire sera réalisée en viaduc au niveau du vallon du ru de la Michelette et SNCF Réseau confirme que des dalots sont prévus en lisière du boisement existant à l'est de l'autoroute A1.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

La CARPF demande que les rétablissements hydrauliques soient traités pour intégrer aussi la fonction de passage de la petite faune.

**Réponse du MO :**

Cinq dalots prévus dans le cadre du projet sont intégrés à la mesure « R13 - Mise en place de passages à faune (grande, moyenne et petite faune) ». Le dalot à l'ouest de l'autoroute A1 sera effectivement couplé avec un ouvrage hydraulique. La fiche-mesure rappelle que différents points d'attention permettront d'améliorer la fonctionnalité de ce dalot pour la faune, dont le maintien d'un passage « à pied sec » pour les animaux (pente douce, banquettes solides, etc.). Pour plus de précision, il convient de se référer à la fiche-mesure correspondante.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Concernant les Chiroptères, la CARPF demande la recherche d'un site boisé sur son territoire et que soit considérée l'intégration de nichoirs aux ouvrages d'art pour les chiroptères du bâti.

**La commission d'enquête** propose également que l'installation d'hôtels à chauve-souris soit considérée pour compenser les habitats détruits, sans pour autant que cette installation soit limitée au niveau des ouvrages d'art.

**Réponse du MO :**

La pose de gîtes artificiels à chiroptères est prévue sur le bois d'Argenteuil dans le cadre de la stratégie compensatoire liée aux chiroptères (Pipistrelle commune, Noctule commune, etc.),



ce qui permet de répondre à la préoccupation de la CARPF concernant la mise en œuvre de cette mesure compensatoire sur le territoire de la Communauté d'agglomération. Des gîtes artificiels pourront également être mis en place sur le boisement qui fera l'objet d'une mesure d'accompagnement, selon l'opportunité identifiée lors de l'analyse du site.

Pour rappel, la recherche de ce site est en cours, une piste à Baillet-en-France doit être approfondie. SNCF Réseau se tient à disposition de la CARPF pour échanger sur la disponibilité d'un site boisé sur lequel mettre en place ce type de mesure (ilot de sénescence sur environ 15 ha, avec pose éventuelle de gîtes artificiels à chiroptères). Toutefois, il convient de rappeler à nouveau que ces solutions doivent impérativement être définies et affirmées dans un calendrier très contraint, d'ici le début du mois de septembre 2023 au plus tard.

Ce dont la commission d'enquête prend acte tout en regrettant que le site envisagé se situe à plus de 20 km de la Plaine de Vémars, ce qui paraît éloigné pour « une stratégie compensatoire ». Malgré un calendrier contraint, ces recherches auraient du être engagées bien en amont de l'enquête publique.

### **Nuisances sonores**

La CARPF comme l'AE demande une présentation des résultats détaillée d'étude des nuisances sonores à l'échelle de l'ensemble des zones habitées le long des voies routières éventuellement affectées.

#### **Réponse du MO :**

Cette observation reprend une recommandation formulée par l'Autorité environnementale dans son avis du 9 mars 2023. Aucun élément nouveau n'est intervenu depuis conduisant SNCF Réseau à faire évoluer la réponse qui avait alors été apportée à l'Autorité et dont la teneur est rappelée ci-dessous.

En effet, conformément à la réglementation (article L. 571-9 du Code de l'environnement), les études acoustiques menées portent sur le réseau ferroviaire concerné directement ou indirectement par le projet ; elles ne portent pas sur le réseau routier, dont les usages sont multiples et qui relèvent d'autres gestionnaires.

L'ensemble des itinéraires routiers concernés pouvant bénéficier de report vers le mode ferroviaire apparaît ainsi considérable. Par ailleurs, il n'est pas possible à ce stade d'obtenir une appréciation fine des impacts sur le trafic routier dans les zones urbaines, compte tenu de la densité du réseau routier à prendre en compte et alors que les moyens de transports qui seront utilisés par les nouveaux voyageurs ferroviaires pour accéder aux gares dépendront avant tout des politiques locales qui seront mise en place, dans le futur, par les collectivités concernées.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

## TROISIÈME PARTIE : OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission s'est posée un certain nombre de questions déjà développées dans les parties 1 et 2 du PV. Seuls les thèmes non abordés précédemment sont présentés ici.

### 13- Le défrichement et les compensations

La commission a déjà exprimé sa réserve sur des compensations non locales. SNCF Réseau peut elle faire un point sur la recherche de sites complémentaires plus proches répondant aux critères posés par le CNPN sur les milieux forestiers. Pour rappel, SNCF Réseau s'est engagée à apporter les garanties nécessaires à la mise en œuvre de mesure d'accompagnement d'ici le début de l'automne 2023 et préalablement à l'adoption des autorisations environnementales.

#### Réponse du MO :

Dans sa recherche de sites de compensation, que ce soit au titre du défrichement ou des impacts environnementaux sur la faune et la flore, SNCF Réseau s'attache systématiquement à privilégier les solutions situées au plus proche de la nouvelle infrastructure.

C'est la raison pour laquelle la mesure de compensation écologique principale prendra la forme de l'achat de la totalité du bois d'Argenteuil Ouest (soit plus de 30 ha en plus des emprises nécessaires au projet) pour mettre en place une gestion écologique sur longue durée via un partenariat avec le Conservatoire des Espaces Naturels d'Ile-de-France. Dans la même logique, SNCF Réseau procédera à des reboisements au plus proche de la ponction, sur des parcelles agricoles enclavées ou rendues difficiles à exploiter et sur la base de l'accord des propriétaires concernés.

SNCF Réseau, accompagné par le cabinet spécialisé Archipel, poursuit ses investigations notamment pour trouver un site complémentaire d'une quinzaine d'hectares favorable aux chiroptères, pour mise en ilot de sénescence (mesure d'accompagnement), et mettre en place des mesures en faveur de l'avifaune sur les milieux ouverts et agricoles, conformément à la demande du CNPN. La piste du reboisement en plaine de Pierrelaye-Bessancourt permettra d'accueillir également des mesures de reboisement au titre de la compensation du défrichement, comme exposé ci-avant.

Si SNCF Réseau fait ses meilleurs efforts pour retenir des solutions locales chaque fois que cela est possible et pertinent au regard des contraintes techniques et économiques du projet, plusieurs contraintes doivent également être prises en considération, qui peuvent conduire à retenir des solutions alternatives. Parmi ces contraintes figurent notamment :

- L'existence à proximité de surfaces pertinentes au regard des objectifs de compensation visés (superficie, caractéristiques écologiques, etc), dans un contexte où l'occupation des sols peut donner lieu à une concurrence entre les activités, notamment avec l'exploitation agricole ;
- L'obligation faite à SNCF Réseau d'acquiescer à l'amiable les terrains concernés, dans des conditions financières qui sont fixées par les services de l'Etat en charge des Domaines. SNCF Réseau ne peut en effet recourir à l'expropriation et reste donc dépendant de l'obtention d'un accord à l'amiable avec les propriétaires ;

- La demande des services instructeurs de l'Etat de sécuriser au plus tôt les compensations, préalablement à l'adoption des autorisations environnementales, ce qui implique de retenir des solutions immédiatement disponibles et d'écartier celles qui ne pourraient être confirmées qu'à moyen ou long termes.

La définition des sites de compensation retenus correspond donc à un équilibre résultant de la prise en compte de l'ensemble de ces contraintes, ce qui peut conduire, malgré le souhait de SNCF Réseau de privilégier systématiquement des compensations locales, à retenir des solutions allant au-delà des secteurs situés à proximité immédiate de la nouvelle infrastructure.

**Ce dont la commission d'enquête** prend acte tout en notant que les réponses précédentes concernant la mesure de compensation écologique pour le bois d'Argenteuil sont différentes de ce qui est noté dans la réponse ci-dessus. La commission d'enquête note également que la compensation en plaine de Pierrelaye-Bessancourt « reste une piste ».

La SNCF a-t-elle prévu un suivi des mesures de compensation dans le temps ? Quelles méthodes et sur quelle durée ?

**Réponse du MO :**

Les modalités de suivi des mesures de compensation seront développées dans les plans d'action associés (dont plan d'action détaillé du bois d'Argenteuil) et concerneront *a minima* les cortèges concernés par la compensation (avifaune, chiroptères, mammifères terrestres) sans s'y restreindre. Ces mesures seront mises en place sur 50 ans et suivi sur cette durée.

Sans préjudice du suivi que mettra en œuvre SNCF Réseau sur longue période, comme exposé ci-dessus, il convient de rappeler que l'arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique du projet définit également des modalités spécifiques de suivi :

*« Plusieurs bilans, réalisés sous la responsabilité du maître d'ouvrage, formalisant l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures et le résultat des suivis de leur efficacité, seront établis successivement :*

*- Le bilan intermédiaire, 1an après la mise en service, dont l'objectif premier est de s'assurer que toutes les mesures prévues ont bien été réalisées ;*

*- Le bilan final, dans les 3 à 5 ans après la mise en service, qui s'appuie sur les éléments issus du bilan intermédiaire, et dont l'objectif est de faire le bilan de leur efficacité pour l'environnement.*

*A la suite du bilan final et selon les résultats constatés, ces suivis pourront être reconduits ou adaptés.*

*[...]*

*Un comité de suivi environnemental interdépartemental sera constitué avant le début des travaux sous l'autorité du préfet coordonnateur de manière à s'assurer, sur la durée du chantier puis en phase d'exploitation, du respect de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que de la définition et de la mise en œuvre éventuelles d'actions correctives.*

*Ce comité de suivi sera composé de représentants des services de l'État et de ses établissements publics compétents en matière d'environnement, du maître d'ouvrage, des collectivités territoriales et chambres consulaires concernées et de personnes qualifiées en matière d'environnement.*

*Le comité de suivi se réunira a minima une fois par an pendant la durée du chantier, puis une fois par an pendant l'exploitation de la ligne jusqu'aux bilans prévus ci-dessus. »*

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

#### 14- La gestion des eaux pluviales

La commission relève que le MO s'est engagé à effectuer un certain nombre d'études complémentaires après l'enquête. Cette temporalité est regrettable car les résultats de ces études auraient pu contribuer à améliorer l'information sur le projet. Ces études sont les suivantes :

- une étude géotechnique devant confirmer la possibilité d'infiltration pour les bassins de la ligne nouvelle prévue en novembre 2023.
- La vérification du caractère humide des sols de l'emprise du projet et des bases vie situées au sein d'une enveloppe de probabilité de présence de zone humide identifiée par le SAGE. Des sondages complémentaires, au niveau des zones d'alertes n'ayant pas fait l'objet de sondages, particulièrement en milieu agricole et au niveau des bases vie à venir, seront prévus en 2023, lorsque SNCF Réseau disposera des autorisations d'accès sur les parcelles concernées.
- Des études géotechniques complémentaires préalablement aux travaux afin de choisir les techniques constructives.

Ces études ne sont-elles pas trop tardives et n'auraient-elles pas pu être anticipées depuis la DUP ? Ces études complémentaires interrogent sur l'absence d'une analyse systémique et complète du projet dès son lancement.

##### **Réponse du MO :**

Cette observation de la commission d'enquête soulève des questions de principe essentielles dans la conduite des grands projets d'infrastructure. Si la réalisation d'une analyse systémique et complète du projet est un objectif partagé par l'ensemble des acteurs, sa mise en œuvre doit tenir compte de plusieurs points de complexité.

Les études préalables à la réalisation d'un grand projet s'étendent sur un temps particulièrement long. Ainsi, dans le cas de la ligne nouvelle Roissy-Picardie, il s'est écoulé une période de plus de quinze ans entre les études dites « pré-fonctionnelles », qui ont précédé le débat public tenu en 2010, et le début des travaux principaux attendus début 2024. A cet égard, on peut relever que cette période peut être bien supérieure pour d'autres grands projets d'infrastructures et dépasser couramment la vingtaine d'années.

Durant cette période, la consistance du projet a été progressivement définie ou ajustée, en fonction des études techniques et des nombreuses phases de concertation qui ont été organisées, ce qui soulève deux types de difficultés :

- La description fine des impacts d'un projet nécessite souvent un niveau de définition élevé du projet d'infrastructure : de nombreux impacts ne peuvent ainsi être décrits précisément qu'au stade des études d'avant-projet détaillée ou projet, voire uniquement au stade des appels d'offres pour le choix des entreprises de travaux et des études d'exécution. Ainsi la progressivité des études ne permet pas toujours de répondre avec la précision souhaitée, même si le maître d'ouvrage s'efforce de répondre du mieux possible aux préoccupations exprimées en fonction des données dont il dispose.

- Parallèlement, le cadre juridique applicable aux grands projets reste en constante évolution ainsi que le contexte territorial et économique dans lequel devra s'insérer la nouvelle infrastructure. Un des principaux enjeux auquel doit faire face le maître d'ouvrage est de maintenir la cohérence du projet avec ce contexte en constante évolution. Malgré tous les efforts qui peuvent être déployés par SNCF Réseau, certains décalages peuvent apparaître qu'il s'agit de gérer de la façon la plus satisfaisante possible compte tenu des contraintes.

S'agissant plus précisément des études complémentaires citées dans l'observation de la commission d'enquête, on peut relever que la méthode réglementaire de définition des zones humides a été révisée en 2019, soit la même année durant laquelle les derniers inventaires ont été réalisés par SNCF Réseau.

Dans le même ordre d'idée, on peut relever que le PPRI couvrant le ru de la Michelette reste en cours d'élaboration, ainsi que le projet de trame verte et bleue portée par la CARPF. Enfin, la réalisation de nouvelles campagnes de sondages reste conditionnée par la possibilité d'accéder aux parcelles concernées, que ce soit via des accords à l'amiable ou des procédures d'occupation temporaire au titre de la loi du 29 décembre 1892 *sur les dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics*.

Dans ce contexte, le maître d'ouvrage s'efforce de gérer cette complexité au mieux en fonction des informations disponibles, soit en cherchant à anticiper les contraintes à venir, soit, lorsque cela est pertinent, en retenant les scénarios les plus pessimistes pour évaluer l'impact du projet, comme c'est le cas par exemple des hypothèses d'imperméabilité des sols retenues pour le dimensionnement des ouvrages hydrauliques.

[Ce dont la commission d'enquête prend acte.](#)

## 15- La gestion des terres excavées

Bien que le sujet ait déjà abordé précédemment, la commission souhaite insister sur ce point majeur incompatible avec les objectifs de valorisation du PRPGD. Les matériaux en terre crue connaissent actuellement un regain d'intérêt majeur et de nombreux acteurs du bâtiment développent des solutions constructives avec ce matériau. SNCF réseau s'est-elle rapprochée d'organismes-/entreprises (e.g. cerema, Société du Grand Paris, Cycle-Terre, etc...) pour avoir un panorama exhaustif des exutoires possibles de valorisation ?

### Réponse du MO :

En complément des éléments déjà apportés dans les réponses ci-avant, SNCF Réseau a confié à un cabinet d'études spécialisées (Terra-Innova) une étude sur les possibilités de valorisation des terres excédentaires, dont les résultats ont été remis en 2022.

Au-delà des hypothèses de mise en dépôt en ISDI, cette étude a examiné différentes possibilités de valorisation de la terre végétale et des limons auprès de la profession agricole ainsi que le recours à la filière « briques ».

A l'issue de ces réflexions, SNCF Réseau a d'ores-et-déjà proposé aux représentants de la profession agricole de mettre à leur disposition la terre végétale décapée du chantier, après réalisation d'analyses pour s'assurer de la qualité agronomique des matériaux. En fonction de sa qualité, des amendements pourraient, le cas échéant, être à envisager. La valorisation de

la terre végétale par cette voie est envisageable pour plusieurs milliers ou dizaines de milliers de m<sup>3</sup>.

Cette approche pourrait également être étendue aux limons, au regard des expériences de valorisation de ces matériaux en zones agricoles via la mise en œuvre de techniques expérimentales déjà testées avec succès. La régénération des limons en zone agricole permettrait de leur donner une seconde vie et de les préserver, au profit de parcelles moins productives car ne possédant pas nécessairement ce type de sol. Par ailleurs, ce type de solution peut permettre d'augmenter la capacité de stockage en eau de parcelles peu résilientes. Sous réserve que la profession agricole confirme son intérêt pour les limons, cette solution pourrait permettre la valorisation jusqu'à plusieurs centaines de milliers de m<sup>3</sup>.

Une partie du limon pourrait également être valorisée en substrat fertile. Le limon serait mélangé à un compost pour créer un substrat de qualité équivalente à de la terre végétale, pour ensuite être revendu. La recréation de substrat fertile est une solution tout à fait vertueuse écologiquement puisqu'elle permet de recréer en mélangeant artificiellement des ressources naturelles et ainsi retranscrire un processus naturel long de plusieurs dizaines de milliers d'années. La valorisation par cette voie resterait cependant limitée, avec un volume maximum estimé à 10 000 m<sup>3</sup>.

Enfin, une partie du limon pourrait être employée pour la filière construction, et cette piste a été évoquée avec un opérateur disposant d'un centre de fabrication de briques situé à environ 25 km des évacuations. Si SNCF Réseau est prêt à poursuivre l'approfondissement de cette solution avec les industriels, les volumes potentiellement valorisables via cette filière resteront limités par rapport à l'ensemble des matériaux excédentaires, avec une estimation de l'ordre de 10 000 m<sup>3</sup>.

**Ce dont la commission d'enquête prend acte.** La qualité d'un sol résulte d'un long processus d'interactions entre ses constituants minéraux et des organismes biologiques. Les travaux d'excavation vont remanier ces sols en modifiant leur texture, leur structure et dégrader in fine leurs propriétés agronomiques. Il aurait été intéressant de joindre au dossier les conclusions de l'étude menée par le cabinet Terra-Innova.

## 16- Le trafic routier local dans la phase chantier

Pouvez-vous préciser l'ensemble des mesures qui seront prises pour assurer la sécurité des personnes (habitants, riverains, usagers routiers) dans le cadre de l'augmentation du trafic ? Avez-vous pris contact avec les gestionnaires des voies routières et quels sont les plans d'actions envisagés ?

### Réponse du MO :

Le trafic routier généré durant les travaux fera l'objet de mesures d'accompagnement spécifiques, en lien avec les gestionnaires de voiries, dont les principes sont décrits aux points 1 et 9 du présent PV de synthèse.

Ces mesures auront un impact direct en faveur de la maîtrise des impacts sur la sécurité routière, et notamment : l'évitement autant que possible des passages de camions dans les centres-villes, un dispositif de détection et de remise en état des éventuels dommages sur la voirie, l'adaptation des horaires de chantier pour éviter les horaires de pointe ou encore la



mise en place d'une signalisation claire pour guider les poids-lourds vers les itinéraires appropriés.

En tout état de cause, SNCF Réseau accordera une vigilance particulière à la mise en place d'une signalisation spécifique visant à signaler le chantier et la présence de véhicules poids-lourds pouvant perturber les habitudes des riverains. Cette vigilance sera particulièrement renforcée, le cas échéant, aux abords des bâtiments sensibles (écoles, établissements accueillant du public, etc), en concertation avec les gestionnaires des voiries concernées et les maires. De ce point de vue, des contacts préliminaires ont d'ores-et-déjà été établis avec le Conseil départemental du Val d'Oise, pour ce qui concerne la déviation de la RD317, et la commune de Fosses, s'agissant des impacts des entrées/sorties de la future base-vie située à proximité de la gare.

Si des difficultés devaient malgré tout apparaître, SNCF Réseau est prêt à envisager toutes mesures visant à faire disparaître les situations problématiques, du renforcement de la signalisation et de l'adaptation des horaires de circulation jusqu'à la définition de nouveaux itinéraires alternatifs.

**Ce dont la commission d'enquête** prend acte tout en insistant sur les difficultés de trafic dans les centres-villes que les maires ont identifiés. La concertation envisagée par le MO est indispensable et doit être engagée dès maintenant.

## 9 ANNEXES

### 9.1. Ordonnance du Tribunal Administratif

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

---

DECISION DU **TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE**  
06/03/2023 **CERGY-PONTOISE**

---

N° E23000018/95

**Le président du tribunal administratif**

#### **Décision désignation commission du 06/03/2023**

Vu enregistrée le 28/02/2023, la lettre par laquelle M. le Préfet du Val-d'Oise demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

*Demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau dans le cadre de la création de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Epiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses ;*

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

VU la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau et notamment l'article 10 ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023 ;

#### **DECIDE**

**ARTICLE 1** : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

**Président :**

Monsieur Ronan HEBERT

**Membres titulaires :**

Monsieur Claude ANDRY  
Madame ANNIE POIRET

**ARTICLE 2** : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**ARTICLE 3** : La présente décision sera notifiée à M. le Préfet du Val-d'Oise et aux membres de la commission d'enquête.

Fait à Cergy, le 06/03/2023.

Le président,

Signé

J-P. Dussuet



## 9.2. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 2023-17261 du 9 mai 2023



**Direction départementale  
des territoires**

**Arrêté préfectoral n°2023-17261**  
portant ouverture d'enquête publique  
préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale  
au titre du code de l'environnement

Liaison ferroviaire Roissy-Picardie  
sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres,  
Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses

Le préfet du Val-d'Oise

Chevalier de l'Ordre national du Mérite

**Vu** le code de l'environnement, notamment les articles L.123-10, L.211-7, L.214-1 à L. 214-8 et R.123-1 à R.123-27 ;

**Vu** le décret du 09 mars 2022 nommant Philippe COURT, préfet du Val-d'Oise (hors classe) ;

**Vu** l'arrêté N° 2013/11351 du 5 octobre 2007 portant répartition de compétences en matière de police de l'eau et des milieux aquatiques et de la police de la pêche dans le département du Val-d'Oise ;

**Vu** l'arrêté du Premier ministre du 5 septembre 2018 portant nomination de Nicolas MOURLON, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, en qualité de directeur départemental des territoires du Val-d'Oise à compter du 10 septembre 2018 ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°23-013 du 21 février 2023 donnant délégation de signature à Monsieur Nicolas Mourlon, directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

**Vu** l'arrêté n°17187 du 23 février 2023 donnant subdélégation de signature de gestion globale aux adjoints et aux collaborateurs de Monsieur Nicolas Mourlon, directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

**Vu** la demande d'autorisation environnementale déposée le 12 août 2022 et complétée le 23 décembre 2022 par la société SNCF RÉSEAU, enregistrée sous le numéro SNCF 0100005055, relative au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses ;

**Vu** l'avis du 9 janvier 2023 du Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux Croult-Enghien-Vieille Mer (SAGE);

**Vu** l'avis du 19 janvier 2023 de l'Agence Régionale de la Santé (ARS);

**Vu** l'avis du 9 mars 2023 de l'autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD);

**Vu** l'avis du 24 mars 2023 du conseil National de Protection de la Nature (CNP);

**Vu** l'avis de recevabilité du 28 avril 2023 de la direction départementale des territoires, service instructeur de ce dossier ;

Direction départementale des territoires  
Service de l'environnement, de l'agriculture et de l'accompagnement des territoires  
5 Avenue Bernard Hirsch CS 20105 - 95010 CERGY-PONTOISE CEDEX  
Téléphone : 01 34 25 26 70 - courriel : ddt-seaat@val-doise.gouv.fr site internet <http://www.val-doise.gouv.fr/>

Vu le dossier d'enquête publique, complet et régulier, présenté à l'appui de cette demande ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

### ARRÊTE

**Article 1** : Une enquête publique, d'une durée de 30 jours, est ouverte sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses au titre des articles R 123-1 et suivants du code de l'environnement, du :

**jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus**

Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RÉSEAU, représentée par son directeur de projet, M. Olivier ROLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, au titre de la loi sur l'eau, notamment l'article R214-1 et suivants du code de l'environnement et du code de l'urbanisme.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

**Article 2** : Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R 214-1 du code de l'environnement, à savoir :

Rubriques de la nomenclature	Volume de l'opération	Régime
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1/ Supérieure ou égale à 20 ha	<b>Autorisation</b>

**Article 3** : Toutes les pièces du dossier ainsi qu'un registre d'enquête seront déposés en mairie d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses et seront accessibles au public pendant toute la durée de l'enquête soit :

**du jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus, aux heures habituelles d'ouverture des bureaux.**

Le dossier d'enquête pourra être consulté gratuitement sur un poste informatique mis à disposition du public et installé en mairie d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses.

Le dossier d'enquête sera également consultable sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise à l'adresse suivante :

<https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

Les informations concernant le projet peuvent être, par ailleurs, sollicitées auprès de M. Olivier ROLIN, directeur de projet, SNCF RÉSEAU.

**Article 4** : Les observations et propositions pourront être formulées par le public selon l'une des modalités suivantes :

- consignation sur le registre d'enquête ouvert en mairie d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses ;

2

Arrêté préfectoral n° 2023-17261 portant ouverture d'enquête publique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement  
Liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses

- courrier remis ou adressé aux mairies ;
- courrier électronique à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale>
- dépôt sur le registre dématérialisé accessible à l'URL : [ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale@mail.registre-numerique.fr](mailto:ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale@mail.registre-numerique.fr)

Les courriers et courriels adressés après la clôture de l'enquête ne seront pas pris en compte.

**Article 5** : Par décision N° E2300018/95 du 6 mars 2023, le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit:

**Président :** Monsieur Ronan HEBERT  
**Membre titulaires :** Madame Annie POIRET  
 Monsieur Claude ANDRY

Ces derniers recevront le public en mairie d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses selon le calendrier suivant :

COMMUNES	DATES	Horaires des permanences
Épiais-lès-Louvres	Jeudi 15 juin 2023	De 9h00 à 12h00
Chennevières-lès-Louvres	Mardi 6 juin 2023	De 15h00 à 18h00
Vémars	Jeudi 1 <sup>er</sup> juin 2023	De 9h00 à 12h00
	Samedi 10 juin 2023	De 9h00 à 12h00
	Vendredi 30 juin 2023	De 15h00 à 18h00
Villeron	Lundi 5 juin 2023	De 15h00 à 18h00
	Mercredi 14 juin 2023	De 13h30 à 16h00
	Mercredi 21 juin 2023	De 9h00 à 12h00
Marly-la-Ville	Mercredi 7 juin 2023	De 9h00 à 12h00
	Lundi 19 juin 2023	De 14h00 à 17h00
Saint-Witz	Mardi 13 juin 2023	De 9h00 à 12h00
Fosses	Mardi 20 juin 2023	De 13h30 à 16h30

**Article 6** : Un avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique et précisant les conditions de son déroulement sera publié dans les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses par voie d'affiches et éventuellement par tout autre procédé, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée, soit : **du mercredi 17 mai 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus**.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, le pétitionnaire procède à l'affichage du même avis sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements et/ou des travaux projetés sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses. Ces affichages seront placés de manière à être visibles de la voie publique.



**Article 7** : Un avis d'enquête sera également publié par les soins du préfet du Val-d'Oise aux frais du pétitionnaire quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Val-d'Oise, à savoir **mercredi 17 mai 2023** puis le **mercredi 7 juin 2023**.

**Article 8** : Les conseils municipaux d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, ainsi que la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France, sont appelés à donner leur avis sur la demande présentée, dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête.

**Article 9** : Les registres d'enquête seront cotés et paraphés par les commissaires enquêteurs.

Après clôture de l'enquête publique, sous 8 jours, le président de la commission d'enquête organisera une rencontre avec les membres de la commission d'enquête et le pétitionnaire pour communiquer à celui-ci les observations reçues et propositions écrites qui seront consignées dans un procès verbal de synthèse.

En application de l'article R.123-18 du code de l'environnement, les commissaires enquêteurs disposent d'un délai de 30 jours pour remettre au préfet leur rapport et leurs conclusions motivées.

**Article 10** : Une copie du rapport et des conclusions des commissaires enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses et à la direction départementale des territoires du Val-d'Oise - guichet unique de l'eau. Tous ces documents seront également accessibles, dans le même délai, sur le site internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante :

<https://www.val-doise.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

**Article 11** : Le directeur départemental des territoires du Val-d'Oise, les maires des communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France et les commissaires enquêteurs sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié sur le site internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

Cergy, le - 9 MAI 2023

Le préfet,



Philippe COURT



### 9.3. Publicité légale Le Parisien - édition du Val-d'Oise - 1ère édition du 17 mai 2023

**Le Grand Parisien**  
Mercredi 17 mai 2023

**JUDICIAIRES ET LÉGALES**

**ANNONCES 95**

**XI**

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2023 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêts de chaque préfet concerné dans les départements : 69 - 75 - 77 - 78 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95. La tarification des annonces judiciaires et légales, définie par l'arrêté du ministre de la Culture et de la Communication du 27 décembre 2022 en la soumettant pour les départements d'habilitation : Tarification au forfait. Constitution de sociétés civiles et commerciales : (SA) 379€ HT - (SAS) 129€ HT - (SASU) 135 € HT - (SNC) 210 € HT - (SARL) 140€ HT - (EURL) 118€ HT. Nomination des liquidateurs des sociétés civiles et commerciales 210 € HT - CLÔTURE de la liquidation des sociétés civiles et commerciales : 108 € HT. Tarification au caractère (espace public) : Hors consultation et renouvellement des liquidateurs et cession : (S) 1,399€ HT - (S) 92 - (S) 94 (S) 92 € HT - (S) 77-78-75 (S) 224€.

**LES MARCHÉS PUBLICS**  
Consultez aussi nos annonces sur <http://avisdesmarches.leparisien.fr>

**Avis d'attribution**



**AVIS D'ATTRIBUTION**  
**VAL D'OISE HABITAT**

Mme Stéphanie LEPLAIS - Directrice Générale  
1 avenue de la Palette  
95031 CERGY  
Tél : 01 34 41 64 64  
mél : [compt@valoise-habitat.fr](mailto:compt@valoise-habitat.fr)  
web : <https://www.valoise-habitat.fr/>  
SIRET 47831786000029

**Objet :** Prestations de déménagements, de vidage et stockage de locaux locatifs et administratifs  
**Nature du marché :** Services  
**Procédure de passation :** Classification CPV  
**Principale :** 63100000 - Services de manutention et d'entreposage de cargaisons  
**Instance chargée des procédures de recours :** Tribunal administratif de Cergy-Pontoise  
2-4 bd de l'Audat - BP 30322 - 95027 Cergy-Pontoise Cedex  
Tél : 03 20 17 34 00 - Fax : 01 30 17 34 59  
[greffe-la-cergy-pontoise@judic.fr](mailto:greffe-la-cergy-pontoise@judic.fr)

**Attribution du marché :**  
Valeur totale du marché (hors TVA) : 980 000 €  
Nombre d'offres reçues : 5  
Date d'attribution : 12/04/23  
Marché n° : 2023-1014  
DÉPARTEMENT D'ATTRIBUTION : S, n° : Gallière - CS10133, 92235 Gennevilliers Cedex  
Montant HT : 880 000,00 Euros  
Le titulaire est une PME : NON  
Envelé : 10 / 05 / 23 à la publication  
Pour retrouver cet avis intégral, allez sur <https://ajyssoftmarches-publics.info>

**Avis divers**

**DECLARATION EN ETAT D'ABANDON MANIFESTE DU BIEN SITUÉ AU 1 RUE DE LA GARE, CADASTRE SECTION AE N°78**

**DOSSIER PRESENTANT LE PROJET SIMPLIFIÉ D'ACQUISITION PUBLIQUE**

**AVIS DE MISE A DISPOSITION DU PUBLIC**

Par délibération en date du 2 mars 2023, le Conseil Municipal de

**Enquête Publique**

publilégal 1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris  
[www.publilegal.fr](http://www.publilegal.fr)  
Tél : 01 42 96 96 58

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Liberté - Egalité - Fraternité  
**PRÉFET DU VAL-D'OISE**  
Direction départementale des territoires

**AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

**LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE SUR LES COMMUNES D'ÉPAILLS-LÉS-LOUVRES, CHENNEVIÈRES-LES-LOUVRES, VÉMARIS, VILLERON, SAINT-WITZ, MARLY-LA-VILLE et FOSSES**

Par arrêté N° 2023-17261 du 9 mai 2023, une enquête publique est organisée sur les communes d'Épailles-Lés-Louvers, Chennevières-Lés-Louvers, Vémaris, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses du :

**jeudi 11<sup>er</sup> juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus**

Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RESEAU et sa filiale SNCF Gares et Connexions, représentées par son directeur de projet, M. Olivier ROLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épailles-Lés-Louvers, Chennevières-Lés-Louvers, Vémaris, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, en application notamment des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R.214-1 du code de l'environnement, à savoir :

**Rubrique de la nomenclature 2.1.5.0**  
**Volume de l'opération :** Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1/ Supérieure ou égale à 20 ha

**Régime Autorisation**  
**Rubrique de la nomenclature 1.1.1.0**  
Volume de l'opération Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau

**Régime Déclaration**  
Les travaux projetés sont par ailleurs soumis à autorisation de défrichement, en application du code forestier, ainsi qu'à dérogation "espèces protégées", en application de l'article L411-2 du code de l'environnement.

Par décision N° E2300018/95 du 6 mars 2023, le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

**Président :** Monsieur Ronan HEBERT  
**Membre titulaires :** Madame Annie POIRET  
Monsieur Claude ANDRY

Ces derniers recevront le public en mairie d'Épailles-Lés-Louvers, Chennevières-Lés-Louvers, Vémaris, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses selon le calendrier suivant :

**Épailles-Lés-Louvers**  
Jeudi 15 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
**Chennevières-Lés-Louvers**  
Mardi 6 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
**Vémaris**  
Jeudi 11<sup>er</sup> juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Samedi 10 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Vendredi 30 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
**Villeron**  
Lundi 5 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
Mercredi 14 juin 2023 De 13h30 à 16h00  
Mercredi 21 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
**Marly-la-Ville**  
Mercredi 7 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Lundi 19 juin 2023 De 14h00 à 17h00  
**Saint-Witz**  
Mardi 13 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
**Fosses**  
Mardi 20 juin 2023 De 13h30 à 16h30

Pendant la durée de l'enquête publique, l'intégralité du dossier tel que l'eau sera déposé en mairie et mis à la disposition du public.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance aux jours et heures ouvrables de la mairie, formuler ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet et y adresser toute correspondance au commissaire enquêteur.

Un accès gratuit à ce dossier sera garanti depuis un poste informatique installé en mairie.

Ce dossier sera également consultable à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale>

Conformément à l'article R123-21 du code de l'environnement, une copie des rapports et des conclusions des commissaires enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie et ainsi que sur le site internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

---

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, ainsi que le présent avis sont mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise.

Le présent avis est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Val d'Oise par les soins du préfet au moins 15 jours avant le début de l'enquête et sera rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci soit, le mercredi 17 mai 2023 puis le mercredi 7 juin 2023.

Cet avis sera également affiché dans les communes citées au moins 15 jours avant le début de l'enquête, soit dès le mercredi 17 mai 2023 et devra le rester jusqu'à la fin de celle-ci, soit jusqu'au vendredi 30 juin 2023 inclus.

EP 23-209 / [contact@publilegal.fr](mailto:contact@publilegal.fr)

publilégal 1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris  
[www.publilegal.fr](http://www.publilegal.fr)  
Tél : 01 42 96 96 58

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Liberté - Egalité - Fraternité  
**PRÉFET DU VAL-D'OISE**  
Direction départementale des territoires

**AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE**

Préalable à la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Quartiers des T » à Taverny

Par arrêté préfectoral, il sera procédé du lundi 5 juin 2023 9h au vendredi 7 juillet 2023 17h inclus, soit pendant 33 jours consécutifs, à une participation du public par voie électronique préalable à la création de la ZAC « Quartiers des T » à Taverny au bénéfice de Grand Paris Aménagement (GPA).

Ce projet a pour objet la requalification du secteur Coeur de ville avec l'aménagement de nouveaux espaces publics entièrement piétonnables et l'implantation d'une halle de marché ainsi que d'un restaurant, le renforcement d'un second pôle avec le renouvellement urbain du secteur Verdun-Plaine, et la création d'un écoquartier sur le secteur Ecoquartier Est, comprenant environ 1000 logements, des commerces, un groupe scolaire, un gymnase, de nombreux espaces verts et un parc.

Le dossier soumis à cette procédure comporte notamment le dossier de création de ZAC, l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse de GPA aux recommandations de l'autorité environnementale. Pendant toute la durée de la participation, il sera mis à la disposition du public :

- sur le site dédié au projet : <http://zacquartierdestaverny.participationdupublic.net>
- sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Aménagement-du-territoire-et-construction/Zones-d-Aménagement-concertées-et-Aménagement-commercial/Z.A.C.-sous-maitrise-d-ouvrage-de-l-ETAT-et-de-ses-etablissements-publics>
- sur la plateforme du ministère de l'écologie : <https://www.projets-environnement.gouv.fr>

Pendant toute la durée de la participation, le public pourra faire parvenir ses observations et propositions par voie électronique : [zacquartierdestaverny@participationdupublic.net](mailto:zacquartierdestaverny@participationdupublic.net)

Pendant toute la durée de la participation, le public pourra demander des informations sur le projet de création de la ZAC Quartiers des T au responsable du projet Grand Paris Aménagement (GPA) via l'adresse mail suivante : [quartiersdesT@grandparisamenagement.fr](mailto:quartiersdesT@grandparisamenagement.fr) 01 40 04 66 00

A l'expiration du délai de la participation du public par voie électronique, le préfet du Val d'Oise établit une synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte.

Cette synthèse sera publiée durant 3 mois à compter de la clôture de la participation :

- sur le site dédié au projet : <http://zacquartierdestaverny.participationdupublic.net>
- sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Aménagement-du-territoire-et-construction/Zones-d-Aménagement-concertées-et-Aménagement-commercial/Z.A.C.-sous-maitrise-d-ouvrage-de-l-ETAT-et-de-ses-etablissements-publics>
- sur la plateforme du ministère de l'écologie : <https://www.projets-environnement.gouv.fr>

La décision pouvant être adoptée au terme de la participation du public par voie électronique est l'arrêté de création de la ZAC « Quartiers des T » à Taverny signé par le préfet du Val d'Oise.

EP 23-200 / [contact@publilegal.fr](mailto:contact@publilegal.fr)

Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP



## 9.4. Publicité légale Les Echos - 1ère édition du 17 mai 2023

HIGH-TECH & MEDIAS

Mercredi 17 mai 2023 Les Echos 22

# Technicolor pense revenir à l'équilibre sans vendre d'activités

### ANIMATION

Dans une ambiance assez houleuse, l'assemblée générale des actionnaires de Technicolor Creative Studios a approuvé, lundi, l'injection de 170 millions d'euros.

Même si le chiffre d'affaires a encore chuté au premier trimestre, sa directrice générale estime avoir les moyens de rebondir.

Fabio Benedetti Valentini et Stéphane Loignon

Touché mais pas coulé ? Tenu à flot par une injection de capitaux, assortie d'une nouvelle restructuration de sa dette, Technicolor Creative Studios, flétri par des effets spéciaux et de l'anxiété en France, affirme pouvoir survivre sans vendre d'activités.

Son plan de sauvetage de 170 millions d'euros, soutenu par ses principaux actionnaires (Vantiva, le fonds Angelo Gordon, Bpifrance, etc) aux côtés des grands prêteurs (souvent les mêmes), a été analysé lors d'une assemblée générale lundi à Paris sur fond de ventes

critiques des actionnaires minoritaires, dont les actions se sont effondrées de 90 % depuis la mise en Bourse du groupe en septembre.

**Effondrement en Bourse**  
Pour la nouvelle directrice générale, Caroline Parot, l'enjeu est désormais d'éviter toute hémorragie de clients et de talents. Pour cela, le groupe doit montrer qu'il se situe sur une trajectoire de retour à l'équilibre, avec des résultats couvrant la charge de la dette. Ce qui n'est pas gagné, même si une partie de ces charges de dette est passée en dettes financières en deçà d'un certain niveau de résultat brut d'exploitation (EBITDA).

Au premier trimestre, le chiffre d'affaires de Technicolor a encore chuté de 15 % sur un an. Et si Mikros (studio d'animation) a enregistré une progression notable, ses deux plus gros moteurs d'activité (MPC dans les effets visuels pour les films et The Mill dans la publicité) ont vu leurs revenus baisser sensiblement.

« On est tous rincés, écorchés par les résultats », a lancé lundi un actionnaire, évoquant des rémunérations fixes du management – tout à fait indécrites, c'est comme si vous nous achetez la figure ». Interpellé par un petit porteur sur une possible faute interne ou un défaut de surveillance, le management a botté en touche, évoquant « un décalage d'efficacité qui n'a pas été mesuré ». Notamment avant l'introduction en Bourse, se plaignaient certains actionnaires.

Issue de la scission de Technicolor, avec d'un côté Vantiva, qui a gardé les activités de fabrication de box connectées et DVD, et Technicolor CS de l'autre, cette dernière a fait son entrée en bourse, fin septembre, lestée d'une grosse part de la dette de l'ancien groupe. Des novembre, des problèmes majeurs ont émergé (retards de production, surcoûts, turnover excessif, etc) et le groupe a fortement revu à la baisse ses prévisions.

**Vers une vente d'actifs ?**  
L'hypothèse d'une vente par appartements a été évoquée. « Les prêteurs avaient beaucoup parlé de vente tactique, mais il s'agissait d'un moment d'émotion intense, assure aujourd'hui Caroline Parot dans un entretien aux "Echos". Est-ce que des ventes sont possibles ? Peut-être. Mais ce n'est pas une question que l'on se pose aujourd'hui. »

La dirigeante assure que l'injection de fonds a été calibrée pour « enjamber la crise » en continuant à investir 40 à 50 millions d'euros par an en technologie et stratégies de rétention des talents.

De quoi permettre progressivement de réduire le turnover. Variable par nature dans ces métiers, le nombre de collaborateurs de TCS devrait se stabiliser à environ 10.000, dont 6.000 à 8.000 talents créatifs. Plus de la moitié se trouve en Inde, la compétitivité prix étant essentielle en cette période où les clients géants du streaming resserrent les budgets.



Fin 2022, pour livrer ses projets, le groupe a creusé les pertes car ses coûts ont explosé (+221 millions d'euros sur l'année 2022). Photo Netfix

« Nous avons fait notre "quoi qu'il en coûte". Le pire aurait été de perdre nos clients. »  
**CAROLINE PAROT**  
Directrice générale, Technicolor Creative Studios

« Sans ignorer le passé, nous voulons repartir sur un cycle vert tueux », met en avant Caroline Parot. « Nous cherchons une production de services de très grande qualité et une reconnaissance accrue de nos savoir-faire afin de bien les monétiser. »

Caroline Parot assure que TCS « a fait son "quoi qu'il en coûte" car le pire aurait été de perdre nos clients ». Elle assure n'avoir subi aucune annulation de commandes du fait de la situation économique de l'entreprise. Fin 2022, pour livrer

les projets le groupe a creusé les pertes car ses coûts ont explosé (+221 millions d'euros sur l'année 2022). Mais, selon nos informations, Netflix a décidé de mettre en pause pendant 12 mois une série animée (« Charlie et le Chocolatier ») afin de réécrire ce projet à plusieurs dizaines de millions basé sur le livre de Roald Dahl, et pour lequel une collaboration avec Mikros était prévue. Cela dit, la plateforme continue à travailler avec TCS sur d'autres projets. ■

**annonces judiciaires & légales**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté - Égalité - Fraternité  
PRÉFET DU VAL-D'OISE  
Direction départementale des territoires  
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

LIASON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE  
SUR LES COMMUNES D'ÉPIAIS-LÈS-LOUVRES, CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES, VÉMARIS, VILLERON, SAINT-WITZ, MARLY-LA-VILLE ET FOSSES

Par arrêté N° 2023-17261 du 9 mai 2023, une enquête publique est organisée sur les communes d'Épiais-lès-Louvers, Chennevières-lès-Louvers, Vémaris, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses du :

Jeu 1<sup>er</sup> juin 2023 au vend 30 juin 2023 inclus

Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RESEAU et sa filiale SNCF Gares et Connexions, représentées par son directeur de projet, M. Olivier ROLLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvers, Chennevières-lès-Louvers, Vémaris, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, en application notamment des articles L151-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R.214-1 du code de l'environnement, à savoir :

Rubrique de la nomenclature 2.1.6.0  
Volume de l'opération Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1/ Supérieure ou égale à 20 ha

Régime Autorisation

Rubrique de la nomenclature 1.1.1.0  
Volume de l'opération Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destinés à un usage domestique, exécutés en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau

Régime Déclaration

Les travaux projetés sont par ailleurs soumis à autorisation de défrichement, en application du code forestier, ainsi qu'à dérogation "espèces protégées", en application de l'article L411-2 du code de l'environnement.

Par décision N° E2300018/95 du 8 mars 2023, le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

Président : Monsieur Ronan HEBERT  
Membre titulaire : Madame Annie POIRET  
Monsieur Claude ANDRY

Ces derniers recevront le public en mairie d'Épiais-lès-

Louvers, Chennevières-lès-Louvers, Vémaris, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses selon le calendrier suivant :

Épiais-lès-Louvers  
Jeudi 15 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Chennevières-lès-Louvers  
Mardi 6 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
Vémaris  
Jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Samedi 10 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Vendredi 30 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
Villeron  
Lundi 5 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
Mercredi 14 juin 2023 De 13h30 à 16h30  
Mercredi 21 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Marly-la-Ville  
Mercredi 7 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Lundi 19 juin 2023 De 14h00 à 17h00  
Saint-Witz  
Mardi 13 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
FOSSES  
Mardi 20 juin 2023 De 13h30 à 16h30

Pendant la durée de l'enquête publique, l'intégralité du dossier lui sur l'eau sera déposé en mairie et mis à la disposition du public.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance aux jours et heures ouvrables de la mairie, formuler ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet et y adresser toute correspondance au commissaire enquêteur.

Un accès gratuit à ce dossier sera garanti depuis un poste informatique installé en mairie.

Ce dossier sera également consultable à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale>

Conformément à l'article R123-21 du code de l'environnement, une copie des rapports et des conclusions des commissaires enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie et ainsi que sur le site internet des <https://www.val-d'oise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-noisances/Eau/consultations-du-public>

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, ainsi que le présent avis sont mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise.

Le présent avis est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Val-d'Oise par les soins du préfet au moins 15 jours avant le début de l'enquête et sera rapatrié dans les 5 premiers jours de celle-ci soit, le mercredi 17 mai 2023 puis le mercredi 7 juin 2023.

Cet avis sera également affiché dans les communes citées au moins 15 jours avant le début de l'enquête, soit dès le mercredi 17 mai 2023 et devra rester jusqu'à la fin de celle-ci, soit jusqu'au vendredi 30 juin 2023 inclus.

EP 23-209 / contact@publlegal.fr

La ligne de référence est de 40 signes en corps minimal de 6 points didot.

# Vodafone va supprimer 11.000 emplois sur trois ans

### TÉLÉCOMS

Cette coupe dans les effectifs est la plus importante entreprise par le groupe britannique de téléphonie.

La performance n'est « pas assez bonne », a justifié la nouvelle directrice générale, Margherita Della Valle.

Florian Débes

Vodafone passe au traitement de choc. En plein remue-ménage actionnarial et au beau milieu d'une série agitée de cessions d'actifs, l'opérateur télécom britannique a annoncé ce mardi son intention de supprimer 11.000 emplois sur trois ans.

Soit 12 % des effectifs du groupe présent en Europe et en Afrique, et le plus gros plan social de son histoire. Nommée directrice générale après quelques mois d'intérim à poste, l'italienne Margherita Della Valle veut solder l'héritage des quatre ans de mandat de son prédécesseur, Nick Read, marqués par les contre-performances. Selon elle, le groupe « doit changer ». Les suppressions de postes concerneront le siège à Londres et les filiales à l'étranger, en particulier en Allemagne. « Nous avons besoin d'accroître dans l'exécution », a-t-elle précisé lors d'une visioconférence avec des journalistes.

Les résultats annuels sur l'exercice clôturé en mars dernier ont une nouvelle fois exposé les faibles

performance – le plus gros marché du groupe –, la fuite de nombreux clients déçus par des problèmes informatiques affecte les recettes (-2,8 % au dernier trimestre). En Espagne et en Italie, Vodafone peine face à la concurrence et la pression sur les prix. Même si l'activité en Afrique est, en revanche, au beau fixe, Margherita Della Valle s'attend à une baisse de 15 milliard d'euros de ses flux de trésorerie sur l'année en cours.

Au total, Vodafone a fait part d'une stagnation des recettes à 45,7 milliards d'euros. Si le bénéfice opérationnel a augmenté à 14,3 milliards d'euros sur la période contre seulement 2,8 milliards lors de l'exercice précédent, c'est avant tout grâce aux 12,3 milliards d'euros générés par son désengagement de Vantage Towers, introduite en Bourse à Francfort.

Précédents plans sociaux  
Avec ce projet de suppressions d'emploi, Vodafone espère regagner en compétitivité. « Les mesures que nous avons prises auparavant étaient probablement trop incertaines, nous devons aller plus loin », a insisté la patronne en référence aux précédents plans sociaux lancés par le groupe. Près de 1.000 postes avaient ainsi été déjà supprimés en Italie au début de l'année.

**-2,8%**

C'est la baisse des revenus de Vodafone en Allemagne, après déjà des replis de 1,8 %

La réduction des effectifs s'accompagne, par ailleurs, du lancement d'une revue stratégique en Espagne. Sur ce marché, Vodafone voit ses rivaux le dépasser et notamment le français Orange, sur le point de fusionner avec Masomvil sous réserve d'une autorisation bruxelloise. D'après le journal espagnol « El Economista », le réseau fixe de Vodafone en Espagne intéressait en février dernier les fonds d'investissement Macquarie et Ardan. Pour les obtenir, le duo était prêt à verser 4 milliards d'euros.

Bataille d'investisseurs  
Vodafone, poids lourd du secteur en Europe, même depuis plusieurs années une restructuration qui l'a surtout conduit à se recentrer sur l'Europe et l'Afrique. « Mais ils ont fait des bêtises, d'abord en restant, quand ça allait bien, une sorte de holding et non un groupe international intégré, puis en refusant, quand le vent a tourné, de céder des actifs trop peu valorisés au goût de la direction », analyse un bon connaisseur du secteur. Vodafone avait notamment refusé de vendre pour 11 milliards d'euros ses activités italiennes à Iliad, le groupe de Xavier Niel.

Dans ce marasme, qui a causé la division par deux du cours de Bourse en cinq ans, Vodafone avait attiré de nombreux investisseurs désireux d'influer sur sa stratégie, entre autres le milliardaire français (2,5 %) ou le groupe Liberty Global (5 %). Mais Vodafone et Emirates Telecommunications (e &) – devenu il y a un premier actionnaire du groupe de téléphonie britannique – ont annoncé la semaine dernière un accord de « partenariat stratégique ». Avec 14,6 % du capital,



9.5. Publicité légale La Gazette du Val d'Oise - 1ère édition du 17 mai 2023

**Annonces légales**

LA GAZETTE DU VAL D'OISE  
MERCREDI 17 MAI 2023  
actu.fr 36

Pour tous renseignements : Médialex : tél. 02.99.26.42.00

Département 95 - La Gazette - Mercredi 17 mai 2023

**Vente**

SCP D'AVOCATS PMH & ASSOCIES  
22 rue Victor Hugo, 95300 PONTOISE  
Tél. : 01.34.35.34.35 - cabinet@pmh-avocats.com

**VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES**  
**LE MARDI 27 JUIN 2023 À 14 H 00**  
au Tribunal Judiciaire de PONTOISE (95), 3 rue Victor Hugo

**UN APPARTEMENT À CERGY (95800)**  
« Résidence Le FLORICA » - 6 rue Passe-Partout

de 104,41 m<sup>2</sup> (hors annexes), de cinq pièces principales, comprenant : entrée, séjour-cuisine, 3 chambres, dégagement, w. c., salle de bain, salle d'eau avec w. c., Terrasse  
Avec 2 EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT

**MISE A PRIX : 80.000 Euros**  
Consignations pour enchérir : 8.000 Euros et 12.000 Euros  
Pour prendre connaissance du cahier des conditions de vente s'adresser au Greffe du Juge de l'Exécution du Tribunal Judiciaire de PONTOISE, 3 rue Victor Hugo et au cabinet de l'avocat poursuivant (Dossier 2201379 suivi par Maître Pascal PIBAULT - cabinet@pmh-avocats.com) et sur LICITOR.COM

Une visite aura lieu sur place le Lundi 19 juin 2023 à 14h00.

**Avis administratifs**

7329030701 - AA

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté - Égalité - Fraternité  
PRÉFET DU VAL-D'OISE  
Direction départementale des territoires

**Préalable à la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Quartiers des T » à Taverny**  
**AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE**

Par arrêté préfectoral, il sera procédé du lundi 5 juin 2023 à 9 h 00 au vendredi 7 juillet 2023 à 17 h 00 inclus, soit pendant 33 jours consécutifs, à une participation du public par voie électronique préalable à la création de la ZAC « Quartiers des T » à Taverny au bénéfice de Grand Paris Aménagement (GPA).

Ce projet a pour objet la requalification du secteur cœur de ville avec l'aménagement de nouveaux espaces publics entièrement piétonniers et l'implantation d'une aire de marché ainsi que d'un restaurant, le renforcement d'un second pôle avec le renouvellement urbain du secteur Verdun-Plaine, et la création d'un écoquartier sur le secteur Ecouades Est, comprenant environ 1000 logements, des commerces, un groupe scolaire, un gymnase, de nombreux espaces verts et un parc.

Le dossier soumis à cette procédure comporte notamment le dossier de création de ZAC, l'Autre d'Impact, l'avis des associations existantes et le renvoi en réponse de GPA aux recommandations de l'autorité environnementale. Pendant toute la durée de la participation, il sera mis à la disposition du public :

- sur le site dédié au projet : <http://zacquartiersdestaverny.participationdupublic.net>
- sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Aménagement-du-territoire-et-construction/Zones-d-Aménagement-concertées-et-Aménagement-commercial/Z.A.C.-sous-maîtrise-d'ouvrage-de-l'ETAT-et-de-ses-établissements-publics>
- sur la plateforme du ministère de l'écologie : <https://www.projets-environnement.gouv.fr>

Pendant toute la durée de la participation, le public pourra faire parvenir ses observations et propositions par voie électronique :

- sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Aménagement-du-territoire-et-construction/Zones-d-Aménagement-concertées-et-Aménagement-commercial/Z.A.C.-sous-maîtrise-d'ouvrage-de-l'ETAT-et-de-ses-établissements-publics>
- sur la plateforme du ministère de l'écologie : <https://www.projets-environnement.gouv.fr>

La décision pouvant être adoptée au terme de la participation du public par voie électronique est l'avis de création de la ZAC « Quartiers des T » à Taverny signé par le préfet du Val-d'Oise.

EP 23-200 / contact@publiegal.fr

7327726501 - AA

Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

**DRIT DE PRÉEMPTION URBAIN**

Par délibération en date du 4 avril 2023, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise a actualisé le périmètre du Droit de Préemption Urbain délégué à la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, sur les parcelles actives de Vert Galant, des Béthunes et des Bellevues. Ces périmètres se substituent à toutes autres dispositions antérieures. Leditte délibération ainsi que les plans de délimitation du DPU délégué sont consultables à l'Hôtel d'agglomération, Paris de la Préfecture à Cergy.

7329653801 - AA

**Déclaration en état d'abandon manifeste du bien situé au 1, rue de la Gare, cadastré section AE n°78**  
Dossier présentant le projet simplifié d'acquisition publique

**AVIS DE MISE À DISPOSITION DU PUBLIC**

Par délibération en date du 2 mars 2023, le Conseil municipal de Vaires-la-Petite a déclaré le bien cadastré section AE n°78 situé 1, rue de la Gare, en état d'abandon manifeste et a décidé d'en poursuivre l'exploitation au profit de la ville en vue de faire cesser cet état d'abandon, de sécuriser le secteur et de faire réhabiliter la construction existante, par un tiers, après lui avoir cédé, en mettant en œuvre la procédure prévue aux articles L.2243-1 à L.2243-4 du Code général des collectivités territoriales.

Le conseil municipal a également autorisé le Maire à constituer un dossier présentant le projet simplifié d'acquisition publique ainsi que l'évaluation sommaire de son coût, dossier qui sera mis à disposition du public en mairie, consultables aux jours et heures d'ouverture pendant une durée d'un mois.

Ce dossier est consultable en mairie de Vaires-la-Petite du mardi au samedi de 9 h 00 à 17 h 00 et sur le site internet de la commune <https://vaires.fr>.

Pendant la durée de la mise à disposition du public, chacun peut formuler ses observations sur un registre en mairie destiné à les recevoir ainsi que par courrier adressé en mairie à l'attention de Monsieur le Maire et par courriel à l'adresse suivante : [hoteleville@vaires.fr](mailto:hoteleville@vaires.fr)

A la fin de cette mise à disposition, le projet simplifié d'acquisition publique ainsi que les observations du public seront transmis à Monsieur le Préfet du

Val-d'Oise afin qu'il déclare d'utilité publique ledit projet et déclare cessible le bien cadastré section AE n°78.

7328748701 - AA  
PRÉFET DU VAL-D'OISE  
Direction de la coordination et de l'appui territorial

**Commission départementale d'aménagement commercial**  
**EXTRAIT D'AVIS**

La commission départementale d'aménagement commercial du Val-d'Oise (CDAC 95), s'est réunie à Cergy le mardi 9 mai 2023, afin d'examiner une demande d'autorisation d'exploitation commerciale, déposée par la SCI Herblay Paul Langevin.

Cette demande, enregistrée le 22 mars 2023 sous le n° 95, a été autorisée par la CDAC 95 et concerne un projet d'intervention d'un ensemble commercial à Herblay-sur-Seine par création d'un magasin d'ameublement "Karaca" de 700 m<sup>2</sup> de surface de vente. Avec cette extension, la surface de vente totale de cet ensemble commercial, composé de trois magasins ("Mobilier", 333,3 m<sup>2</sup>; "Distribo", 116,1 m<sup>2</sup>; "Karaca", 700 m<sup>2</sup>), sera portée à 1 379,3 m<sup>2</sup>.

Le projet se situe 8, avenue Paul-Langevin à Herblay-sur-Seine (95200).

Cette demande d'autorisation d'exploitation commerciale est liée à la demande de permis de construire n° 05330622 H0062, déposée le 19 décembre 2022 par la société susvisée en mairie d'Herblay-sur-Seine.

La CDAC 95 ayant émis un avis favorable, le permis de construire tient lieu d'autorisation d'exploitation commerciale conformément aux dispositions de l'article L.424-4 du Code de l'urbanisme. L'avis de la CDAC 95 peut faire l'objet d'un recours, présenté au président de la Commission nationale d'aménagement commercial dans un délai d'un mois, conformément aux articles R752-30 et suivants du Code de commerce.

7326630401 - AA

Commune d'ÉRANGY  
**AVIS DE MISE À DISPOSITION DU PUBLIC**

Par arrêté du 21 avril 2023, le Maire de la commune d'Érigny a défini les modalités d'organisation de l'enquête publique relative au projet de modification du Plan Local d'Urbanisme.

À cet effet, le Président du Tribunal administratif de Paris a désigné M. Olivier ROLLIN, en qualité de commissaire enquêteur.

Le projet de modification du Plan Local d'Urbanisme est consultable sur le site internet de la commune d'Érigny.

Le dossier d'enquête peut être consulté au centre technique municipal situé au 104, rue de l'Ambassadeur à Érigny aux heures et jours habituels d'ouverture du Département Vie Urbaine de la ville d'Érigny les lundis, mardis, mercredis, jeudis et vendredis de 9 h 30 à 12 h 00.

Il peut être également consulté sur le site internet de la ville à l'adresse suivante : <https://www.erigny.fr>

III. Présentation des observations

Pendant toute la durée de l'enquête les remarques du public pourront être :

- consignées sur le registre disponible au centre technique municipal, 104, rue de l'Ambassadeur aux jours et heures d'ouverture précédemment cités ;
- formulées par courrier portant la mention « enquête publique sur la révision du P.L.U. », à l'attention de M. le commissaire enquêteur envoyé à l'adresse suivante : Mairie d'Érigny Hôtel de ville, place Don Marino, 95610 Érigny-sur-Oise ;
- formulées par voie électronique à l'adresse : [enquete@publiegal.fr](mailto:enquete@publiegal.fr)

Une enquête publique ouverte seulement durant la durée de l'enquête publique et accessible uniquement au commissaire enquêteur :

- un registre électronique sera également mis à disposition pour recueillir les remarques du public sur le site internet de la ville.
- IV. Les permanences assurées

M. le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations et propositions du cours de permanences qui se déroulent :

ront :

- mardi 23 mai 2023 de 16 h 00 à 20 h 00 au Centre Technique municipal, - samedi 3 juin de 9 h 00 à 12 h 00 à l'Hôtel de Ville.
- mercredi 7 juin de 9 h 00 à 12 h 00 au Centre Technique municipal.
- vendredi 16 juin de 14 h 00 à 17 h 00 au Centre Technique municipal.

M. le Maire de l'enquête publique

À l'expiration du délai de l'enquête prévu, les registres seront clos et signés par le commissaire enquêteur qui disposera d'un délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête pour transmettre son rapport et ses conclusions motivées au Maire d'Érigny.

Une copie du rapport du commissaire enquêteur sera adressée à M. le Préfet du Département du Val-d'Oise ainsi qu'à M. le Président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public dès réception de celui-ci par les services de la ville, au centre technique municipal situé au 104, rue de l'Ambassadeur à Érigny aux jours et heures habituels d'ouverture et ce, pour une durée d'un an ou jusqu'à l'expiration par le Conseil municipal de la modification du Plan Local d'Urbanisme.

La personne responsable du projet auprès de laquelle des informations peuvent être demandées est M. le Maire d'Érigny.

7329087201 - AA

République Française  
Liberté - Égalité - Fraternité  
PRÉFET DU VAL-D'OISE  
Direction départementale des territoires

**Liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louves, Chennvières-lès-Louves, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses**  
**AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Par arrêté N° 2023-17261 du 9 mai 2023, une enquête publique est organisée sur les communes d'Épiais-lès-Louves, Chennvières-lès-Louves, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses du jeudi 1er juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus.

Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RESEAU et sa filiale SNCF Gares et Connexions, représentées par son directeur de projet, M. Olivier ROLLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louves, Chennvières-lès-Louves, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, en application notamment des articles L181-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R. 214-1 du Code de l'environnement, à savoir :

- Rubrique de la nomenclature : 2.1.5.0
- Volume de l'opération : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1/ Supérieure ou égale à 20 ha.
- Régime : autorisation
- Rubrique de la nomenclature : 1.11.0
- Volume de l'opération : sondage, forage, y compris les essais de pompage, création d'ouvrages souterrains, non destinés à un usage domestique, exécutés en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans des eaux souterraines, y compris dans les espaces d'accompagnement de cours d'eau.
- Régime : déclaration.

Les travaux projetés sont par ailleurs soumis à autorisation de défrichement, en application du Code Forestier, ainsi qu'à dérogation "espèces protégées" en application de l'article L411-2 du Code de l'environnement.

Par décision N° E2300018/95du 6 mars 2023, le président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

Président : M. Ronan HEBERT,  
Membre titulaires : Mme Annie POIRET - M. Claude ANDRY

Ces derniers recevront le public en mairie d'Épiais-lès-Louves, Chennvières-lès-Louves, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses selon le calendrier suivant :

- Épiais-lès-Louves  
Jeudi 15 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00,  
Chennvières-lès-Louves  
Mardi 6 juin 2023 de 15 h 00 à 18 h 00,  
Vémars  
Jeudi 1er juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00,  
Samedi 10 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00,  
Vendredi 30 juin 2023 de 15 h 00 à 18 h 00.
- Villeron  
Lundi 5 juin 2023 de 15 h 00 à 18 h 00,  
Vendredi 30 juin 2023 de 15 h 00 à 18 h 00.
- Marly-la-Ville  
Mardi 14 juin 2023 de 13 h 30 à 16 h 00,  
Mercredi 21 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00.
- Saint-Witz  
Mercredi 7 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00,  
Lundi 19 juin 2023 de 14 h 00 à 17 h 00.
- Fosses  
Mardi 13 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00.
- Fosses  
Mardi 20 juin 2023 de 13 h 30 à 16 h 30.

Pendant la durée de l'enquête publique, l'intégralité du dossier loi sur l'eau sera déposée en mairie et mis à la disposition du public.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance aux jours et heures ouvrables de la mairie, formuler ses observations sur le Registre d'enquête ouvert à cet effet et y adresser toute correspondance au commissaire en quêteur.

Un accès gratuit à ce dossier sera garanti depuis un poste informatique installé en mairie.

Ce dossier sera également consultable à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.projets-roissy-picardie-autorisation-environnementale>

Conformément à l'article R123-21 du Code de l'environnement, une copie des rapports et des conclusions des commissaires enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie et ainsi que sur le site internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-issues-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, ainsi que le présent avis sont mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise.

Le présent avis est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Val-d'Oise par les soins du préfet du moins 15 jours avant le début de l'enquête et sera rapporté dans les 8 premiers jours de celle-ci soit, le mercredi 17 mai 2023 puis le mercredi 7 juin 2023.

Cet avis sera également affiché dans les communes citées au moins 15 jours avant le début de l'enquête, soit dès le mercredi 17 mai 2023 et devra le rester jusqu'à la fin de celle-ci, soit jusqu'au vendredi 30 juin 2023 inclus.

EP 23-209 / contact@publiegal.fr

**ATTESTATION**

Nous vous informons que l'attestation de parution est délivrée systématiquement par retour



**Tarif de référence stipulé dans Art.2 de l'arrêté ministériel du 27 décembre 2022 soit 0,221 € ht le caractère**

Les annonces sont informées que, conformément au décret n° 2012-1547 du 28 décembre 2012, les annonces légales portant sur les sociétés et fonds de commerce concernées et publiées dans les journaux d'annonces légales, sont obligatoirement mises en ligne dans une base de données numérique centrale, [www.actualegles.fr](http://www.actualegles.fr).



9.6. Publicité légale La Gazette du Val-d'Oise – 2nde édition du 7 juin 2023

**X ANNONCES 95 JUDICIAIRES ET LÉGALES**

**Le Grand Parisien**  
Mercredi 7 juin 2023

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2023 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements 60 - 75 - 77 - 78 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95. La vérification des annonces judiciaires et légales définie par l'article du ministre de la Culture et de la Communication du 27 décembre 2022 est la suivante pour les départements Charente-Maritime - Languedoc-Roussillon - Lot-et-Garonne - Moselle - Normandie - Nord - Pyrénées-Orientales - Savoie - Seine-et-Marne - Yvelines - 60 (S 060) - 75 (S 075) - 77 (S 077) - 78 (S 078) - 91 (S 091) - 92 (S 092) - 93 (S 093) - 94 (S 094) - 95 (S 095). La vérification des annonces judiciaires et légales définie par l'article du ministre de la Culture et de la Communication du 27 décembre 2022 est la suivante pour les départements Charente-Maritime - Languedoc-Roussillon - Lot-et-Garonne - Moselle - Normandie - Nord - Pyrénées-Orientales - Savoie - Seine-et-Marne - Yvelines - 60 (S 060) - 75 (S 075) - 77 (S 077) - 78 (S 078) - 91 (S 091) - 92 (S 092) - 93 (S 093) - 94 (S 094) - 95 (S 095). La vérification des annonces judiciaires et légales définie par l'article du ministre de la Culture et de la Communication du 27 décembre 2022 est la suivante pour les départements Charente-Maritime - Languedoc-Roussillon - Lot-et-Garonne - Moselle - Normandie - Nord - Pyrénées-Orientales - Savoie - Seine-et-Marne - Yvelines - 60 (S 060) - 75 (S 075) - 77 (S 077) - 78 (S 078) - 91 (S 091) - 92 (S 092) - 93 (S 093) - 94 (S 094) - 95 (S 095).

**LES MARCHÉS PUBLICS**  
Consultez aussi nos annonces sur <http://avisdemarches.leparisien.fr>

**Marchés - de 90 000 Euros**



AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

**AGGLOMERATION ROISSY PAYS DE FRANCE**

M Pascal DOLL - Président  
6 BIS AVENUE CHARLES DE GAULLE  
95700 ROISSY-EN-FRANCE  
Tél : 01 34 29 03 06  
SIRET 200038855000118  
Référence acheteur : LP02302  
L'avis implique un marché public.

**Objet : Travaux de renouvellement des installations d'éclairage public de la commune de LE PLESSIS-GASSOT**

**Procédure :**  
Procédure adaptée  
Forme du marché : Prestation divisée en lots non

**Remise des offres :** 21/06/23 à 12h00 au plus tard.

**Envoi à la publication le :** 05/06/2023  
Les dépôts de plis doivent être impérativement remis par voie dématérialisée. Pour retourner cet avis intégral, accéder au URL, poser des questions à l'acheteur, déposer un plier : voir <https://www.roissypaysdefrance.fr/marchés-publics>

**Avis divers**

**PREFET DU VAL-D'OISE**  
**DIRECTION DE LA COORDINATION ET DE L'APPUI TERRITORIAL**  
**BUREAU DE LA COORDINATION ADMINISTRATIVE**  
**SECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES**  
**AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC**

Par arrêté préfectoral n° IC-23-063 du 24 mai 2023, pris sur le fondement du code de l'environnement, une consultation du public d'une durée de quatre semaines est ouverte

més à une utilisation  
1. La puissance maximale de l'ensemble des machines fixes pouvant concourir simultanément au fonctionnement de l'installation, et/ou,  
a) Supérieure à 200 kW (Concasseur - Puissance 261 kW)

Conformément à l'article R. 512-46-14 du code de l'environnement, le dossier est tenu à disposition du public en mairie d'ARGENTEUIL, pendant une durée de quatre semaines. Le public peut formuler ses observations sur le projet avant le rattachement au jour et heures ouvrables de ladite mairie, les adresser au préfet par lettre avant la fin du délai de consultation du public à : Préfecture du Val-d'Oise - direction de la coordination et de l'appui territorial - bureau de la coordination administrative - section des installations classées - CS 20105 - 5, avenue Bernard Hirsch - 95010 CERGY-PONTOISE Cedex ou, le cas échéant, par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-ic@val-doise.gouv.fr](mailto:pref-ic@val-doise.gouv.fr)

Ne seront prises en considération que les observations ayant été envoyées avant la fin de mise à disposition du public, la date portée automatiquement sur les messages électroniques faisant foi.

Le présent avis est consultable sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, via l'adresse internet : [www.val-doise.gouv.fr/nubrique](http://www.val-doise.gouv.fr/nubrique) - Actions de l'Etat - Environnement risques et nuisances - (0)PE) Installations classées pour la protection de l'environnement - Consultations du public 2023.

Le dossier de demande d'enregistrement précède son dépôt pendant une durée de quatre semaines sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise sous l'adresse susmentionnée.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour statuer sur la demande, par arrêté préfectoral d'enregistrement, éventuellement assorti de prescriptions particulières complémentaires aux prescriptions générales (fixes par arrêté ministériel), ou par arrêté préfectoral de refus.

La présente publication est faite en exécution de l'article R. 512-46-13 du code de l'environnement.

**DECLARATION EN ETAT D'ABANDON MANIFESTE DU BIEN SITUÉ AU 1 RUE DE LA GARE, CADASTRE**

**SECTION AE N°78 DOSSIER PRESENTANT LE PROJET SIMPLIFIÉ D'ACQUISITION PUBLIQUE**

**AVIS DE MISE A DISPOSITION DU PUBLIC**

Par délibération en date du 2 mars 2023, le Conseil Municipal de

**VIARMES**

a déclaré le bien cadastré section AE n°78 situé au 1 rue de la Gare en état d'abandon manifeste.

**PREFET DU VAL-D'OISE**

**DIRECTION DE LA COORDINATION ET DE L'APPUI TERRITORIAL**  
**BUREAU DE LA COORDINATION ADMINISTRATIVE**  
**SECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES**  
**AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC**

Par arrêté préfectoral n° IC-23-062 du 22 mai 2023, pris sur le fondement du code de l'environnement, une consultation du public d'une durée de quatre semaines est ouverte en mairie de SAINT-OUEN-LAUMONIE, du lundi 26 juin au lundi 24 juillet 2023 inclus, sur la demande d'enregistrement présentée par la société

**SCALEWAY**

représentée par M Laurent UBER - Vice-président Data Center - tél : 06 52 58 94 01 - Mtl : [hulard@scaleway.com](mailto:hulard@scaleway.com), en vue d'augmenter la puissance de l'installation de combustion (groupes électrogènes de secours) qu'elle exploite au sein du centre de stockage et traitement de données (Data Center) implantée sur le territoire de la commune de SAINT-OUEN-LAUMONIE - 7, Avenue de l'Épétie - Zone Industrielle de Vert Galant, conformément aux dispositions de l'article R. 512-7 du code de l'environnement.

Cette activité est répétitive, au titre des installations classées, sous la rubrique de classement préfixe ci-après : N° 2910-A-1 - Installation soumise à enregistrement - Installation de combustion (groupes électrogènes de secours) alimentée en fuel domestique d'une puissance thermique nominale totale supérieure ou égale à 20 MW, mais inférieure à 50 MW. Puissance thermique totale simultanée : 48,6 MW

Conformément à l'article R. 512-46-14 du code de l'environnement, le dossier est tenu à disposition du public en mairie de SAINT-OUEN-LAUMONIE pendant une durée de quatre semaines. Le public peut formuler ses observations sur le projet avant le rattachement au jour et heures ouvrables de la mairie, les adresser au préfet par lettre avant la fin du délai de consultation du public à : Préfecture du Val-d'Oise - direction de la coordination et de l'appui territorial - bureau de la coordination administrative - section des installations classées - CS 20105 - 5, avenue Bernard Hirsch - 95010 CERGY-PONTOISE Cedex ou, le cas échéant, par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-ic@val-doise.gouv.fr](mailto:pref-ic@val-doise.gouv.fr)

Ne seront prises en considération que les observations ayant été envoyées avant la fin de mise à disposition du public, la date portée automatiquement sur les messages électroniques faisant foi.

Le présent avis est consultable sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, via l'adresse internet : [www.val-doise.gouv.fr/nubrique](http://www.val-doise.gouv.fr/nubrique) - Actions de l'Etat - Environnement risques et nuisances - (0)PE) Installations classées pour la protection de l'environnement - Consultations du public 2023.

Le dossier de demande d'enregistrement précède son dépôt pendant une durée de quatre semaines sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise sous l'adresse susmentionnée.

**Enquête Publique**

**publilegal** 1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris  
[www.publilegal.fr](http://www.publilegal.fr)  
Tél : 01 42 96 96 58

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Liberté - Égalité - Fraternité  
**PREFET DU VAL-D'OISE**  
Direction départementale des territoires  
**RAPPEL**  
**AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE**  
**LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE**  
**SUR LES COMMUNES D'ÉPIAIS-LÈS-LOUVRES, CHENNEVIÈRES-LES-LOUVRES, VÈMARS, VILLERON, SAINT-WITZ, MARLY-LA-VILLE ET FOSSES**

Par arrêté N° 2023-17261 du 9 mai 2023, une enquête publique est organisée sur les communes d'Épiais-Les-Louvres, Chennevières-les-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses de : **[Jeudi 1er juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus]**  
Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RESEAU et sa filiale SNCF Gares et Connexions, représentées par son directeur de projet, M. Olivier ROLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-Les-Louvres, Chennevières-les-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, en application notamment des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.  
Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R.214-1 du code de l'environnement, à savoir :

**Rubrique de la nomenclature 2.1.5.0**  
Volume de l'opération Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :  
1) Supérieure ou égale à 20 ha

**Régime Autorisation**  
**Rubrique de la nomenclature 1.1.1.0**  
Volume de l'opération Sondage, forage, y compris les essais de portance, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau

**Régime Déclaration**  
Les travaux projetés sont par ailleurs soumis à autorisation de défrichement, en application du code forestier, ainsi qu'à dérogation "espèces protégées", en application de l'article L411-2 du code de l'environnement.

Par décision N° E2300018/95 du 6 mars 2023, le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

**Président :** Monsieur Ronan HEBERT  
**Membre titulaires :** Madame Annie POIRET  
Monsieur Claude ANDRY

- Épiais-Les-Louvres**  
Jeudi 15 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
**Chennevières-les-Louvres**  
Mardi 6 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
**Vémars**  
Jeudi 1er juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Samedi 10 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Vendredi 30 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
**Villeron**  
Lundi 5 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
Mercredi 14 juin 2023 De 13h30 à 16h00  
Mercredi 21 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
**Marly-la-Ville**  
Mercredi 7 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Lundi 19 juin 2023 De 14h00 à 17h00  
**Fosses**  
Mardi 13 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Mardi 20 juin 2023 De 13h30 à 16h30

Pendant la durée de l'enquête publique, l'intégralité du dossier loi sur l'eau sera déposé en mairie et mis à la disposition du public.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance aux jours et heures ouvrables de la mairie, formuler ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet et y adresser toute correspondance au commissaire enquêteur.

Un accès gratuit à ce dossier sera garanti depuis un poste informatique installé en mairie.

Ce dossier sera également consultable à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/prep-roy-picardie-autorisation-environnementale>

Conformément à l'article R123-21 du code de l'environnement, une copie des rapports et des conclusions des commissaires enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie et ainsi que sur le site internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante : <http://www.val-doise.gouv.fr/Portail/itque-epubliques/Environnement-Risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, ainsi que le présent avis sont mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise.

Le présent avis est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Val-d'Oise par les soins du préfet au moins 15 jours avant le début de l'enquête et sera rangée dans les 8 premiers jours de celle-ci soit, le mercredi 17 mai 2023 puis le mercredi 7 juin 2023.

Cet avis sera également affiché dans les communes citées au moins 15 jours avant le début de l'enquête, soit dès le mercredi 17 mai 2023 et devra le rester jusqu'à la fin de celle-ci, soit jusqu'au vendredi 30 juin 2023 inclus.

EP 23-209 / contact@publilegal.fr



## 9.7. Publicité légale Les Echos - 2nde édition du 7 juin 2023

ENTREPRISES

Mercredi 7 juin 2023 Les Echos 20

# La fin des chaudières à gaz n'est plus un tabou pour l'exécutif

- Trois ministères ont lancé mardi une concertation publique sur la décarbonation du bâtiment et des moyens de chauffage.
- Parmi les mesures envisagées figure la fin progressive des chaudières à gaz.

## ÉNERGIE

Nicolas Rauline et Sharon Wajsbot

Ce n'est plus une question taboue : la fin des chaudières à gaz en France est désormais clairement envisagée. Le gouvernement vient de lancer une concertation publique sur la décarbonation du secteur du bâtiment et des moyens de chauffage. Et un durcissement des règles sur les énergies fossiles, gaz et fioul, est probable. Une révolution, puisque le gaz reste le principal mode de chauffage des Français : plus de 10 millions de logements individuels et collectifs sont équipés, même si les ventes sont en fort déclin, pour 3 millions de chaudières au fioul.

Le dispositif n'est pas défini. L'idée serait d'étendre ce qui s'applique déjà aux maisons individuelles neuves, où l'installation de nouvelles chaudières à gaz est interdite depuis janvier 2022. A partir de 2025, cette interdiction concernera aussi les logements collectifs neufs.

Pour l'ancien, la question reste en suspens. « La fin des chaudières à gaz fait partie des possibilités posées sur la table, indique-t-on au ministère de la Transition énergétique, qui rappelle que l'objectif reste la sortie des énergies fossiles. Mais ce serait forcément très progressif et il n'y aurait pas de remplacement obligatoire. »

## Solutions hybrides

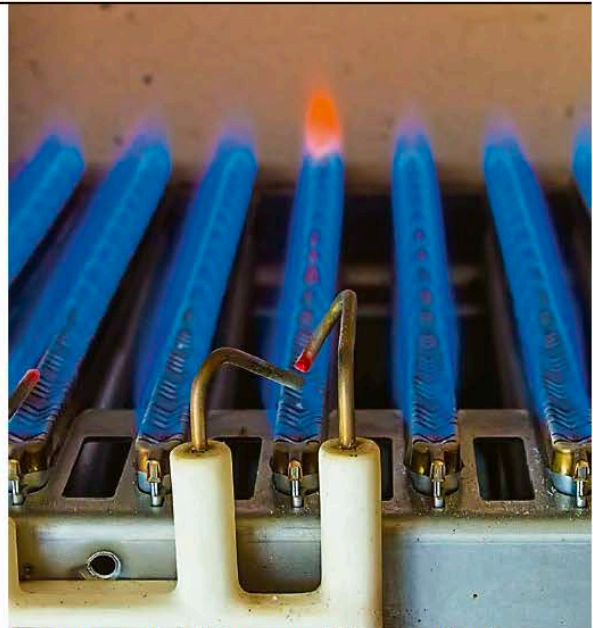
D'autres mesures sont envisagées pour inciter à passer à des énergies plus propres et atteindre les objectifs de décarbonation fixés par le gouvernement, à l'image de la suppression de toutes les aides pour l'installation de chaudières à gaz, y compris celles à très haute performance énergétique (THPE), à travers MaPrimeRénov'. « On peut envisager des solutions hybrides, il faut aussi pousser pour le développement du biogaz, qui ne représente aujourd'hui que 2 % de la consommation de gaz en France », explique-t-on au cabinet d'Agnès Pannier-Runacher.

Parmi les propositions sur la table figure notamment le renfor-

cement des dispositifs d'aide pour l'équipement d'une pompe à chaleur et l'accompagnement de la filière dans sa transition, alors que les installateurs ont aujourd'hui du mal à suivre la demande. « On compte aujourd'hui 7000 installateurs de chaudières en France, la transition est déjà largement entamée, avec notamment des formations pour l'installation de pompes à chaleur, fait-on valoir au ministère de la Transition énergétique. Nous allons accompagner cette transition progressive. » Des solutions hybrides se développent aussi comme des chaudières fonctionnant à l'électricité mais capables de repasser au gaz en cas de pic de consommation du réseau électrique.

## Fermé opposition

Lancée suite à la présentation du plan d'Elisabeth Borne pour le climat, l'idée de commencer à plancher sur la fin du chauffage au gaz a fait bondir l'ensemble des acteurs du secteur, d'Engie à GRDF en passant par GRTgaz, persuadés que le gaz a toute sa place dans la transition énergétique. Très mobilisés, ils



Les acteurs du secteur, d'Engie à GRDF en passant par GRTgaz, sont persuadés que le gaz a toute sa place dans la transition énergétique. Photo Shutterstock

ont fait comprendre leur ferme opposition sur ce sujet très sensible, tant aux parlementaires qu'aux membres du gouvernement. « Ce n'est pas parce que l'on interdit un type de chaudière que l'on va décarboner, c'est une fausse bonne idée, expliquait récemment à « Echos » Laurence Poirier-Dietz, directrice générale de GRDF. Avec une chaudière THPE, qui est compatible avec le biogaz, on réalise 30 % d'économies d'énergie. Nous avons l'air d'avoir besoin de cette sobriété. »

Au sein des pouvoirs publics, on insiste toutefois sur la nécessité d'anticiper sur un tel sujet. « A un moment donné, si on veut attendre le "net zero", il faudra changer de mode de chauffage », pointe une source proche des pouvoirs publics qui poursuit : « Il y a plusieurs manières

de faire, soit on attend le dernier moment, et le coût du réseau ne va cesser de croître pour les consommateurs ; soit on planifie les choses en commençant par les zones où les alternatives au chauffage au gaz sont les plus évidentes. »

## Point de crispation

Autre point de crispation pour la filière gaz : la biomasse. Si ces derniers mois, les énergéticiens n'ont cessé de vanter le potentiel du biogaz, soucieux d'embarquer le gaz dans la trajectoire de décarbonation des pouvoirs publics en cours de révision (la programmation pluriannuelle de l'énergie, PPE), les pouvoirs publics et certains acteurs de la filière n'ont pas la même analyse sur la biomasse disponible pour produire ce biogaz. « Out, if it

suffisamment de biomasse pour produire du biogaz de façon importante, mais cela implique de limiter d'autres usages, dans l'élevage ou à l'export, il ne faut pas oublier du début », regrette un spécialiste.

L'objectif premier du gouvernement reste la décarbonation du secteur du bâtiment, responsable de 18 % des émissions de gaz à effet de serre. Et à lui seul, le gaz représenterait 70 % des émissions du bâtiment. D'ici à 2030, les émissions de carbone du bâtiment doivent être réduites drastiquement, pour atteindre 30 millions de tonnes, contre 75 millions en 2021.

La concertation est ouverte jusqu'au 28 juillet. Les résultats seront restitués à l'automne et pourraient nourrir les réflexions en cours pour les futurs projets de loi et la PPE. ■

## annonces judiciaires & légales

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté - Égalité - Fraternité  
PRÉFET DU VAL-D'OISE  
Direction départementale des territoires  
**RAPPEL**  
**AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE**  
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE  
SUR LES COMMUNES D'ÉPIAIS-LÈS-LOUVRES, CHENNEVIÈRES-LES-LOUVRES, VÉMARIS, VILLERON, SAINT-WITZ, MARLY-LA-VILLE ET FOSSES

Par arrêté N° 2023-17261 du 9 mai 2023, une enquête publique est organisée sur les communes d'Épiais-lès-Louvers, Chennevières-les-Louvers, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses du :

[jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus]  
Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RESEAU et sa filiale SNCF Gares et Connexions, représentées par son directeur de projet, M. Olivier ROLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvers, Chennevières-les-Louvers, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, en application notamment des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R.214-1 du code de l'environnement, à savoir :

Rubrique de la nomenclature 2.1.5.0  
Volume de l'opération Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, dont : 1/1 Supérieure ou égale à 20 ha

Régime Autorisation  
Rubrique de la nomenclature 1.1.1.0  
Volume de l'opération Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau

Régime Déclaration  
Les travaux projetés sont par ailleurs soumis à autorisation de défrichement, en application du code forestier, ainsi qu'à dérogation "espèces protégées", en application de l'article L4112-2 du code de l'environnement.

Par décision N° E2300018/06 du 6 mars 2023, le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

Président : Monsieur Ronan HEBERT  
Membre titulaires : Madame Annie POIRET  
Monsieur Claude ANDRY

Ces derniers recevront le public en mairie d'Épiais-lès-

Louvers, Chennevières-les-Louvers, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses selon le calendrier suivant :

Épiais-lès-Louvers  
Jeudi 15 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Chennevières-les-Louvers  
Mardi 6 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
Vémars  
Jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Samedi 10 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Vendredi 30 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
Villeron  
Lundi 5 juin 2023 De 15h00 à 18h00  
Mercredi 14 juin 2023 De 13h30 à 16h00  
Mercredi 21 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Marly-la-Ville  
Mercredi 7 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Lundi 10 juin 2023 De 14h00 à 17h00  
Saint-Witz  
Mardi 13 juin 2023 De 9h00 à 12h00  
Fosses  
Mardi 20 juin 2023 De 13h30 à 16h30

Pendant la durée de l'enquête publique, l'intégralité du dossier loi sur l'eau sera déposé en mairie et mis à la disposition du public.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance aux jours et heures ouvrables de la mairie, formuler ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet et y adresser toute correspondance au commissaire enquêteur.

Un accès gratuit à ce dossier sera garanti depuis un poste informatique installé en mairie.

Ce dossier sera également consultable à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.friep-roissy-picardie-autorisation-environnementale>

Conformément à l'article R123-21 du code de l'environnement, une copie des rapports et des conclusions des commissaires enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie et ainsi que sur le site internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

---  
L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, ainsi que le présent avis sont mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise.

Le présent avis est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Val-d'Oise par les soins du préfet au moins 15 jours avant le début de l'enquête et sera rappliqué dans les 5 premiers jours de celle-ci soit, le mercredi 17 mai 2023 puis le mercredi 7 juin 2023.

Cet avis sera également affiché dans les communes citées au moins 15 jours avant le début de l'enquête, soit dès le mercredi 17 mai 2023 et devra le rester jusqu'à la fin de celle-ci, soit jusqu'au vendredi 30 juin 2023 inclus.

EP 23-209 / contact@publegal.fr

La ligne de référence est de 40 signes en corps minimal de 6 points didot.

## Efficacité énergétique : il va falloir tripler les investissements, alerte l'AIE

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) recommande la mise en place de politiques adaptées pour rendre plus attractifs les investissements dans l'efficacité énergétique.

Enrique Moreira et S.W.

C'est l'un des leviers essentiels pour atteindre les objectifs de transition énergétique, mais il est pour le moment bien trop peu actionné. L'efficacité énergétique mondiale a progressé de 2,2 % en 2022, soit deux fois moins que la moyenne des cinq dernières années, indique l'Agence internationale de l'énergie (AIE).

En conséquence, la demande mondiale d'énergie a crû de 1 % l'an dernier. « Sans les progrès de l'efficacité énergétique, ces besoins auraient été presque trois fois plus importants », note positivement l'AIE dans un rapport publié ce mercredi matin.

## Electrochoc

La communauté internationale devra toutefois faire beaucoup plus si elle entend atteindre l'objectif du scénario « zéro émission nette », que s'est fixée l'agence à horizon 2030. Et cela passera nécessairement par un triplement des investissements dans l'efficacité énergétique.

En 2023, ces financements devraient atteindre 624 milliards de dollars (584 milliards d'euros).

investissements dans l'efficacité énergétique en 2022. Pour remplir l'objectif de l'AIE, ceux-ci devront obligatoirement être portés à 1.800 milliards de dollars d'ici 2030.

Jusqu'ici sous les radars, l'efficacité énergétique est revenue sur le devant de la scène depuis le début de la guerre en Ukraine, ménages, entreprises et gouvernement étant contraints de réduire les factures énergétiques, qui n'ont cessé de flamber l'an passé. Ce sujet sera au cœur des débats de la conférence annuelle organisée cette semaine par l'AIE, au palais des congrès de Versailles.

### Deux tiers des immeubles en construction dans le monde ne répondent à aucun standard en la matière.

« La crise a servi d'électrochoc, les gens réalisent désormais l'importance de l'efficacité énergétique », pointe Brian Matherway, le responsable de la division efficacité énergétique au sein de l'Agence internationale de l'énergie. Les ventes de pompes à chaleur ont ainsi augmenté de 10 % dans le monde entier en 2022, et de près de 40 % en Europe, note l'organisation. Tandis que la part mondiale des ventes de

de 70 % de la consommation énergétique mondiale, ont présenté l'an dernier des politiques d'efficacité énergétique. Ou alors, ont renforcé des politiques déjà existantes.

Cela ne suffira pas pour autant, alerte l'AIE. « Deux tiers des logements construits actuellement dans le monde ne répondent à aucun standard en termes de consommation d'énergie », constate Brian Matherway.

« Accélérer la cadence »

En novembre 2021, l'AIE appelait ainsi la France à « accélérer » les investissements dans les énergies propres, estimant le pays en retard sur ses objectifs de transition mais aussi d'efficacité énergétique. « L'élement déclencheur pour accélérer la cadence, ce sont les politiques qui permettent aux investissements de se déployer et de les rendre plus attractifs », insiste Brian Matherway.

L'Inflation Réduction Act, comme la réglementation européenne Repower EU doivent contribuer à accélérer les projets d'efficacité énergétique, mais ces politiques sont trop récentes pour avoir produit tous leurs effets.

L'Agence internationale de l'énergie recommande enfin d'accélérer la mise en œuvre complète des différents engagements d'efficacité annoncés par les Etats. Si tel est le cas, promet l'AIE, cela permettra de créer 12 millions



9.8. Publicité légale La Gazette du Val D'Oise - 2nde édition du 7 juin 2023

# Annonces légales

LA GAZETTE DU VAL D'OISE  
MERCREDI 7 JUIN 2023  
38  
actu.fr

Pour tous renseignements : Médialex : tél. 02.99.26.42.00

Département 95 - La Gazette - Mercredi 7 juin 2023

**Vente**

**RECTIFICATIF**

**VENTE PAR SUITE DE SAISIE IMMOBILIERE**

Au palais de Justice de PONTOISE (Val d'Oise) - 3 rue Victor Hugo

**LE 20 JUIN 2023 À 14 HEURES**

**UN APPARTEMENT AVEC PARKING**

11, RUE DU PONT DE LA SOIE PERSAN

Il convient de lire que le bien est situé 11 rue du Pont de la Soie Et non au numéro 1

**MISE A PRIX : 47 000,00 €**

146219

**Avis administratifs**

7328633801 - AA

**Déclaration en état d'abandon manifeste du bien situé au 1, rue de la Gare, cadastré section AE n°78 Dossier présentant le projet simplifié d'acquisition publique**

**AVIS DE MISE À DISPOSITION DU PUBLIC**

Par délibération en date du 2 mars 2023, le Conseil municipal de Vaires a déclaré le bien cadastré section AE n°78 situé 1, rue de la Gare, en état d'abandon manifeste et a décidé d'en poursuivre l'expropriation au profit de la ville en vue de faire cesser cet état abandon, de sécuriser le secteur et de faire réhabiliter la construction existante, par un tiers, après lui avoir cédé, en mettant en œuvre la procédure prévue aux articles L.2243-1 à L.2243-4 du Code général des collectivités territoriales.

Le conseil municipal a également autorisé le Maire à constituer un dossier présentant le projet simplifié d'acquisition publique ainsi que l'évaluation sommaire de son coût, dossier qui sera mis à disposition du public en mairie, consultables aux jours et heures d'ouverture pendant une durée d'un mois.

Ce dossier est consultable en mairie de Vaires du 26 mai 2023 au 30 juin 2023 aux jours et heures habituels d'ouverture, à savoir du mardi au samedi de 9h à 11h45 et sur le site internet de la commune <https://vaires.fr>

Pendant la durée de la mise à disposition du public, chacun peut formuler ses observations sur un registre en mairie destiné à les recevoir ainsi que par courrier adressé en mairie à l'attention de Monsieur le Maire et par courriel à l'adresse suivante [hoteleville@vaires.fr](mailto:hoteleville@vaires.fr) ou [hoteleville@vaires.fr](mailto:hoteleville@vaires.fr)

7330642701 - AA

République Française - Liberté - Egalité - Fraternité  
Préfecture du Val-d'Oise  
Direction départementale des territoires  
Commune de VALMONDOIS

**Projet d'acquisition du chemin sous l'Église à Valmondois**

**RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Avis d'ouverture d'enquête préalable à la DUP et parcellaire conjointe, au profit et sur le territoire de la commune de Valmondois, concernant le projet d'acquisition du chemin sous l'Église à Valmondois.

Par arrêté préfectoral N° 2023-17291, il sera procédé du lundi 5 juin à 9 h 00 au lundi 19 juin 2023 à 12 h 00 inclus, soit pendant 15 jours consécutifs, à une enquête préalable à la DUP et parcellaire conjointe relative au projet d'acquisition du chemin sous l'Église à Valmondois.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Valmondois, 28, Grande-Rue, 95760 Valmondois.

Le dossier d'enquête (préalable à la DUP et parcellaire) sera consultable :

- Sur le site internet de la préfecture à l'adresse suivante : <https://www.val-doise.gouv.fr/actions-d-Etat/Aménagement-du-territoire-et-construction/Urbanisme-Planification-Logement/Les-declarations-d-utilité-publique/DUP>
- Pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire du dossier d'enquête (préalable à la DUP et parcellaire) ainsi que des registres d'enquête, permettant à chacun d'y consigner ses observations dans le respect des mesures sanitaires en vigueur, seront déposés et mis à la disposition du public aux jours et horaires d'ouverture habituels de la mairie, soit :

- A la mairie de Valmondois à l'accueil 28, Grande-Rue, 95760 Valmondois.
- lundi de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- mardi de 9 h 00 à 12 h 00 et de 15 h 00 à 19 h 00 ;
- jeudi de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- vendredi de 9 h 00 à 12 h 00 et de 15 h 00 à 17 h 00 ;
- samedi de 9 h 00 à 12 h 00.

Mme Dalila DA COSTA ALVES, technicien supérieur en chef à la retraite, est désignée en qualité de commissaire enquêteur.

Elle se tiendra à la disposition du public avec le dossier d'enquête et un Registre d'enquête lors des 3 permanences qu'elle assurera aux lieux, jours et heures suivants :

- Mairie de Valmondois, 28, Grande-Rue, 95760 Valmondois ;
- Le lundi 5 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00 dans le bureau des adjoints ;
- le mardi 13 juin 2023 de 16 h 00 à 19 h 00 dans le bureau des adjoints ;
- le lundi 19 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00 dans le bureau des adjoints.

Les observations pourront également être adressées par écrit à l'attention personnelle de la commissaire enquêteur, au siège de l'enquête, à l'adresse indiquée précédemment. Ces observations seront annexées au Registre d'enquête sans délai.

Les courriers et courriels réceptionnés le lundi 19 juin 2023 après 12 h 00, après la clôture de l'enquête, ne seront pas pris en compte.

La commissaire enquêteur déposera d'un délai d'un mois, à compter de la clôture des enquêtes préalable à la DUP et parcellaire conjointe, pour rédiger son rapport et ses conclusions motivées pour chacune des deux enquêtes.

73290801 - AA

**Préfet du VAL-D'OISE**

Direction de la coordination et de l'appui territorial  
Bureau de la coordination administrative  
Section des installations classées

**Société SCALEWAY :**

**Augmentation de la puissance de l'installation de combustion**

**AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC**

Par arrêté préfectoral n° IC-23-062 du 22 mai 2023, pris sur le fondement de la loi de l'environnement, une consultation du public d'une durée de quatre semaines est ouverte en mairie de Saint-Ouen-L'Aumône, du lundi 28 juin au mardi 24 juillet 2023 inclus, sur la demande d'enregistrement présentée par la société SCALEWAY, représentée par M. Laurent UBER, vice-président Data Center, tél. 09 50 89 94 01 - Mail : [luber@scaleway.com](mailto:luber@scaleway.com), en vue d'augmenter la puissance de l'installation de combustion (groupes électrogènes de secours) qu'elle exploite au sein du centre de stockage et traitement de données (Data Center) implanté sur le territoire de la commune de Saint-Ouen-L'Aumône, 7, avenue de l'Éguillette, Zone Industrielle du Vert Galet, conformément aux dispositions de l'article L. 512-7 du Code de l'environnement.

Cette activité est répertoriée, au titre des installations classées, sous la rubrique de classement précisée ci-après : N° 2910-A-1 - Installation soumise à enregistrement

Installation de combustion (groupes électrogènes de secours) alimentée en foin domestique d'une puissance thermique nominale totale supérieure ou égale à 20 MW, mais inférieure à 50 MW (Puissance thermique totale simultanée : 48,6 MW)

Conformément à l'article R. 512-46-14 du code de l'environnement, le dossier est tenu à disposition du public en mairie de Saint-Ouen-L'Aumône pendant une durée de quatre semaines. Le public peut formuler ses observations sur le registre ouvert à cet effet aux jours et heures ouvrables de la mairie, les adresser au préfet par lettre avant la fin du délai de consultation du public à : Préfecture du Val-d'Oise, direction de la coordination et de l'appui territorial, bureau de la coordination administrative, section des installations classées, CS 20106, avenue Bernard Hirsch, 95010 Cergy-Pontoise cedex ou, le cas échéant, par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-icpe@val-doise.gouv.fr](mailto:pref-icpe@val-doise.gouv.fr)

Ne seront prises en considération que les observations ayant été envoyées avant la fin de mise à disposition du public, la date portée automatiquement sur les messages électroniques faisant foi.

Le présent avis est consultable sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, via l'adresse internet : [www.valoise.gouv.fr](http://www.valoise.gouv.fr) rubrique : Actions de l'Etat - Environnement risques et nuisances - (ICPE) Installations classées pour la protection de l'environnement - Consultations du public 2023.

Le dossier de demande d'enregistrement préalable sera déposé pendant une durée de quatre semaines sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise sous l'adresse susmentionnée.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour statuer sur la demande, par arrêté préfectoral d'enregistrement, (éventuellement assorti de prescriptions particulières complémentaires aux prescriptions générales fixées par arrêté ministériel), ou par arrêté préfectoral de refus.

La présente publication est faite en exécution de l'article R. 512-46-13 du Code de l'environnement.

7330106801 - AA

République Française  
Liberté - Egalité - Fraternité  
Préfet du VAL-D'OISE  
Direction départementale des territoires

**Liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fossez**

**RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Par arrêté N° 2023-17261 du 9 mai 2023, une enquête publique est organisée sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fossez, en application notamment des articles L181-1 et suivants du Code de l'environnement.

Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RESEAU et sa filiale SNCF Gares et Connexions, représentées par son directeur de projet, M. Olivier ROLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fossez, en application notamment des articles L181-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R.214-1 du Code de l'environnement, à savoir :

Rubrique de la nomenclature : 2.1.5.0  
Volume de l'opération : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, à surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1/ Supérieure ou égale à 20 ha.

Régime : autorisation

Rubrique de la nomenclature : 1.1.1.0  
Volume de l'opération : sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrages souterrains, non destinés à un usage domestique, exécutés en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau.

Les travaux projetés sont par ailleurs soumis à autorisation de défrichement, en application du Code forestier, ainsi qu'à dérogation "espèces protégées", en application de l'article L411-2 du Code de l'environnement.

Par décision N° E2300018/95 du 6 mars 2023, le président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

Président : M. Roman HEBERT  
Membres titulaires : Mme Annie POIRET - M. Claude ANDRY  
Ces derniers recevront le public en mairie d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fossez selon le calendrier suivant :

- Épiais-lès-Louvres
- Jeudi 15 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00.
- Chennevières-lès-Louvres
- Mardi 6 juin 2023 de 15 h 00 à 18 h 00.
- Vémars
- Jeudi 1er juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00.
- Samedi 10 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00.
- Vendredi 30 juin 2023 de 15 h 00 à 18 h 00.
- Villeron
- Lundi 5 juin 2023 de 15 h 00 à 18 h 00.
- Mercredi 14 juin 2023 de 13 h 30 à 16 h 00.
- Mercredi 21 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00.
- Marly-la-Ville
- Mercredi 7 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00.
- Lundi 19 juin 2023 de 14 h 00 à 17 h 00.
- Saint-Witz
- Mardi 13 juin 2023 de 9 h 00 à 12 h 00.
- Fossez
- Mardi 20 juin 2023 de 13 h 00 à 16 h 30.

Pendant la durée de l'enquête publique, l'intégralité du dossier (ou sur l'eau sera déposée en mairie et mise à la disposition du public.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance aux jours et heures ouvrables de la mairie, formuler ses observations sur le Registre d'enquête ouvert à cet effet et y adresser toute correspondance au commissaire en chef.

Un accès gratuit à ce dossier sera garanti depuis un poste informatique installé en mairie.

Ce dossier sera également consultable à l'adresse suivante : <https://www.registrenumerique.fr/ep-roy-roy-picardie-autorisation-environnementale>

Conformément à l'article R123-21 du Code de l'environnement, une copie des rapports et des conclusions des commissions enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie et ainsi que sur le site internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-uranisme/Eau/Consultations-du-public>

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, ainsi que le présent avis sont mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise.

Le présent avis est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Val-d'Oise par les soins du préfet au moins 15 jours avant le début de l'enquête et sera rappelé dans les 6 premiers jours de celle-ci, le mercredi 17 mai 2023 puis le mercredi 7 juin 2023.

Cet avis sera également affiché dans les communes créées au moins 15 jours avant le début de l'enquête, soit dès le mercredi 17 mai 2023 et devra le rester jusqu'à la fin de celle-ci, soit jusqu'au vendredi 30 juin 2023 inclus.

EP 23-209 / contact@publiegal.fr

**La Gazette**  
Val d'Oise

10, place du Parc-aux-Charrettes  
10300 ROUEN  
Tél. 01 34 35 10 00 - Fax 01 34 35 10 30  
e-mail : [redaction95@publiehdosm.fr](mailto:redaction95@publiehdosm.fr)  
Éditeur : Julien DUCCOURT

**Société editrice :** PUBLIHEDOS SAS  
Siège social : 261 rue de Châteaurozon

**Publicité locale, régionale et petites annonces :** Tél. 01 34 35 10 07  
e-mail : [publi@thedosm.com](mailto:publi@thedosm.com)

Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP



## 9.9. Procès verbal de constat d'huissier d'affichage du 16 mai 2023



**SAS MyHuissier**  
**Société Titulaire d'un Office de Commissaires de Justice**  
**9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE**

Guillaume LE PEILLET - Julie DARCO  
Commissaires de Justice Associé

Olivia PLANTARD et Leticia SAILLE  
Commissaires de Justice salariés

Guillaume LÉTURGIE  
Clerc Habilité aux Constats

**07.82.79.99.60**  
[etude@myhuissier.com](mailto:etude@myhuissier.com)

**PROCES VERBAL DE CONSTAT**

L'an deux mille vingt-trois et le **SEIZE MAI**

**A LA REQUETE DE :**

**SNCF RESEAU Direction Générale Grands Projets Bâtiment EUROSTADE**  
**6 avenue François Mitterrand 93574 La Plaine Saint Denis Cedex,**  
agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux domiciliés audit siège.

**Laquelle m'expose :**

Que par arrêté préfectoral numéro 2023-17261, une enquête publique est organisée sur les communes de Vémars, Fosses, Saint-Witz, Marly la Ville, Villeron, Chennevières-Lès-Louvres, et Epiais-Lès-Louvres.

Que cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF réseaux et de sa filiale SNCF Gares et Connexions pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy Picardie.

**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



1

Qu'elle a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique en mairie de plusieurs communes du Val d'Oise, ainsi qu'à plusieurs adresses des différentes communes concernées.

Que dans le but de réserver ses droits, elle entend faire dresser par Commissaire de Justice un procès-verbal de constat attestant de la présence de ces affichages.

Qu'elle me requiert à cet effet.

**POURQUOI,  
DEFERANT A CETTE REQUISITION,  
JE, Guillaume LETURGIE,  
Clerc Habilité aux constats au sein de la SAS MyHuissier, Commissaires  
de Justice associés à la Résidence de PONTOISE, y demeurant, 9 Place  
Saint Louis, soussigné,**

Certifie m'être transporté ce jour en présence de Monsieur Didier ABDALCANY de la société Publilégal, à :

**La mairie d'EPIAIS-LES-LOUVRES**, 8 Rue du Manoir, où étant, depuis la voie publique, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, visible depuis la voie publique, présent dans un panneau réservé à cet effet.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



2

**La mairie de CHENNEVIERES-LES-LOUVRES**, 5 place de l'Eglise, où étant, depuis la voie publique, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, visible depuis la voie publique, présent dans un panneau réservé à cet effet.



**Sur la commune de CHENNEVIERES-LES-LOUVRES**, rue Emile Boisseau, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, fixé sur un piquet en bois.







Sur la commune de **VEMARS**, Départementale 16, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, présent sur un panneau directionnel à hauteur d'un rond-point.



**SAS MyHuisier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



4

**Sur la commune de VEMARS**, sur un chemin perpendiculaire à la Départementale 16, à proximité d'une voie ferrée, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, fixé sur un piquet en bois.

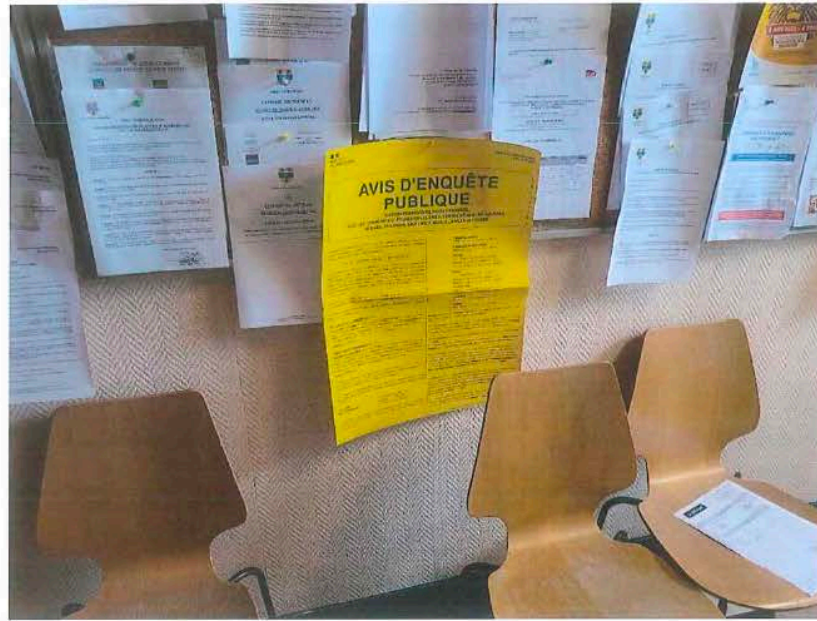


**La mairie de VEMARS**, 5 rue Léon Bouchard, où étant, depuis la voie publique, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, présent dans un panneau réservé à cet effet à l'intérieur de la mairie.







**Sur la commune de VEMARS**, départementale 9, à hauteur du chemin de Saint Germain, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur le poteau de rue.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE

6





**Sur la commune de VEMARS**, départementale 9, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

- Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un poteau directionnel.



**Sur la commune de VILLERON**, départementale 9, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

- Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un piquet en bois.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



7

**A la mairie de VILLERON**, 25 rue de Saint Germain, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un panneau réservé à cet effet.



**Sur la commune de VILLERON**, départementale 9, à proximité du cimetière, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un piquet en bois.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



8



**Sur la commune de SAINT-WITZ, 11 rue de la Ferme Saint Ladre, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :**

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un candélabre.



**Sur la commune de SAINT-WITZ, 4 route de Moinont, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :**

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un panneau directionnel.



**A la mairie de SAINT-WITZ**, 1 place Isabelle-De-Vy, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un panneau réservé à cet effet.



**A la mairie de FOSSES**, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un panneau réservé à cet effet situé au croisement entre l'avenue du Mesnil et l'avenue Camille Laverdure.







A la mairie de **MARLY LA VILLE**, 10 rue du Colonel Fabien, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur la porte vitrée du sas d'entrée de la mairie.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



11



**Sur la commune de MARLY LA VILLE**, Chemin des Peupliers, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, en deux points, sur le même chemin.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



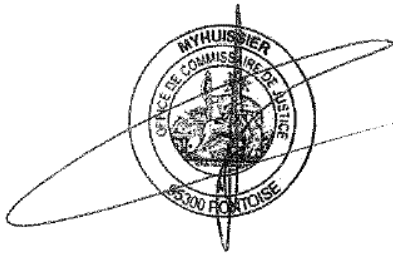
12

J'annexe au présent procès-verbal de constat l'avis d'enquête publique au format A3 identique à ceux affichés dans les différents endroits ci-dessus constatés.

**TELLES SONT MES CONSTATATIONS ;  
ET DE TOUT CE QUE DESSUS JE DRESSE LE PRESENT PROCES VERBAL  
DE CONSTAT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.**

*Le présent acte comporte 13 feuilles*

**Monsieur Guillaume LÉTURGIE  
Clerc habilité aux constats**



**Maître Julie DARCO  
Commissaire de Justice Associé**



# AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE  
SUR LES COMMUNES D'ÉPIAIS-LÈS-LOUVRES, CHENNEVIÈRES-LES-LOUVRES,  
VÉMARS, VILLERON, SAINT-WITZ, MARLY-LA-VILLE et FOSSES

Par arrêté N° 2023-17261 du 9 mai 2023, une enquête publique est organisée sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses du :

**jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus**

Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RESEAU et sa filiale SNCF Gares et Connexions, représentées par son directeur de projet, M. Olivier ROLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, en application notamment des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R.214-1 du code de l'environnement, à savoir :

**Rubrique de la nomenclature** 2.1.5.0

**Volume de l'opération** Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1/ Supérieure ou égale à 20 ha

**Régime** Autorisation

**Rubrique de la nomenclature** 1.1.1.0

**Volume de l'opération** Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau

**Régime** Déclaration

Les travaux projetés sont par ailleurs soumis à autorisation de défrichement, en application du code forestier, ainsi qu'à dérogation "espèces protégées", en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

Par décision N° E2300018/95 du 6 mars 2023, le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

**Président :** Monsieur Ronan HEBERT  
**Membre titulaires :** Madame Annie POIRET  
Monsieur Claude ANDRY

Ces derniers recevront le public en mairie d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses selon le calendrier suivant :

**Épiais-lès-Louvres**

Jeudi 15 juin 2023 De 9h00 à 12h00

**Chennevières-lès-Louvres**

Mardi 6 juin 2023 De 15h00 à 18h00

**Vémars**

Jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 De 9h00 à 12h00

Samedi 10 juin 2023 De 9h00 à 12h00

Vendredi 30 juin 2023 De 15h00 à 18h00

**Villeron**

Lundi 5 juin 2023 De 15h00 à 18h00

Mercredi 14 juin 2023 De 13h30 à 16h00

Mercredi 21 juin 2023 De 9h00 à 12h00

**Marly-la-Ville**

Mercredi 7 juin 2023 De 9h00 à 12h00

Lundi 19 juin 2023 De 14h00 à 17h00

**Saint-Witz**

Mardi 13 juin 2023 De 9h00 à 12h00

**Fosses**

Mardi 20 juin 2023 De 13h30 à 16h30

Pendant la durée de l'enquête publique, l'intégralité du dossier loi sur l'eau sera déposé en mairie et mis à la disposition du public.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance aux jours et heures ouvrables de la mairie, formuler ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet et y adresser toute correspondance au commissaire enquêteur.

Un accès gratuit à ce dossier sera garanti depuis un poste informatique installé en mairie.

Ce dossier sera également consultable à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale>

Conformément à l'article R123-21 du code de l'environnement, une copie des rapports et des conclusions des commissaires enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie et ainsi que sur le site internet des services de l'État dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, ainsi que le présent avis sont mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise.

Le présent avis est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Val-d'Oise par les soins du préfet **au moins 15 jours avant le début de l'enquête et sera rappelé dans les 8 premiers jours** de celle-ci soit, le mercredi 17 mai 2023 puis le mercredi 7 juin 2023.

Cet avis sera également affiché dans les communes citées **au moins 15 jours avant le début de l'enquête**, soit dès le mercredi 17 mai 2023 et devra le rester jusqu'à la fin de celle-ci, soit jusqu'au vendredi 30 juin 2023 inclus.

## 9.10. Procès verbal de constat d'huissier d'affichage du 3 juillet 2023



**SAS MyHuissier**  
**Société Titulaire d'un Office de Commissaires de Justice**  
**9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE**

Guillaume LE PEILLET - Julie DARCO  
Commissaires de Justice Associé

Olivia PLANTARD et Leticia SAILLE  
Commissaires de Justice salariés

Guillaume LÉTURGIE  
Clerc Habilité aux Constats

**07.82.79.99.60**  
[etude@myhuissier.com](mailto:etude@myhuissier.com)

**PROCES VERBAL DE CONSTAT**

L'an deux mille vingt-trois et le **trois juillet**

**A LA REQUETE DE :**

**SNCF RESEAU Direction Générale Grands Projets Bâtiment EUROSTADE**  
**6 avenue François Mitterrand 93574 La Plaine Saint Denis Cedex,**  
agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux domiciliés audit  
siège.

**Laquelle m'expose :**

Que par arrêté préfectoral numéro 2023-17261, une enquête publique est  
organisée sur les communes de Vémars, Fosses, Saint-Witz, Marly la Ville,  
Villeron, Chennevières-Lès-Louvres, et Epiais-Lès-Louvres.

Que cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale  
sollicitée par la société SNCF réseaux et de sa filiale SNCF Gares et Connexions  
pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy Picardie.

**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



1



Qu'elle a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique en mairie de plusieurs communes du Val d'Oise, ainsi qu'à plusieurs adresses des différentes communes concernées.

Que dans le but de réserver ses droits, elle entend faire dresser par Commissaire de Justice un procès-verbal de constat attestant de la présence de ces affichages.

Qu'elle me requiert à cet effet.

**POURQUOI,  
DEFERANT A CETTE REQUISITION,  
JE, Guillaume LETURGIE,  
Clerc Habilité aux constats au sein de la SAS MyHuissier, Commissaires  
de Justice associés à la Résidence de PONTOISE, y demeurant, 9 Place  
Saint Louis, soussigné,**

Certifie m'être transporté ce jour en présence de Monsieur Anis AMALI de la société Publilégal, à :

**La mairie d'EPIAIS-LES-LOUVRES**, 8 Rue du Manoir, où étant, depuis la voie publique, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, visible depuis la voie publique, présent dans un panneau réservé à cet effet.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



2



**La mairie de CHENNEVIERES-LES-LOUVRES**, 5 place de l'Eglise, où étant, depuis la voie publique, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, visible depuis la voie publique, présent dans un panneau réservé à cet effet.



**Sur la commune de CHENNEVIERES-LES-LOUVRES**, rue Emile Boisseau, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, fixé sur un piquet en bois.





**Sur la commune de VEMARS**, Départementale 16, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, présent sur un panneau directionnel à hauteur d'un rond-point.



**Sur la commune de VEMARS**, sur un chemin perpendiculaire à la Départementale 16, à proximité d'une voie ferrée, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE

4



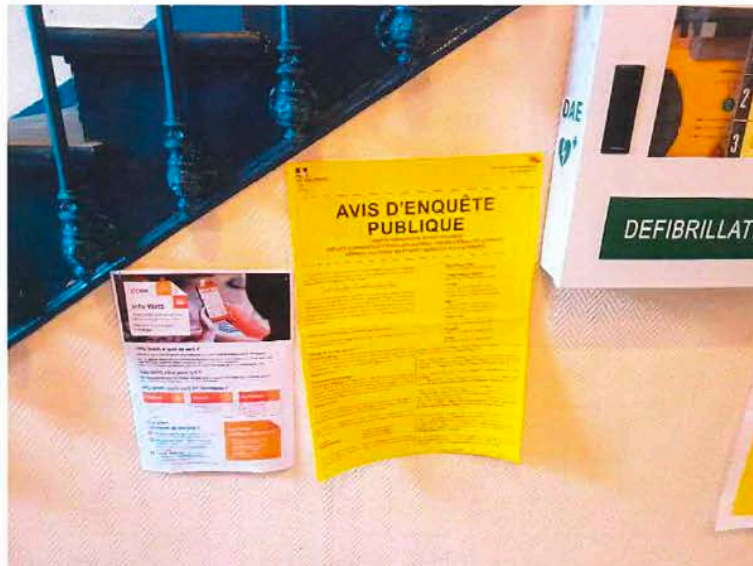


Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, fixé sur un piquet en bois.



**La mairie de VEMARS**, 5 rue Léon Bouchard, où étant, depuis la voie publique, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un mur du hall à l'intérieur de la mairie.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



5

**Sur la commune de VEMARS**, départementale 9, à hauteur du chemin de Saint Germain, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur le poteau de rue.



**Sur la commune de VEMARS**, départementale 9, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un poteau directionnel.







**Sur la commune de VILLERON**, départementale 9, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un piquet en bois.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



7



**A la mairie de VILLERON**, 25 rue de Saint Germain, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un panneau réservé à cet effet.



**Sur la commune de VILLERON**, départementale 9, à proximité du cimetière, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un piquet en bois.





**Sur la commune de SAINT-WITZ**, 11 rue de la Ferme Saint Ladre, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un candélabre.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



9



**Sur la commune de SAINT-WITZ**, 4 route de Moinont, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un panneau directionnel.



**A la mairie de SAINT-WITZ**, 1 place Isabelle-De-Vy, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un panneau réservé à cet effet.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



10

**A la mairie de FOSSES**, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur un panneau réservé à cet effet situé au croisement entre l'avenue du Mesnil et l'avenue Camille Laverdure.



**A la mairie de MARLY LA VILLE**, 10 rue du Colonel Fabien, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, sur le panneau réservé à cet effet devant la Mairie.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE





**Sur la commune de MARLY LA VILLE**, Chemin des Peupliers, où étant, j'ai procédé ainsi qu'il suit aux constatations suivantes :

Je constate la présence d'un avis d'enquête publique affiché au format A3 sur fond jaune, en deux points, sur le même chemin.



**SAS MyHuissier**  
Office de PONTOISE, Commissaires de Justice associés  
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE



12

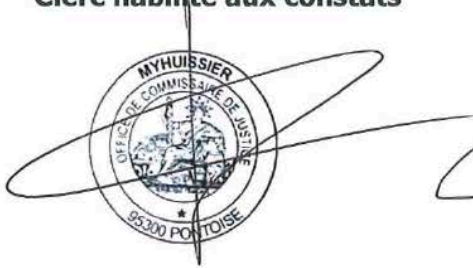


J'annexe au présent procès-verbal de constat l'avis d'enquête publique au format A3 identique à ceux affichés dans les différents endroits ci-dessus constatés.

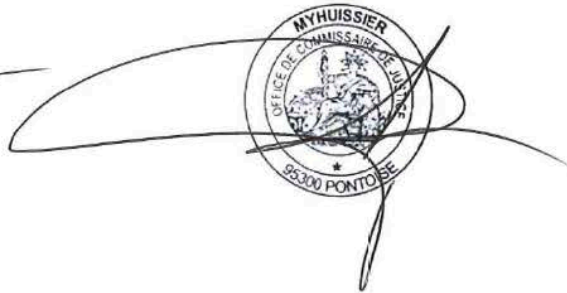
**TELLES SONT MES CONSTATATIONS ;  
ET DE TOUT CE QUE DESSUS JE DRESSE LE PRESENT PROCES VERBAL  
DE CONSTAT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.**

*Le présent acte comporte 13 feuilles*

**Monsieur Guillaume LÉTURGIE**  
Clerc habilité aux constats



**Maître Guillaume LE PEILLET**  
Commissaire de Justice Associé



# AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE  
SUR LES COMMUNES D'ÉPIAIS-LÈS-LOUVRES, CHENNEVIÈRES-LES-LOUVRES,  
VÉMARS, VILLERON, SAINT-WITZ, MARLY-LA-VILLE et FOSSES

Par arrêté N° 2023-17261 du 9 mai 2023, une enquête publique est organisée sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses du :

jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus

Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par la société SNCF RESEAU et sa filiale SNCF Gares et Connexions, représentées par son directeur de projet, M. Olivier ROLIN, pour la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses, en application notamment des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

Les travaux projetés sont rangés sous les rubriques de l'article R.214-1 du code de l'environnement, à savoir :

#### Rubrique de la nomenclature 2.1.5.0

**Volume de l'opération** Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1/ Supérieure ou égale à 20 ha

**Régime** Autorisation

#### Rubrique de la nomenclature 1.1.1.0

**Volume de l'opération** Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau

**Régime** Déclaration

Les travaux projetés sont par ailleurs soumis à autorisation de défrichement, en application du code forestier, ainsi qu'à dérogation "espèces protégées", en application de l'article L411-2 du code de l'environnement.

Par décision N° E2300018/95 du 6 mars 2023, le président du tribunal administratif de CergyPontoise a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

**Président :** Monsieur Ronan HEBERT  
**Membre titulaires :** Madame Annie POIRET  
Monsieur Claude ANDRY

Ces derniers recevront le public en mairie d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses selon le calendrier suivant :

#### Épiais-lès-Louvres

Jeudi 15 juin 2023 De 9h00 à 12h00

#### Chennevières-lès-Louvres

Mardi 6 juin 2023 De 15h00 à 18h00

#### Vémars

Jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 De 9h00 à 12h00

Samedi 10 juin 2023 De 9h00 à 12h00

Vendredi 30 juin 2023 De 15h00 à 18h00

#### Villeron

Lundi 5 juin 2023 De 15h00 à 18h00

Mercredi 14 juin 2023 De 13h30 à 16h00

Mercredi 21 juin 2023 De 9h00 à 12h00

#### Marly-la-Ville

Mercredi 7 juin 2023 De 9h00 à 12h00

Lundi 19 juin 2023 De 14h00 à 17h00

#### Saint-Witz

Mardi 13 juin 2023 De 9h00 à 12h00

#### Fosses

Mardi 20 juin 2023 De 13h30 à 16h30

Pendant la durée de l'enquête publique, l'intégralité du dossier loi sur l'eau sera déposé en mairie et mis à la disposition du public.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance aux jours et heures ouvrables de la mairie, formuler ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet et y adresser toute correspondance au commissaire enquêteur.

Un accès gratuit à ce dossier sera garanti depuis un poste informatique installé en mairie.

Ce dossier sera également consultable à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ep-roissy-picardie-autorisation-environnementale>

Conformément à l'article R123-21 du code de l'environnement, une copie des rapports et des conclusions des commissaires enquêteurs sera tenue à la disposition du public, pendant un an, à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairie et ainsi que sur le site internet des services de l'État dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publices/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

---

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, ainsi que le présent avis sont mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise.

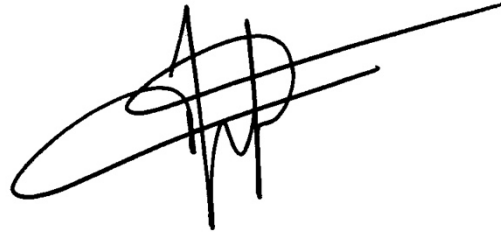
Le présent avis est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Val-d'Oise par les soins du préfet au moins 15 jours avant le début de l'enquête et sera rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci soit, le mercredi 17 mai 2023 puis le mercredi 7 juin 2023.

Cet avis sera également affiché dans les communes citées au moins 15 jours avant le début de l'enquête, soit dès le mercredi 17 mai 2023 et devra le rester jusqu'à la fin de celle-ci, soit jusqu'au vendredi 30 juin 2023 inclus.

## Fin du livre 1

A Magny en Vexin, le 30 juillet 2023

Ronan Hebert (  
Président de la commission  
d'enquête)

A stylized handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping loop on the left and several vertical strokes on the right.

Annie Poiret  
(commissaire enquêteur)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Annie Poiret' in a cursive style, with a horizontal line underneath.

Claude Andry  
(commissaire enquêteur)

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping loop on the left and several vertical strokes on the right, similar in style to the signature of Ronan Hebert.

## LIVRE 2 – CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

10.1	Rappel sur le contexte et l'objet de l'enquête	168
10.2	Périmètre des travaux soumis à la demande d'autorisation environnementale unique (DAEU)	170
10.3	Conclusions générales au titre de la demande d'autorisation environnementale	171
10.4	Bilan avantages / inconvénients	171
10.4.1	Avantages	171
10.4.2	Inconvénients	172
10.4.3	Conclusion du bilan avantages/inconvénients	173
10.5	Avis sur les demandes d'autorisation de défrichement	174
10.6	Avis sur la demande de dérogation pour les espèces protégées	175
10.7	Avis sur la gestion des eaux pluviales et l'impact sur le ru de la Michelette	176
10.8	Avis sur les mesures prises pour limiter la nuisance acoustique	176
10.9	Conclusion générale et avis motivé	177
10.9.1	Réserves	177
10.9.2	Recommandations	178

## 10 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 10.1 Rappel sur le contexte et l'objet de l'enquête

L'enquête publique porte sur la demande d'autorisation environnementale unique au titre du code de l'environnement dans le cadre de la création d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie (LNRP) sur les communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), projet d'infrastructure ferroviaire qui s'inscrit dans le cadre d'un vaste projet national visant à répondre simultanément à plusieurs enjeux majeurs concernant la politique des transports dans le nord de la Région Ile-de-France et le sud de la Région Hauts-de-France. La nouvelle voie, longue de 6,5 km, doit relier la ligne classique Paris-Creil-Amiens à la Ligne Grande Vitesse Est (figure II.1).

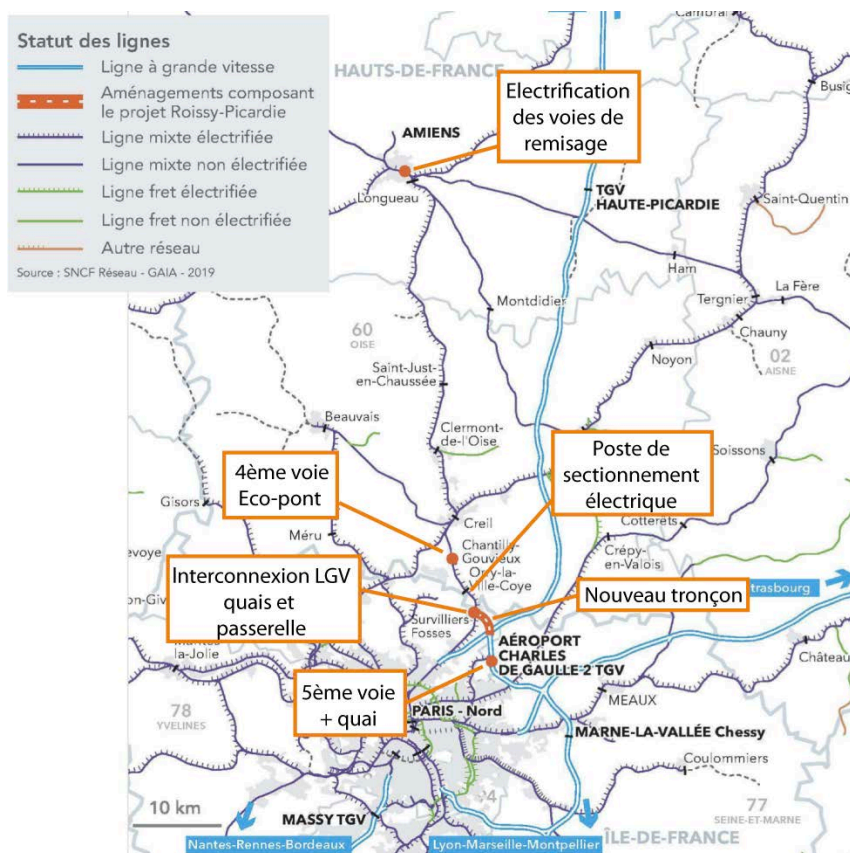


Figure II.1 : localisation du projet de ligne nouvelle et des aménagements connexes dans le cadre du projet ferroviaire Roissy-Picardie (source rapport d'enquête publique relative à la demande de DUP, 2021).

Les objectifs globaux du projet sont:

- De relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse ;
- De développer l'intermodalité fer-air en gare de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle 2 TGV ;
- D'améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle d'activités économiques et d'emploi du grand Roissy en transports collectifs ;



- De proposer aux habitants de la Région des Hauts-de-France (Bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France.

La mise en œuvre du projet est programmée en 2 temps:

- La phase 1 consiste à :
  - Créer une nouvelle ligne ferroviaire à double voie entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville. La longueur du tracé, sur lequel les trains circuleront à 160 km/h, est de 6,5 km, se situe dans la plaine de Vémars ;
  - Réaliser des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens : adaptation de la signalisation, renforcement de l'alimentation électrique de la sous-station de Gonesse et électrification des voies de l'atelier de maintenance en gare d'Amiens ;
  - Création d'un nouveau quai en gare de Roissy Charles-de-Gaulle 2 TGV ;
  - Aménager la gare de Survilliers-Fosses : nouveaux quais et passerelle de liaison, interconnexion avec le RER D ;
  - Aménager la signalisation ferroviaire existante : régénération de 5 postes de signalisation de la LGV nord et de la LGV d'Interconnexion, adaptation du poste d'aiguillage et de régulation de Lille ;
  - Construction d'un écopont (passage de la grande faune) en forêt de Chantilly (cet ouvrage fera l'objet d'une procédure administrative distincte).
- La phase 2 du projet, qui n'est pas programmée à ce jour comportera la création d'un doublet de voies entre le raccordement à la ligne existante Paris-Creil jusqu'à la gare de Survilliers-Fosses, ainsi que la création d'une quatrième voie en gare de Chantilly-Gouvieux (60) et des aménagements connexes en gare d'Amiens (80).

La demande d'autorisation environnementale unique qui fait l'objet de ce rapport, est présentée par SNCF Réseau. Elle fait suite à la déclaration d'utilité publique (DUP) du 21 janvier 2022 (arrêté interpréfectoral des préfets du Val d'Oise, de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne, de l'Oise et de la Somme) qui intègre les mesures de protections complémentaires proposées par le maître d'ouvrage pour lever la réserve exprimée par la commission d'enquête concernant les nuisances sonores et visuelles du projet lors de l'enquête relative à la demande de DUP. Les mesures proposées par SNCF Réseau (rideau de végétation, merlon acoustique et paysager, suppression du modelé agricole en plaine de Vémars) ont fait l'objet d'une phase de concertation avec les élus locaux et les populations riveraines du Val d'Oise entre novembre 2021 et mi-janvier 2022.

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera pleinement opérationnel dès la mise en service de la première phase (phase 1).

## 10.2 Périmètre des travaux soumis à la demande d'autorisation environnementale unique (DAEU)

L'aire d'étude de la LNRP et de ses raccordements est illustrée sur la carte de la figure I.1.

La demande d'autorisation environnementale porte sur trois thèmes:

1. L'autorisation IOTA dite autorisation « Loi sur l'eau » selon l'article L.181-1 du Code de l'environnement et les rubriques 1.1.1.0 (piézomètres) et 2.1.5.0 (rejets des eaux pluviales et bassin versant d'une superficie supérieure à 20 ha) de la nomenclature « loi sur l'eau ».
2. L'autorisation de « défrichement » : article L.341-3 du Code forestier.
3. L'autorisation de dérogation à la protection d'espèces protégées : autorisation délivrée par le CNPN suite à l'expertise menée par le bureau d'étude Écosphère en référence aux articles L.411-1 et 2 du Code de l'environnement.

Le périmètre des travaux faisant l'objet de la DAEU se situe sur les territoires des communes d'Épiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron.

Les travaux concernés, qui nécessitent l'acquisition par SNCF Réseau d'une emprise prévisionnelle totale d'environ 64,8 ha, sont :

- La ligne nouvelle de 6,5 km et ses raccordements ;
- La création d'une sous-station de séparation électrique ;
- La signalisation au niveau de la zone de raccordement de Marly-la-Ville ;
- Les aménagements en gare de Surveilliers-Fosses.

Le détail des travaux par commune est donné au § 2.4.1.

Les travaux prévus en gare aéroportuaire CDG TGV 2, en gare d'Amiens ainsi que l'écopont en forêt de Chantilly ne sont pas soumis à la DAEU.

Les travaux de la phase 2 de la LNRP n'entrent pas non plus dans le champ de la DAEU objet de la présente enquête publique unique. Néanmoins le Maître d'Ouvrage (M.O.) a tenu à présenter ces travaux et leurs impacts dans l'étude d'impact du projet à titre d'information afin de permettre une appréciation globale des impacts du projet.

### 10.3 Conclusions générales au titre de la demande d'autorisation environnementale

S'agissant d'une enquête unique, la commission est tenue d'émettre des conclusions séparées pour chacun des objets de l'enquête, à savoir sur:

- La demande d'autorisation de défrichement (bois d'Argenteuil) avec les compensations proposées par le pétitionnaire ;
- La demande de dérogation pour les espèces protégées (suite avis de la CNPN) ;
- La gestion des eaux pluviales ;
- Les mesures prises pour limiter les nuisances acoustiques le long du tracé de la LNRP et pour 68 logements en front de gare de Survilliers-Fosses.

### 10.4 Bilan avantages / inconvénients

Comme tout projet de liaison ferroviaire, la ligne nouvelle Roissy-Picardie a de nombreux impacts sur l'environnement, notamment sur le secteur entre Roissy et Survilliers où se situe la nouvelle infrastructure.

La commission d'enquête a donc décidé, après avoir analysé les avis des organismes consultés, les rares observations du public, celles de la CARPF et des mairies ayant adressé leur avis dans les délais, ainsi que les réponses du pétitionnaire aux questions posées par la commission dans son procès-verbal de synthèse, de répartir les impacts sur l'environnement sous la forme d'un bilan avantages / inconvénients du projet.

#### 10.4.1 Avantages

- Le projet est d'intérêt général;
- Le projet est compatible avec le SDRIF, puisqu'il participe à l'élaboration des objectifs de celui-ci, et avec le SCoT de la CARPF;
- Le projet renforce l'accessibilité par le ferroviaire au réseau à grande vitesse de la partie sud des Hauts-de-France et du nord-ouest du Val d'Oise;
- Le projet permet un double service TaGV et TER adapté aux besoins de déplacements à courte et longue distance pour les habitants des régions d'Amiens, Creil et Compiègne;
- Le projet permettra la désaturation de la Gare du Nord (Paris) avec un report significatif des flux de cette gare vers celle de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle;
- La LNRP améliorera les déplacements quotidiens des usagers de Creil, Chantilly et Compiègne vers Paris et la zone aéroportuaire de Roissy;
- Par l'offre de service fournie par le projet, un report modal vers le chemin de fer est attendu, ce qui contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre associées au transport domicile-travail et au transport privé.
- La création de la LNRP n'intercepte aucune zone Natura 2000 ou ZNIEFF bien que six sites Natura 2000 soient répertoriés dans un rayon de 20 km. Le projet n'est pas

susceptible de générer d'incidences directes ou indirectes significatives vis-à-vis des espèces et des habitats naturels de ces sites Natura 2000;

- Aucune zone humide ou zone de frayère majeure n'a été identifiée dans l'étude d'impact au sein de l'emprise du projet, ni à ses abords immédiats;
- Le risque d'inondation en cas de forte pluie est très faible en raison de la création d'un réseau de protection contre les eaux de ruissellement, de l'assainissement de la plateforme ferroviaire via un réseau de drainage en déblai, de la mise en place d'ouvrages de rétablissement qui permettent la continuité hydraulique des écoulements et de 6 bassins et fosses de dissipation.

#### 10.4.2 Inconvénients

- Le projet nécessite des expropriations nécessaires à la réalisation des 6,5 km de voies ferrées dans la plaine de Vémars. Les parcelles concernées sont principalement des terres agricoles actuellement cultivées, et dans une moindre mesure des espaces naturels (espace boisé classé d'Argenteuil);
- Le projet supprime des surfaces agricoles cultivées de qualité agronomique reconnue;
- La nouvelle ligne va interrompre des chemins agricoles et impacter l'activité économique associée;
- Certaines parcelles agricoles vont être coupées, dont certaines parties deviendront enclavées et donc inexploitable;
- Le profil de la nouvelle ligne nécessite l'excavation d'environ 1 Mm<sup>3</sup> de terres agricoles pour la réalisation des voies en déblai;
- Seulement 42% des terres excavées seront réutilisées sur place pour la réalisation des voies en remblai et la réalisation des merlons acoustiques. Le taux de réemploi est inférieur aux objectifs de 70% du PRPGD;
- Les terres agricoles excavées résiduelles seront évacuées en ISDI;
- La gestion des terres excavées générera localement un trafic important de poids lourds (environ 50 000 camions) avec des nuisances importantes pour les riverains. Plusieurs voiries seront impactées pendant la phase travaux, certaines étant totalement indisponibles pour les agriculteurs pendant toute cette période;
- Malgré les aménagements paysagers prévus (végétalisation d'un merlon acoustique et paysager de 600 m de long dans le secteur de Vémars et création d'un rideau végétal sur une longueur de 700 m dans le secteur de Villeron), le projet va modifier significativement les paysages dans ces deux secteurs.
- Le projet nécessite la destruction partielle du bois d'Argenteuil (4,12 ha) et du bois de Villeron (3,79 ha), ce qui entraîne la suppression d'habitats pour une partie de la faune locale.
- Les passages pour grande faune sont insuffisamment détaillés et peu nombreux (2). Aucun passage pour la petite faune n'est prévu sur les 7,5 km du tracé.
- Des nuisances sonores additionnelles sont identifiées gare de Surveilliers-Fosses. Des protections de façade sur 6 bâtiments (68 logements) en front de voies prévues

pour réduire les nuisances acoustiques nécessiteront des travaux qui impacteront la vie des résidents durant leur durée.

- La phase travaux prévue pour la réalisation de la ligne dans la plaine de Vémars durera environ 30/36 mois (du 1<sup>er</sup> trimestre 2024 au 2<sup>nd</sup> trimestre 2026), avec des circulations sur des axes routiers non adaptés à ce trafic et des traversées de zones urbanisées, soulevant des problèmes de sécurité pour les habitants et les usagers de ces axes.
- Les travaux de modification d'un pont-route (sur RD317) existant perturberont la circulation des véhicules dans le secteur de Marly-la-Ville;
- Les riverains, en particulier sur les communes de Marly-la-Ville, Villeron et Vémars subiront des nuisances sonores en phases chantier et exploitation qui viendront s'accumuler aux nombreuses déjà existantes ;
- Les mises en compatibilité des PLU des communes de Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron, exigées par l'arrêté de déclaration d'utilité publique n°2022 - 16695 du 21 janvier 2022 (article 2), restent à réaliser.
- la compensation demandée d'environ 30 ha (20 par la DDT ?) pour le déboisement du bois d'Argenteuil n'est pas clairement explicitée et définie à ce jour.
- Les résultats de sondages pédologiques communiqués en juin 2023, ont révélé l'occurrence dans l'aire d'étude du projet, 2,39 ha (potentiellement jusqu'à 2,9 ha) de zones humides au titre de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 2009 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides (cf. mémoire en réponse au PV de synthèse §8).

#### 10.4.3. Conclusion du bilan avantages/inconvénients

L'analyse comptable (10 avantages/17 inconvénients) suggère que le projet présente plus d'inconvénients que d'avantages. Il est cependant nécessaire de pondérer cette analyse purement statistique au regard des enjeux du projet et des impacts sur l'environnement.

La soustraction de terres agricoles cultivées et de forte qualité agronomique, ainsi que de zones naturelles boisées, est une atteinte forte à l'environnement au profit d'un projet d'intérêt général avec des gains en matière de déplacements et de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Par ses choix, le M.O. a démontré qu'il était conscient des multiples impacts du projet et le choix final du tracé résulte d'une analyse multicritère avec les impacts les moins importants. Les surfaces nécessaires à la réalisation de la LNRP semblent réduites au besoin essentiel.

La suppression des terres agricoles a un impact non négligeable sur l'activité de ce secteur, néanmoins des compensations sont prévues en concertation avec les agriculteurs concernés.



Une partie du tracé traverse le bois d'Argenteuil avec des impacts sur la faune et la flore. Plusieurs types d'aménagements sont prévus pour compenser cela, et certaines sont toujours en cours de réflexion. Ces impacts sont bien identifiés et sont considérés comme faibles à modérés, aucune zone sensible n'étant concernée. Il n'en demeure pas moins que les impacts ne sont pas nuls et le M.O. a prévu de mesures pour les réduire ou les compenser, éventuellement sur des territoires plus ou moins distants.

En raison de la topographie des terrains traversés, le LNRP sera constituée d'une partie en remblai et l'autre en déblai. Le volume des terres excavées étant très supérieur au volume nécessaire au besoin en remblai, le M.O. doit encore trouver le bon scénario pour gérer de manière satisfaisante et conforme à la réglementation pour la gestion de ces terres excédentaires. Atteindre cet objectif ne semble ni impossible ni irréaliste, à condition d'élargir le périmètre des solutions pour éviter une mise en ISDI.

Concernant les nombreuses nuisances sonores associées au trafic ferroviaire pendant la phase d'exploitation, le M.O. a revu sa copie après l'enquête publique relative à la DUP de 2021 et a d'ores et déjà complété sa proposition de mesures initiales par des actions complémentaires bénéfiques. Concernant les nuisances en phase travaux, le M.O. a également prévu un certain nombre de mesures. Restent les impacts sur le trafic routier qui semblent encore mal appréhendées mais devraient pouvoir trouver des solutions en concertation avec les gestionnaires des voiries.

Pour conclure, si la liste des inconvénients s'avère plus longue que celle des avantages, on peut constater que le M.O. a déjà fait de nombreuses propositions de mesures et actions pour réduire les impacts du projet, et que les inconvénients résiduels identifiés lors de l'enquête publique devaient également pouvoir trouver des solutions pour rendre le projet le plus acceptable possible vis-à-vis de l'environnement.

## 10.5 Avis sur les demandes d'autorisation de défrichement

Les demandes portent sur une surface à défricher de 7,90 ha répartie ainsi :

- le bois de Villeron (10 parcelles cadastrales) : 3,79 ha
- le bois d'Argenteuil (28 parcelles cadastrales) : 4,12 ha

La commission note que les résultats des différentes études réalisées dans le cadre du projet montrent que :

- L'enjeu écologique est plutôt faible malgré l'impact fort sur l'habitat de l'avifaune nicheuse et des chiroptères;

- L'enjeu économique est plutôt moyen compte tenu de l'importance des petits et moyens bois, et de la gestion récente bois d'Argenteuil par ses propriétaires.
- SNCF Réseau ne mentionne pas précisément dans le dossier les compensations envisagées (où et comment), mais s'engage à les préciser d'ici le début de l'automne 2023;
- SNCF Réseau est à la recherche d'opportunités distantes pour mettre en place des mesures de compensation (centre Val d'Oise, Seine-et-Marne);
- SNCF Réseau n'a pas connaissance des résultats des discussions engagées avec le SMAPP qui pourraient déboucher sur un accord financier au titre de compensation de défrichement;
- Le maître d'ouvrage a choisi la solution qui consiste à s'acquitter de l'obligation de compensation via des opérations de plantation ou replantation (100% du besoin compensatoire) au plus près de la ponction (dans le bois d'Argenteuil) sans préciser les opérations qui seront réalisées.

**En conséquence, bien que le dossier complet des compensations ne soit pas finalisé, la commission d'enquête note que le M.O. semble de bonne volonté et reste ouvert à la recherche des meilleures solutions possibles, en conséquence de quoi la commission d'enquête émet avis favorable sous réserve de lever les incertitudes relatives aux mesures compensatoires sur le reboisement qui doivent être précisées avant l'automne 2023. La recherche de solutions de proximité reste à privilégier.**

## 10.6 Avis sur la demande de dérogation pour les espèces protégées

Les articles L.411-1 à 3 du Code de l'environnement fixent les principes qui définissent les espèces protégées. Les articles R.411-6 à 14 déterminent les conditions dans lesquelles sont fixées les dérogations, en particulier lorsque la demande s'inscrit dans un projet fondé sur une raison d'intérêt public majeur tel que la ligne ferroviaire Roissy-Picardie. Dans le cadre de l'enquête de DUP, SNCF Réseau avait démontré qu'il n'existait pas d'autre tracé moins impactant sur les milieux naturels.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues permettent de conclure à un impact faible sur la conservation des populations. Néanmoins, la « piste de réflexion sur les mesures de compensation » indiquée au § 5.1.2 de la pièce 8 du dossier est insuffisamment développée pour que l'on comprenne quelles seront les mesures prises.

La demande d'autorisation a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission Espèces et Communautés Biologiques du CNPN (séance du 24 mars 2023). Cet avis est assorti de conditions et de recommandations notées au § 5.5 1 du présent rapport.

La commission a d'autre part noté l'avis favorable du conseil d'administration du Conservatoire d'Espaces Naturels d'Ile-de-France (CEN) pour que SNCF Réseau

devienne propriétaire des terrains de la mesure compensatoire et assure la gestion du suivi contre convention.

Le nombre de nichoirs prévu est imprécis : il varie de 10 à 15 et semble insuffisant pour ce qui concerne les chiroptères. La mesure de réduction R18 est trop imprécise et jugée insuffisante en l'état.

Les mesures de réduction R13, R15 et R17 doivent être développées et précisées.

**En conséquence, la commission d'enquête considère que les inconvénients pour les espèces protégées ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente le projet. Elle adhère aux mesures de réduction d'impact qui sont prévues par SNCF Réseau et a donc un avis favorable en insistant que les engagements demandés par le CNPN soient confirmés par écrit avant l'automne 2023.**

### 10.7 Avis sur la gestion des eaux pluviales et l'impact sur le ru de la Michelette

La commission d'enquête a noté que SNCF Réseau maintenait ses engagements malgré le deuxième avis négatif émis par la CLE du SAGE « Croult-Enghien-Vieille mer » du 9 janvier 2023. Elle remarque que deux études hydrauliques complémentaires ont été menées en avril 2023 et intégrées à l'étude d'impact.

La commission a pris note du nombre (11) et du type d'ouvrages qui seront mis en place pour :

- Protéger les talus de remblais des effets des eaux de ruissellement;
- Assurer la continuité hydraulique des écoulements;
- Gérer les eaux pluviales par la mise en place de 10 bassins de rétention et 1 fosse de dissipation dimensionnés en volume en partant d'une infiltration nulle.

**Après avoir acté ce qui précède, la commission considère que SNCF Réseau (en l'état actuel de ses connaissances et sous réserve des résultats des études complémentaires que le MO doit conduire sur une zone non stabilisée ou en évolution permanente) a pris toutes les mesures qui s'imposent pour que les impacts sur les écoulements des bassins versants traversés par le projet soient gérés pour qu'il n'en résulte aucun effet négatif sur les talus, la plateforme ferroviaire et son environnement. En conséquence, la commission d'enquête donne un avis favorable et considère que les mesures prises pour gérer les eaux pluviales sur la plateforme ferroviaire et en particulier sur le lit du ru de la Michelette (en l'état actuel de ses connaissances).**

### 10.8 Avis sur les mesures prises pour limiter la nuisance acoustique

A l'issue de la dernière phase de concertation, SNCF Réseau a retenu des mesures complémentaires pour réduire les impacts acoustiques sur le versant nord de la ligne ferroviaire située en plaine de Vémars.

La commission a pris note de la mise en place :

*Enquête publique unique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale pour la création de la LNRP*

- D'un merlon acoustique et paysager sur une longueur d'environ 600 m (le merlon sera accolé au remblai) ;
- De murs bas intégrés aux ouvrages de franchissement de la RD9 et de l'A1 ;
- De protections de façades sur des immeubles au niveau de la gare de Surveilliers-Fosses.

Les protections de façades sont prévues sur 6 bâtiments et seront réalisées dès le démarrage des travaux, permettant de protéger les habitants-riverains du bruit de chantier prévu au niveau du faisceau de voies.

**La commission considère que le M.O. a pris en compte les observations et réserves émises sur ce sujet lors de l'enquête publique relative à la DUP. Les nouveaux aménagements vont dans le sens d'une réduction des nuisances acoustiques et sont donc des éléments positifs. La commission recommande de vérifier que la crèche de Vémars n'est pas impactée par des nuisances sonores.**

## 10.9 Conclusion générale et avis motivé

En conclusion de l'étude approfondie de l'ensemble du dossier, de l'analyse des notifications et remarques émises par le public et des réponses du pétitionnaire dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse que lui a remis le président de la commission d'enquête, celle-ci émet un **AVIS FAVORABLE** à la demande d'autorisation environnementale déposée par SNCF Réseau pour la réalisation de la phase 1 des travaux concernant le projet de ligne ferroviaire Roissy-Picardie (LNRP) ainsi qu'à la demande d'autorisation de déboisement (article L.341-3 du Code forestier) et à la demande de dérogation relative aux espèces protégées (articles L.411-1 et 2 du Code de l'environnement).

Cet avis est assorti de **2 réserves** et de **6 recommandations**.

La commission rappelle que la non levée d'une réserve qu'elle a émise ci-après aurait pour conséquence que son avis pourrait être requalifié en avis défavorable.

### 10.9.1 Réserves

#### **Réserve n°1 :**

SNCF Réseau doit préciser les mesures compensatoires (lieux et méthodes) pour le déboisement et dresser un bilan plus précis des enjeux que celui établi en figures 22 et 23 de la pièce 8 du dossier d'enquête.

La figure 2, du même dossier, ne précise qu'un enjeu de niveau 5 qui est considéré comme « très fort ».

La commission d'enquête n'est pas favorable à une compensation par versement d'une somme au Fond Stratégique de la Forêt et du Bois (FSFB). Elle considère qu'une compensation par versement d'une somme au Fond Stratégique de la Forêt et du Bois (FSFB) ne peut être que complémentaire aux opérations de plantation envisagées.

La compensation doit s'opérer par des opérations de plantation de préférence dans le département du Val d'Oise, et le plus proche possible géographiquement du site.

### **Réserve n°2 :**

SNCF Réseau doit apporter une solution satisfaisante et conforme à la réglementation en matière de gestion des terres excavées (taux de réemploi d'au moins 70%).

## 10.9.2 Recommandations

### Recommandation n°1 : sur la biodiversité:

En ce qui concerne la recherche d'un site boisé pour intégrer de nouveaux nichoirs pour les chiroptères, le M.O. doit s'orienter vers une localisation proche du site de la nouvelle ligne et non sur des sites éloignés de plus de 20 km comme proposé dans le mémoire en réponse du MO au PV de synthèse de la commission d'enquête. Les mesures de compensation que proposera le cabinet Archipel pour une mise en œuvre de gestion écologique en faveur des chiroptères doivent être validées par le CNPN.

Le principe de précaution à mettre en place concernant l'Ecosphère est nécessaire. Le M.O. doit être plus volontariste et plus ambitieux dans son plan de mise en place de nichoirs, notamment pour la chouette chevêche.

La mise en place d'un comité de suivi environnemental interdépartemental, tel que préconisé par le M.O. dans son mémoire en réponse au PV de synthèse de la commission, est fortement recommandé pour que l'on puisse s'assurer du respect de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Ses délibérations devront être mises à disposition des communes concernées et du public.

### Recommandation n°2 : sur le trafic routier.

La commission préconise d'engager au plus tôt, comme c'est prévu par le M.O., une concertation avec les autorités qui gèrent les voiries (mairies, conseil départemental, CARPF) car les difficultés appréhendées sont réelles et ont bien été identifiées par les maires des communes concernées.



La commission d'enquête recommande au MO d'élargir la concertation engagée sur le trafic routier et la sécurité des riverains en organisant un groupe de travail incluant les usagers et les habitants des territoires communaux concernés.

Dans le cadre de la sécurisation des axes routiers concernés par le projet, la commission d'enquête recommande un dialogue avec les services de l'État pour que leur mise en place et leur utilisation soient effectuées dans le cadre d'une stricte sécurisation des usagers et des riverains.

#### Recommandation n°3 : sur les risques d'inondation.

La commission d'enquête recommande de prendre en compte au plus tôt les études actuellement menées par la DDT95 sur le risque d'inondation dans le secteur du ru de la Michelette afin de prendre toutes nouvelles dispositions qui deviendraient nécessaires.

#### Recommandation n°4 : sur le choix des ISDI.

La commission d'enquête recommande que le choix des ISDI devant accueillir les volumes de terre résiduels soit fait par le M.O. et non par un prestataire en charge de leur gestion. Il serait souhaitable de préciser les lieux de stockage des excédents de terres excavées avant le début des travaux, en privilégiant des sites ISDI proches pour des raisons économiques et écologiques.

#### Recommandation n°5 : sur les zones humides

La poursuite de la caractérisation des zones humides nouvellement identifiées est impérative. Le bilan devra être soumis pour approbation aux services compétents de l'État.

#### Recommandation n°6: nuisances sonores.

La commission encourage la SCNF à respecter ses engagements en matière de communication sur les résultats à 1 an et 5 ans en matière d'études acoustiques. Elle recommande des mesures In Situ au niveau de la crèche municipale de Vémars, pour confirmer l'absence de nuisances pouvant impacter le bien-être des usagers.

La commission d'enquête souhaite également alerter le porteur du projet sur deux points:

- Le besoin de maintenir la concertation et la communication avec les parties prenantes des territoires concernés par la réalisation de la LNRP.

- Le fonds de solidarité qui semble sous dimensionné au regard de l'expression des premiers besoins. Une réflexion sur le périmètre des actions éligibles serait sans doute pertinente.

**La commission demande que son rapport (intitulé Livre 1) et ses conclusions (intitulé Livre 2) ne fassent pas l'objet de publications séparées.**

Fait à Magny-en-Vexin, 30 juillet 2023

Ronan HEBERT – Président  
de la commission  
d'enquête



Annie Poiret  
Commissaire  
enquêteur



Claude Andry  
Commissaire enquêteur

