

La Présidente

D20-GPO-3636



Affaire suivie par : Maylis BERTHOD
tél : 01.34.25.81.23
courriel : maylis.berthod@valdoise.fr

Cergy, 20 NOV. 2020

Préfecture du Val d'Oise
Monsieur Amaury DE SAINT QUENTIN
Préfet du Val d'Oise
5 avenue Bernard Hirsch
CS 20205
95010 CERGY PONTOISE Cedex

Objet : Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du projet.

Monsieur le Préfet,

Par le courrier du 23 septembre dernier, vous avez sollicité l'avis du Conseil départemental du Val d'Oise concernant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie qui comprend notamment l'étude d'impact, au titre des nouvelles dispositions des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement.

Après lecture et analyse des documents qui nous ont été transmis en pièce-jointe de votre demande, le Conseil départemental du Val d'Oise confirme l'avis défavorable émis par l'Assemblée départementale du 17 janvier 2020 lors de la concertation et émet un avis défavorable au dossier d'enquête publique cité précédemment au regard des arguments développés dans le rapport ci-joint.

Mes services se tiennent à votre disposition pour toute demande complémentaire,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, ma considération la meilleure.

Sincèrement,

Marie-Christine CAVECCHI

Pièce-jointe : rapport.

Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Avis du Conseil départemental du Val d'Oise concernant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Ces dernières années, le contexte territorial du projet a changé et plusieurs projets ont évolué : l'abandon du barreau ferré dit "barreau de Gonesse", l'annonce du projet de réaménagement de la plateforme aéroportuaire Paris-Charles-de-Gaulle afin d'augmenter sa capacité d'accueil ou encore l'abandon du projet Europacity.

Suite à ces changements majeurs, SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, a organisé une nouvelle phase de concertation du 2 décembre 2019 au 18 février 2020.

Le 28 août 2020, le ministère de la transition écologique a confirmé par décision ministérielle qu'il entérinait définitivement le projet du barreau Roissy-Picardie et ce pour une mise en service en 2025.

Le 23 septembre 2020, le Préfet du Val d'Oise invite le département du Val d'Oise à émettre un avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du projet qui comprend notamment l'étude d'impact.

En effet, les nouvelles dispositions des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement, relatives à l'évaluation environnementale du projet, prévoient, outre une saisine de l'autorité environnementale, une saisine pour avis des communes du lieu d'implantation du projet et des autres collectivités territoriales intéressées au regard des incidences environnementales notables.

Ainsi, au titre du dispositif d'évaluation environnementale, le département du Val d'Oise a deux mois pour émettre un avis.

La présente note présente l'avis du Département du Val d'Oise concernant le dossier précédemment cité. Une description du projet se trouve en annexe.

1 Les remarques d'ordre général

1.1 Un calendrier de réalisation du projet inadapté au regard des élections programmées et de la crise sanitaire

L'enquête publique est programmée au début de l'année 2021. Bien qu'un report des élections soit aujourd'hui envisagé, cette nouvelle phase du projet se déroulerait en période préélectorale pour les Conseils départementaux et les Conseils régionaux. Les populations ainsi que les élus seront déjà fortement sollicités et seront vraisemblablement peu disponibles.

De plus, la crise sanitaire actuelle semble peu compatible avec le déroulement d'une enquête publique et aura probablement un impact sur le taux de participation.

1.2 L'avancement du projet ferroviaire Roissy-Picardie en 2025 alors que les projets majeurs portés par le territoire sont abandonnés ou retardés

Les populations du territoire de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF) pâtissent de mauvaises conditions d'accès à la plateforme aéroportuaire en transport en commun. Même si la ligne 17 et les trois lignes de bus est-ouest du Grand Roissy voient le jour, les temps de parcours entre les pôles d'habitat et d'emploi du corridor aéroportuaire resteront importants.

De plus, l'abandon par l'Etat du barreau de Gonesse et d'Europacity, les risques qui pèsent toujours sur la ZAC du Triangle de Gonesse et sur la gare de la ligne 17 ne font qu'accentuer un sentiment d'absence de prise en compte des besoins des habitants du territoire.

Enfin, alors que l'abandon d'Europacity a été justifié par l'Etat notamment à cause de la consommation des terres agricoles, le tracé retenu pour le nouveau barreau ferré vient lui aussi détruire et fragmenter des terres agricoles et des espaces boisés bien plus exploitables que ceux du Triangle de Gonesse.

- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise demande que les projets majeurs portés par le territoire, notamment la ligne 17 et ses gares, soient réalisés en priorité.

1.3 La nécessité d'étudier un nouveau tracé

Lors de la concertation de 2010, plusieurs tracés avaient été présentés. Le tracé retenu par SNCF réseau n'a pas reçu l'accord des élus locaux.

Suite à l'abandon du barreau de Gonesse, il serait nécessaire d'étudier un nouveau tracé qui permette de mutualiser les besoins de déplacement des picards mais aussi des valdoisiens vers la plateforme aéroportuaire.

- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise regrette qu'aucune discussion n'ait été initiée avec l'ensemble des collectivités locales concernées sur ce sujet en amont de la réalisation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

1.4 Une date de mise en service impactant les travaux réalisés dans le cadre de la mission de coordination de l'axe Nord 2020-2024 menée par le Préfet de Région

On peut répertorier 15 projets majeurs répartis au sein de quatre catégories : les projets de régénération pour la fiabilisation du réseau, les projets de modernisation en faveur des transports du quotidien, les projets de développement interconnectés à l'axe Nord (interconnexions réseau Grand Paris Express, franchissement Pleyel, échangeur A86, gare du nord 2024, LGV Roissy Picardie) et le projet du CDG Express.

Le projet de liaison Roissy-Picardie s'insère donc au sein d'un planning de travaux très contraint.

Alors qu'en mai dernier, le gouvernement annonçait un report du Charles-de-Gaulle Express afin de limiter l'impact des travaux pour les usagers franciliens, il n'est pas précisé les impacts d'une mise en service de la liaison Roissy-Picardie en 2025 sur l'ensemble des lignes du faisceau Nord.

Comme évoqué à de nombreuses reprises par les collectivités locales franciliennes, l'amélioration des transports du quotidien constitue une priorité notamment la mise en service progressive du nouveau matériel roulant pour le RER D.

Le maître d'ouvrage indique que : "Les conditions d'intégration des travaux de réalisation de Roissy-Picardie dans l'ensemble des travaux en cours ou prévus dans les prochaines années sur l'axe ferroviaire Paris-Nord feront l'objet d'un suivi dans le cadre du Comité de coordination mis en place pour partager les enjeux et définir les orientations à prendre."

- ➔ Le Conseil Départemental du Val d'Oise demande que l'État et le maître d'ouvrage présentent impérativement un calendrier détaillé des travaux programmés sur le faisceau Nord et expose, le cas échéant, les impacts du projet sur le calendrier des travaux de modernisation de RER D et B dans le dossier soumis à l'enquête publique.

2 Les remarques sur le volet environnemental

2.1 Impact sur l'artificialisation des sols et sur les terres agricoles

Concernant l'artificialisation des sols, le maître d'ouvrage indique que :

- ✓ le projet consomme 45,5 ha de sols, dont 36,5 ha de terrains agricoles et 7,5 ha de terrains forestiers (pièce F vol. 3, p. 62).
- ✓ 80% de l'aire d'étude concerne des sols d'une « excellente qualité » agronomique.
- ✓ 10 exploitations agricoles sont concernées par l'emprise prévisionnelle du projet. De même les, circulations agricoles et accès aux parcelles sont affectés. Un réseau d'irrigation présent sur les communes de Vémars et Chennevières-lès-Louvres est aussi concerné ».
- ✓ "les exploitations agricoles, encore nombreuses au sein de l'aire d'étude, même si elles sont en diminution régulière, se maintiennent cependant mieux que sur le reste de la région, du fait de l'exploitation de grandes surfaces". [...] « les rendements constatés dans l'aire d'étude sont sensiblement supérieurs aux moyennes européennes, nationales, régionales et départementales »

- ✓ "les exploitants ont développé l'entraide et la prestation de service, créant des situations d'interdépendance, dans lesquelles les effets sur une exploitation peuvent se répercuter sur les autres exploitations avec lesquelles elle travaille".
- ✓ "le projet entraîne la perte de fonctionnalité des surfaces agricoles se trouvant de part et d'autre de la ligne, avec une configuration des îlots pouvant être dégradée".
- ✓ l'étude relativise l'impact du projet compte tenu de "la diminution constatée des terres agricoles depuis 1987" ainsi que de la consommation des terres agricoles par les autres projets d'aménagements.

La comparaison avec l'artificialisation des 30 dernières années est discutable au regard de la Charte agricole et forestière du Grand Roissy votée et des politiques menées, d'autant que le rythme annuel de consommation foncière tend globalement à ralentir ces dernières années.

Le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie est loin d'avoir une part « faible » dans l'artificialisation des sols au regard des projets retenus pour l'étude des effets cumulés. Ce seul projet représente en effet plus de 8 % du total de l'imperméabilisation des terrains, près de 20 % du total de la consommation de terrains agricoles et près de 30 % du total de la consommation de terrains forestiers, dans un territoire très pauvre en boisements et dans un contexte général marqué par l'érosion des surfaces agricoles au profit de la périurbanisation et des infrastructures.

Bien que l'étude et l'identification des impacts s'inscrivent dans les textes réglementaires qui ne l'imposent pas, la notion de « coût collectif » demeure à rediscuter, a fortiori pour un territoire uniquement « servant ». Les effets d'emprise sur l'occupation du sol, de coupure et de fragmentation du territoire, d'effet sur le cadre de vie et sur ce paysage, ainsi que sur l'activité humaine, devraient être pris en compte.

Ces consommations de terres agricoles, partiellement compensées dans le projet, via le réaménagement agricole de délaissés, sont un élément préjudiciable de ce projet. D'autant plus que ces consommations sont potentiellement aggravées par les forts impacts des déblais/remblais de terres à gérer dans le cadre de ce chantier.

- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise regrette l'impact important du projet sur des terres agricoles d'excellente qualité agronomique et conteste les arguments du maître d'ouvrage quant au peu d'impact du projet, que ce soit en termes de perte de fonctionnalité agricole, qu'en termes de "coût collectif".
- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise a bien identifié les rétablissements des chemins agricoles sauf pour un cas. Néanmoins n'est pas évoqué le respect du Plan départemental d'Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). Le maître d'ouvrage devra s'assurer qu'a bien été intégré le PDIPR pour le rétablissement des continuités piétonnes.
- ➔ Comme souhaité par les agriculteurs, le Conseil départemental du Val d'Oise demande au maître d'ouvrage d'organiser les échanges fonciers et compensations financières nécessaires entre les agriculteurs concernés et impactés par le tracé.

2.2 Impact sur la sylviculture

Le maître d'ouvrage indique que « dans l'aire d'étude de la ligne nouvelle et de ses raccordements, les boisements sont les bois de Villeron (intercommunal) et d'Argenteuil (privé), qui figurent parmi les seuls boisements dans la Plaine de France. [...] Ces boisements sont inclus dans la Charte Agricole et Forestière du Grand Roissy. Ils ont majoritairement un usage récréatif (promenade pour le bois de Villeron, chasse pour le bois d'Argenteuil) ».

Le projet aura un effet sur la sylviculture dans le bois d'Argenteuil (privé) par la soustraction d'environ 7,5 ha d'emprise, ainsi qu'un effet de coupure. D'autres incidences pourront exister sur les peuplements environnants : effets de lisières, modifications des régimes hydriques et incidences sur la qualité du boisement par l'implantation d'espèces indigènes (sans intérêt sylvicole).

- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise demande, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale à venir, que le maître d'ouvrage recherche des solutions de reboisement au plus proche, en concertation avec les collectivités et dans le respect de la charte agricole et forestière du territoire.

2.3 Hydrologie

Le seul cours d'eau présent dans l'aire d'étude est le ru de la Michelette, très artificialisé en amont et dans l'aire d'étude. Il est considéré comme vulnérable et peu sensible. Un recalibrage du ru pour une pluie biennale est prévu par le SIAH le long du ball-trap de part et d'autre de l'A1, au Sud de la RD9, afin d'améliorer la situation hydraulique de ce ru en raison du risque d'inondation.

- ➔ Malgré le viaduc au-dessus du ru de la Michelette, Le Conseil départemental du Val d'Oise trouve dommageable que le vaste chantier de la LGV ne prévoise pas davantage d'amélioration écologique de ce ru (renaturation, suppression du lit bétonné...), sous forme de compensation supplémentaire, volontaire, de la part de la SNCF,
- ➔ Par ailleurs, La Cellule d'animation du schéma d'Aménagement des Eaux Croult Enghien Vieille Mer doit être consultée et associée au projet, ainsi que la commission locale de l'eau, afin de confirmer notamment la compatibilité du projet avec le SAGE.

2.4 Continuités écologiques et biodiversité

Le rétablissement ou la création de traversée rendue nécessaire par la création de la future ligne sont programmés dans le cadre du projet. Néanmoins, elles présentent souvent des usages mixtes (chemin agricole et aménagements pour la petite faune).

La création de la voie nouvelle, érodant et fragmentant les terres agricoles et forestières porte atteinte à la biodiversité du territoire.

- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise attire l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que pour que les franchissements aménagés pour la faune soient réellement efficaces, il est conseillé de dissocier au maximum les usages des ouvrages.
- ➔ Le Conseil départemental demande à ce que toutes les mesures de protections soient mises en œuvre afin de préserver au mieux la biodiversité du territoire.

2.5 Les nuisances sonores engendrées par le projet

Concernant les événements sonores, le maître d'ouvrage indique que « le calcul d'indicateurs événementiels est présenté pour information le long de la ligne nouvelle. Les niveaux de LA_{max} (événementiel) sont très inférieurs au seuil de 80 dB(A) préconisé par le CGEDD dans le cas des deux LGV Bretagne Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique. Les niveaux LA_{max} sont en-dessous des valeurs moyennes actuelles ; le bruit des trains n'émergera donc pas des autres bruits actuels. »

Par ailleurs, il est également précisé qu'au regard de la réglementation bruit, il n'y a pas de point noir de bruit ni de zone critique ou de modification de plus de 2dB de l'état sonore existant.

Au regard des niveaux de bruits générés au droit de l'infrastructure nouvelle et du nombre de logements concernés, le maître d'ouvrage prévoit la mise en place de protections de façade, pour 5 bâtiments, qui verront leur niveau de bruit en façade augmenter significativement.

- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise regrette le peu de mesures proposées en phase d'exploitation. En effet on peut douter de l'argument du « un peu plus ne fera pas la différence », y compris dans le cadre des seuils réglementaires, en termes de perception pour les personnes directement impactées. Il demande au maître d'ouvrage d'intégrer de nouvelles mesures, notamment la réalisation de merlons de terre paysagés.

3 Les remarques sur le volet socio-économique

3.1 Des travaux en gare de Survilliers-Fosses à estimer et intégrer

Le pôle gare de Survilliers-Fosses va accueillir 35% des voyageurs de la future ligne. Au regard de cette forte augmentation de fréquentation et afin de permettre la réalisation d'un pôle attractif et performant, des travaux importants doivent être réalisés :

- ✓ mettre en place, en priorité, le nouveau matériel roulant, RER D NG ;
- ✓ aménager des voies de retournement en gare de Survilliers-Fosses pour le RER D afin de permettre le prolongement des RER actuellement en terminus à Goussainville. La desserte des pôles gares de Survilliers-Fosses et de Louvres-Puiseux (commune qui va accueillir 3 500 nouveaux logements) serait ainsi améliorée ;
- ✓ réaliser, dans le cadre du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, la passerelle permettant la liaison entre les nouveaux quais et le RER D.

- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise demande au maître d'ouvrage d'assurer le financement de la passerelle quai à quai ainsi que les aménagements nécessaires pour créer un pôle échange multimodal performant (parking relais, aménagement des abords pour les modes doux, etc.). De plus, l'aménagement des voies de retournement pour le RER D doit être intégré au calendrier des travaux.
- ➔ Au regard de la fréquentation importante et de la fréquence programmée en gare de Survilliers-Fosses, le Conseil Département s'interroge sur les conditions de circulation des voyageurs.

3.2 Une tarification qui nécessite d'être discutée

L'hypothèse prise dans le cadre de l'analyse est que les franciliens accèdent aux TER via leur pass Navigo.

- ➔ Le Conseil départemental du Val d'Oise regrette que, à ce jour, cette tarification ne soit pas actée par les Autorités organisatrices de Mobilités. En effet, la tarification influe fortement sur les prévisions de trafic et donc sur la rentabilité du projet.
-