

Annexe délibération du 19 novembre 2020

Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Avis de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France

au titre de l'évaluation environnementale

Le présent avis sur le projet de liaison Roissy-Picardie s'inscrit dans les nouvelles dispositions des articles L. 122-7 et R. 122-7 du code de l'environnement relatives à l'évaluation environnementale des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement, qui prévoient, outre une saisine de l'Autorité environnementale, une saisine des communes du lieu d'implantation du projet considéré et des autres collectivités territoriales intéressées au regard des incidences environnementales notables.

Par courrier en date du 18 septembre 2020, reçu le 23 septembre 2020, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France a été saisie par le Préfet du Val d'Oise, désigné par le Ministre délégué chargé des transports pour coordonner la mise en œuvre de la procédure 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.

1 LES REMARQUES D'ORDRE GENERAL

1.1 Un calendrier inadapté

Le calendrier est trop précipité et ne permet pas une bonne association des parties prenantes dont les collectivités.

- L'enquête publique devrait se dérouler au début de l'année 2021, soit juste avant les élections des Conseils départementaux et des Conseils régionaux. Durant cette période préélectorale, la population sera fortement sollicitée sur les enjeux de ces collectivités et donc peu mobilisable sur le projet de liaison ferroviaire.
- Il aurait été préférable que les collectivités soient appelées à se prononcer après que le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) et l'Autorité environnementale auront rendu leur avis afin de bénéficier de ces expertises, notamment concernant l'étude socioéconomique et l'opportunité d'engager des fonds publics, pour leur positionnement.
- Pour la pleine et entière information du public et des personnes publiques, il aurait été préférable que le dossier d'autorisation environnementale (protection des espèces, loi sur l'eau et défrichement) soit joint au dossier d'enquête publique.

En termes de méthodologie, la longueur du document (près de 1 000 pages et 100 pages pour le résumé non technique) ainsi que le caractère très / trop, technique du dossier de DUP, rendront complexe la consultation par le public lors de l'enquête publique, faute d'un effort de vulgarisation et d'illustration suffisant.

Au-delà de ces éléments généraux, plusieurs thèmes méritent d'être mis en exergue.

1.2 La priorité à la modernisation du RER D

La volonté manifeste d'imposer ce projet alors que les problèmes de transports du quotidien ne sont pas résolus pour les franciliens génèrent des tensions parasites entre territoires qui, sinon, collaboreraient harmonieusement sur ces sujets. Une approche globale des déplacements, intégrant l'ensemble des projets du faisceau nord francilien tant pour les voyageurs que pour le fret, aurait permis la recherche d'une cohérence d'aménagement et d'une hiérarchisation dans le temps des travaux à réaliser.

Le projet liaison Roissy-Picardie ne doit pas obérer ou retarder la modernisation du RER D qui reste la priorité pour les usagers. Actuellement, ce sont 615 000 voyageurs quotidiens qui subissent un trafic perturbé, des retards à répétition et des trains bondés. Ainsi, la fréquentation hebdomadaire du RER D dépasse la fréquentation annuelle de la liaison Roissy-Picardie.

Les grands projets contribuant à la modernisation du réseau ferroviaire nord-francilien sont si nombreux à court-moyen terme, une quinzaine de projets à horizon 2024, que le gouvernement a confié une mission au Préfet de Région Ile-de-France afin de coordonner ces chantiers et d'établir des scénarios de programmation articulant ces travaux.

Parmi ces travaux, l'amélioration des transports du quotidien constitue une priorité notamment la mise en service progressive du nouveau matériel roulant pour le RER D dès 2021. La CA Roissy Pays de France demande également la réalisation de voies de retournement en gare de Survilliers-Fosses.

La Présidente de la Région et d'Ile de France Mobilités a exprimé, à plusieurs reprises, ses inquiétudes concernant l'accélération du calendrier du projet de 2027 à 2025 et de ses impacts sur les travaux des RER B et D ainsi que sur le fret ferroviaire.

À date, l'identification des impacts du projet de liaison Roissy-Picardie sur les travaux de modernisation du RER D n'a pas été transmise aux collectivités territoriales. Le dossier soumis à enquête publique ne donne aucun élément sur les impacts réels du projet sur les travaux programmés sur le faisceau nord et renvoie aux travaux du Comité de coordination piloté par le Préfet de région Ile-de-France : « 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. »

- La CA Roissy Pays de France demande que l'État et le maître d'ouvrage présentent impérativement les impacts du projet les impacts sur le programme travaux de l'axe nord dans le dossier soumis à l'enquête publique et démontrent que la réalisation du projet de liaison Roissy-Picardie ne viendra pas retarder les travaux de modernisation du RER D.

2 LES REMARQUES SUR LE VOLET SOCIO-ÉCONOMIQUE

Une analyse du dossier permet de souligner un certain nombre de problématiques sur lesquelles le dossier présenté comporte des biais ou des insuffisances ou nécessite des clarifications.

2.1 Les remarques et interrogations relatives à la rentabilité socio-économique du projet

Il est fondamental que la rentabilité socio-économique soit analysée en tenant compte des coûts et des avantages tant en termes d'investissement que d'exploitation. Ce n'est qu'à cette condition que le Taux de rentabilité interne (TRI) est sincère et véritable. À la lecture du dossier, la CA Roissy Pays de France émet les remarques ou interrogations suivantes :

- La passerelle de la gare de Survilliers-Fosses est une passerelle « quai à quai » et non une passerelle « ville à ville ». Elle est consubstantielle de la gare.
 - La gare ne fonctionnant pas en son absence, la CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage que son coût soit être entièrement pris en charge par le maître d'ouvrage.
- Un raisonnement similaire peut être tenu pour les aménagements en gare de Survilliers-Fosses. Une part non négligeable des 35 % des voyageurs qui montent en gare de Survilliers-Fosses rejoindra la gare avec son véhicule personnel. Par conséquent, il faut intégrer la réalisation de parkings-relai et plus généralement l'aménagement du pôle intermodal de la gare de Survilliers-Fosses dans les coûts du projet même s'ils ne sont pas intégralement à la charge du maître d'ouvrage. À défaut, il est erroné d'imputer la fréquentation en avantage du projet.
 - La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage d'estimer les coûts d'aménagement des pôles multimodaux, sans préjuger de leur financement.
- Les travaux programmés en phase 2, dont le doublet de Saint-Witz pour un montant de 30 M€, doivent être totalement intégrés à l'analyse socio-économique et au calcul de la Valeur actualisée nette (VAN).
 - La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage la confirmation de cette prise en compte dans les coûts du projet. Il serait erroné de ne pas prendre en considération la deuxième phase indispensable compte-tenu de la saturation de l'axe qui sera générée par Roissy-Picardie (avec des problèmes induits d'exploitation : moindre robustesse du graphique et des effets d'éviction sur d'autres possibilités de développement : TER Picardie-Paris, circulations de trains de fret, renfort d'offre Transilien).
- En 2028, le nombre de voyageurs prévus sur la ligne nouvelle est de 4,4 M par an. Pour parvenir à ce nombre, le nombre de voyageurs par jour, soit 12 564, est multiplié par 350 jours. Ce nombre semble surestimé puisque 65 % de ces voyageurs sont des navetteurs et 18 % empruntent le train pour des motifs autres que le travail, les études ou l'avion. Une fréquentation de 3,1 M par an semble plus réaliste. Suite à la crise de la COVID 19, le dossier indique que le trafic est minoré et ramené de 4,4 à 3,7 M de voyageurs par an. Il en résulte qu'une estimation plus réaliste de la fréquentation serait de 2,6 M de voyageurs par an.
 - La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage que l'analyse socio-économique soit refaite avec des chiffres réalistes.
- 35 % des voyageurs montent le matin dans le train en gare de Survilliers-Fosses. Ces 35 % de voyageurs représentent environ 1 000 personnes par sens avec une forte concentration sur le motif domicile-travail

(sans minoration COVID). Il est important de savoir comment ces voyageurs sont comptabilisés dans le bilan.

- La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage de confirmer que la proportion de voyageurs qui possèdera déjà le pass navigo a été estimée dans l'analyse socio-économique et que cette moins-value a été intégrée ou compensée dans les bénéfices.
- La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage si une capacité de deux trains aux heures de pointe du matin et du soir est suffisante pour garantir de bonnes conditions de voyage, notamment le matin pour les voyageurs qui prennent le train à la gare de Survilliers-Fosses.
- Le protocole d'intention de desserte signé avec SNCF mobilités prévoit une desserte quotidienne mixte TGV /TER entre Amiens et Roissy à hauteur de deux aller-retour TGV intersecteurs et trois allers-retours TER pour une correspondance à Roissy. Cependant, le dossier indique que la Région Hauts-de-France, autorité organisatrice, s'inscrira dans la procédure de programmation des trains et la réservation des sillons correspondant dès que le calendrier de mise en service de la nouvelle ligne sera suffisamment précisé.
 - La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage de préciser la valeur juridique de ce protocole en termes d'engagement pour SNCF mobilités.
 - La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage de préciser si les TGV seront conventionnés ou financés par la Région Hauts-de-France. Au regard de la différence très faible de temps de trajet entre un TGV et un TER direct, la CA Roissy Pays de France s'interroge sur l'intérêt des utilisateurs à préférer le TGV alors qu'ils peuvent prendre un TER quasiment aussi rapide à un coup nettement inférieur.

2.2 Les interrogations relatives à la capacité en ligne

Le dossier indique que la problématique principale pour la structuration de la grille horaire sur le Y picard consiste à satisfaire les contraintes capacitaires sur la section Paris – Creil vis-à-vis d'un volume d'offre important et des missions hétérogènes.

- La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage de confirmer que la capacité en ligne est suffisante pour accueillir les trains de voyageurs mais également les trains de fret. Elle souhaite connaître les possibilités d'un éventuel renforcement futur de l'offre transilien.

3 LES REMARQUES SUR LE VOLET ENVIRONNEMENTAL

3.1 Une remarque liminaire

Le maître d'ouvrage rappelle utilement dans la présentation générale du projet que l'option centrale avait été retenue à l'issue du débat public, car elle présentait notamment vis-à-vis de l'environnement des « Enjeux modérés sur le paysage et les milieux naturels grâce à des ouvrages adaptés » (pièce D, p. 18). L'état initial de l'environnement note justement la sensibilité paysagère différenciée du territoire (pièce F vol. 2, p. 269). Notamment, la forte présence des infrastructures dans le paysage ne doit pas être perçue comme un facteur de disqualification, mais plutôt comme un témoignage de sa grande sensibilité à tout nouveau projet qui viendrait augmenter ces fractures visuelles et fonctionnelles.

Cependant, le paysage quotidien, vernaculaire, le paysage vécu des usagers du territoire (habitants, promeneurs, automobilistes) n'est pas mis en avant dans l'analyse paysagère. Au regard des effets du projet sur l'artificialisation des sols, le paysage et le patrimoine et sur la biodiversité et les continuités écologiques, la CA Roissy Pays de France s'interroge sur la réelle adaptation des ouvrages aux espaces traversés et sur la réelle prise en compte de la sensibilité paysagère du site.

Le cloisonnement actuel du paysage, appelé à être encore renforcé par la création de la voie nouvelle, induit des enjeux de même nature sur les milieux agricoles et naturels, qui souffrent d'une érosion continue de leurs surfaces à toutes les échelles et de difficultés de circulations entre les différents compartiments dessinés par les infrastructures. Un signe de cette synergie est que les rétablissements proposés sont le plus souvent commun aux déplacements agricoles et aux déplacements de la faune sauvage. Ces rétablissements semblent néanmoins insuffisants et l'accumulation des pressions modérées qu'induit chaque projet sur le territoire risque de conduire à terme à une rupture rendant impossible la pratique de l'agriculture et la survie des espèces sauvages.

3.2 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). Il conclut que l'effet du projet sur l'artificialisation des sols est « faible » (pièce F vol. 3, p. 184), en argumentant que cette emprise représente 6 années d'artificialisation au rythme moyen constaté au cours de 10 dernières années et en relativisant la consommation foncière du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie par comparaison la consommation foncière totale des projets retenus au titre de l'étude des effets cumulés.

La CA Roissy Pays de France conteste que la consommation par un projet unique de 63 % de la consommation foncière décennale soit « faible », d'autant que le rythme annuel de consommation foncière tend globalement à ralentir et que cette tendance devrait être amplifiée dans le cadre de l'objectif national de « Zéro Artificialisation Nette ».

De même, la CA Roissy Pays de France considère que 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 (pièce F vol. 3, p. 225), 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.

- Ainsi, au vu de l'importance réelle des emprises concernées, et notamment de la largeur des talus, la CA Roissy Pays de France demande que des solutions de réduction des emprises soient étudiées : passages en tranchée, voire en tranchée couverte, passages en viaduc...
- La CA Roissy Pays de France demande que le maître d'ouvrage démontre que l'artificialisation des sols est compatible avec le SAGE Croult-Engghien-Vieille Mer sur son territoire.
- Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale à venir, la CA Roissy Pays de France demande que le maître d'ouvrage recherche des solutions de reboisement au plus proches en concertation avec elle et dans le respect de sa charte agricole et forestière.
- La CA Roissy Pays de France demande que le flou qu'elle a relevé entre les notions « d'emprise du projet » (pièce F vol. 3, p. 62) et d'imperméabilisation (pièce F vol. 3, p. 225) soit clarifié.

3.3 L'agriculture

La CA Roissy Pays de France attire l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité de ne pas fragiliser le tissu coopératif local (Agora) et de mener une concertation plus étroite avec les agriculteurs. Plusieurs points sont sensibles dont le rétablissement d'accès définitifs adaptés au matériel agricole (accès/gabarit) et la réalisation des travaux qui doit être compatible avec l'activité (semis, récoltes, circulations...).

L'analyse quantitative des effets du projet de voie nouvelle sur l'agriculture est limitée à la consommation de terrains agricoles par les emprises du projet. Le porteur du projet indique que 10 exploitations agricoles sont directement concernées, pour des emprises représentant 0,01 % à 3,3 % de leur surface agricole utile (pièces F vol. 3 p. 68).

- La CA Roissy Pays de France demande que soient exposées en complément les pertes de surface agricole utile (SAU) cumulées depuis 10 ans pour les 10 exploitations agricoles directement concernées par les emprises du projet.

L'analyse des effets du projet n'explore pas les effets indirects sur les exploitations agricoles que sont les nouvelles discontinuités créées par la voie nouvelle entre les sièges d'exploitation et les terrains cultivés.

- La CA Roissy Pays de France demande que ces effets soient exposés, en montrant l'ensemble des exploitations agricole qui exploitent des terrains de part et d'autre du tracé de la voie nouvelle et en quantifiant la part des terrains qui seront désormais séparés du siège d'exploitation.

Concernant le projet de modèle paysager, la CA Roissy Pays de France note avec intérêt le protocole de décapage des terres et de reconstitution des sols proposés et les résultats obtenus avec cette méthode de la LGV Est Européenne (pièce F vol. 3, p. 73). Néanmoins, le maître d'ouvrage ne fait pas la démonstration de la compatibilité de cette mesure avec le système cultural de l'agriculteur concerné, notamment la culture de pommes de terre, compromise sur des sols en pente, ainsi que la garantie du maintien du potentiel agronomique des sols. Ces points ont fait l'objet d'un courrier cosigné par la Chambre d'Agriculture Régionale d'Ile-de-France et la CARPF en 2020. Notons que cet agriculteur a déjà perdu 20 % de sa SAU au cours des 10 dernières années, que les emprises du projet vont détruire 1,1 % de sa SAU relictuelle et que le modèle paysager va encore venir impacter 6,5 % de sa SAU.

- La CA Roissy Pays de France demande que l'effet du projet de modèle paysager sur les systèmes culturels en place et prévus localement soit étudié, notamment sur le volet économique, et que d'autres solutions d'insertion paysagère (bandes boisées, haies...) soient prévues. De plus, la quantité de remblais mobilisés pour ce « modèle paysager » doit être comptée à part.

Le projet va couper cinq chemins agricoles, dont quatre seront rétablis.

- Concernant le rétablissement n° 2, la CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage de modifier la proposition effectuée dans le dossier, de manière à augmenter la fonctionnalité de la parcelle cultivée en détournant le chemin rural à sa périphérie.

La CA Roissy Pays de France déplore que le chemin rural desservant le bois d'Argenteuil depuis le plateau de Villeron ne soit pas rétabli, mais rabattu vers le rétablissement n° 4, au prix d'une consommation foncière supplémentaire et d'une rupture de continuités agricole, forestière et écologique. Ce chemin constitue notamment un « itinéraire de bois rond à consolider ou aménager » dans le schéma des circulations forestières du Grand Roissy.

- La CA Roissy Pays de France demande que ce chemin rural soit rétabli de sorte à ne pas compromettre une future consolidation en tant qu'itinéraire de bois ronds.

3.4 L'hydrologie

Ressource en eaux souterraines et alimentation en eau potable

- La CA Roissy Pays de France demande au maître d'ouvrage 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 contrôles de qualité de l'eau, notamment si des forages industriels sont utilisés.

Gestion des eaux pluviales

La CA Roissy Pays de France note que le dimensionnement des ouvrages de rétention est conforme aux prescriptions du SIAH (rétention d'une pluie cinquantennale avec un débit de fuite de 0,7 l/s/ha). Le projet est de plus vraisemblablement conforme à la prescription du SAGE Croult-Enghien-Vieille-Mer sur l'abattement de la pluie courante de 8 mm en 24 h, bien que ce point ne soit pas démontré formellement.

- La CA Roissy Pays de France demande que la capacité du projet à abattre la pluie courante soit démontrée.

L'état initial de l'environnement ne présente pas une carte complète des bassins versants interceptés par la voie nouvelle et des axes d'écoulement pluvial. Il ne présente qu'une vision très partielle des « sens d'écoulement » (pièce F vol. 2, p. 92).

- La CA Roissy Pays de France demande que l'état initial de l'environnement soit complété sur ce point.

Le projet de ligne nouvelle va modifier les axes actuels de ruissellement pluvial. Les sections en déblai constitueront de nouveaux axes de drainage et les sections en remblai de nouvelles lignes de partage des eaux, modifiant ainsi la répartition actuelle des eaux. En particulier, la partie impact montre que la voie nouvelle intercepte des axes d'écoulement pluvial (pièce F vol. 3, pp. 26 et 27). De ce fait, les bassins versants et la répartition des volumes à gérer entre les ouvrages de rétention existants seront modifiés. Les ouvrages de rétention existants pourraient se révéler insuffisants pour les nouveaux volumes entrant.

- La CA Roissy Pays de France demande que le maître d'ouvrage expose les modifications prévisibles des bassins versants. La réalisation d'une modélisation hydraulique fine sur l'ensemble du périmètre d'étude permettrait d'objectiver les impacts du projet.
- La CA Roissy Pays de France demande que les impacts du projet sur les écoulements de surface soient mieux illustrés par des cartes de bassins versants et d'écoulements s'appuyant sur la modélisation hydraulique. La modélisation devra montrer le changement des volumes ruisselés et les éventuels travaux à effectuer en conséquence sur les axes d'écoulement et ouvrages de rétention existants. Ces travaux devront être à la charge du maître d'ouvrage.

En particulier :

- Le bassin de rétention du SIAH au parc de Villeron recevra manifestement des volumes qui s'écoulaient auparavant vers la plateforme de la voie ferrée Paris-Creil.
- Le doublet de voie entre Marly-la-Ville et Fosses peut représenter un risque d'aggravation d'une situation déjà dégradée sur le plan de la gestion des eaux de pluie : du fait que le système initial de drainage de la ligne Paris/Creil ait été peu à peu démantelé, les voies sont déjà souvent inondées, provoquant des inondations dans le tissu urbanisé alentour.

- La création du doublet de voie devra maintenir les ouvrages d'hydraulique douce présents à l'est de la ZAE de « La Pépinière » à Saint-Witz, à proximité immédiate des voies ferrées actuelles.
- Le ru de la Michelette peut actuellement recevoir des à-coups hydrauliques forts. La modification des écoulements superficiels consécutifs à la création de la voie nouvelle risque de modifier son régime hydraulique.
- Le projet devra respecter tous les ouvrages d'assainissement déjà implantés sur l'emprise de la voie ferrée sur la section Marly-Fosses, et ne pas gêner le SICTEUB dans la réalisation future des travaux sur le collecteur intercommunal qui arrive sur la rue Cugnot à Fosses.

Ru de la Michelette

Le maître d'ouvrage souligne l'artificialisation très poussée du ru de la Michelette (pièce F vol. 3. p. 182) pour justifier l'absence d'impact significatif qu'aurait sa déviation et la reconstitution de son lit à l'identique « sauf possibilité d'intégration dans un cadre plus global de réhabilitation du cours d'eau dans lequel le projet pourrait s'inscrire » (pièce F vol. 3. p. 19).

La CA Roissy Pays de France déplore que la faible largeur disponible entre les culées en fond de vallon et l'occupation de ce fond de vallon par la RD9, le chemin du ball-trap et leurs accotements, par la pile unique du pont implantée à l'axe du vallon et ses fondations, contraigne très fortement tout projet de renaturation du ru de la Michelette.

De plus, le maître d'ouvrage n'a pas pris en compte la présence d'un réseau de transport d'eaux usées entre Vémars et Villeron, situé entre la RD9 et le lit actuel du ru de la Michelette. Le dévoiement de ce réseau se révélera probablement nécessaire, réduisant encore l'emprise disponible pour renaturer le ru de la Michelette.

Or la renaturation du lit et des berges des cours d'eau est un objectif du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer, localement porté par le SIAH. Pour ce faire, le SAGE demande de laisser disponible une bande non imperméabilisée de 30 m de part et d'autre des cours d'eau. Les abords du ru de la Michelette sont déjà très contraints. Loin d'améliorer la situation, le projet va encore la dégrader, contraignant toujours plus fortement le ru, jusqu'à interdire pratiquement sa renaturation.

- La CA Roissy Pays de France demande que l'ouvrage de franchissement du vallon du ru de la Michelette soit amélioré, en libérant une plus grande emprise pour la future renaturation du ru.
- La CA Roissy Pays de France demande que la nécessité ou non de dévier le réseau d'eau usée existant entre la RD9 et le ru de la Michelette soit étudiée sans délai.

3.5 Le paysage et le patrimoine

Paysage

Le maître d'ouvrage relève la sensibilité paysagère différenciée du territoire (pièce F vol. 2, p. 269). En particulier, la sensibilité est forte dans la plaine agricole de Vémars. Or c'est dans ce secteur que la voie nouvelle s'inscrit en remblais, alors qu'elle est en déblais dans la plaine agricole de Villeron, secteur de sensibilité moyenne.

La CA Roissy Pays de France comprend donc que ce sont des considérations purement techniques, et non environnementales, qui ont guidées le profil en long du projet. Cet arbitrage n'est pas exposé au chapitre « interrelation entre effets et mesures » (pièce F vol. 3, p. 139).

- La CA Roissy Pays de France demande que l'arbitrage entre les contraintes techniques et la préservation du paysage ayant conduit au profil en long retenu soit exposé clairement dans l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage indique que les effets du projet sur le paysage seraient atténués par la réalisation de plusieurs remblais (dont un remblai sur 20 ha) qui viennent adoucir la ligne de pente de l'infrastructure nouvelle et par des plantations. Or, à ce stade, sans plan de paysagement d'ensemble (superficies concernées, pentes, essences plantées, densités...) et sans engagements sur la gestion de ces espaces paysagers, il est impossible d'apprécier l'effet de ces aménagements sur le paysage. Une récente intervention de la SNCF sur la ligne TGV Roissy/Lille près de l'A1 ayant conduit presque à une coupe à blanc de la végétation n'est pas rassurante sur les pratiques de gestion idoines pour faire des talus/bermes des espaces de transition paysagère.

- La CA Roissy Pays de France demande que le maître d'ouvrage présente un plan de paysagement et un plan de gestion détaillé de l'ensemble de ses emprises.

La CA Roissy Pays de France regrette que les vues choisies pour illustrer l'insertion du projet dans le paysage soient le plus souvent des vues aériennes, qui tendent à écraser la voie nouvelle et à diminuer sa perception, y compris dans la maquette 3D accessible par Internet.

- La CA Roissy Pays de France demande que la hauteur du point de vue par rapport au sol soit systématiquement indiquée sur la maquette 3D et sur les vues d'insertion paysagères intégrées au dossier soumis à enquête publique.

Cependant, le maître d'ouvrage présente bien une vue à hauteur d'homme pour démontrer la meilleure insertion paysagère du projet avec le modèle paysager (pièce F vol. 3, p. 124). Sur ce point particulier, la CA Roissy Pays de France déplore que l'effet d'autres dispositifs (bandes boisées, haies...) sur l'insertion paysagère de l'ouvrage ne soit pas illustré.

- La CA Roissy Pays de France attend que le porteur du projet illustre plus systématiquement 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...
- En particulier, la CA Roissy Pays de France demande que soient illustrées dans le dossier soumis à enquête publique :
 - L'insertion paysagère du franchissement du vallon du bois d'Argenteuil, par des points de vue choisis sur le chemin forestier, au nord et au sud du remblai ;
 - L'insertion paysagère du franchissement du vallon du ru de la Michelette, par des points de vue choisis sur la RD9, au nord et au sud de l'ouvrage. La maquette 3D se limite actuellement à des points de vue aériens depuis le sud.
 - Le projet avec et sans l'aménagement paysager du ball-trap. Cet aménagement semble en effet surélever le remblai de près de 3 m et en augmenter la largeur de près de 25 m. La quantité de remblais mobilisés pour cet « aménagement paysager » doit être comptée à part.

En outre, la coupe présentée à de nombreuses reprises pour illustrer l'ouvrage de franchissement de la RD9 (par exemple, pièce F vol. 2, p. 33) ne permet pas de distinguer le terrain naturel avant travaux des culées en terre du pont.

- La CA Roissy Pays de France demande que cette coupe soit complétée pour appréhender le réel impact paysager de l'ouvrage de franchissement du ru de la Michelette.

Patrimoine

Le maître d'ouvrage présente les bâtiments remarquables qui jalonnent le territoire : croix du cimetière et clocher de l'église d'Épiais-lès-Louvres, clocher de l'église de Vémars, église de Chennevières-lès-Louvres, grange aux dîmes de la ferme de Vaulerand à Villeron... (Pièce F, vol. 2, p. 272). Cependant, l'analyse des effets du projet se borne à indiquer que le tracé de la voie nouvelle ne recoupe aucun périmètre de protection de ces monuments

- La CA Roissy Pays de France demande que soit démontrée la covisibilité ou l'absence de covisibilité entre la voie nouvelle et ces bâtiments remarquables.

3.6 Les déblais / remblais

Le maître d'ouvrage montre un bilan de matériaux équilibré pour la terre végétale et excédentaire pour les matériaux courants (pièce F vol .3, p. 14).

- Au vu de l'importance de l'excédent en matériaux courants (+ 900 000 m³) la CA Roissy Pays de France demande que la réduction d'emprise des sections en déblais soit étudiée avec la plus grande attention.

La réutilisation de 1,1 million de mètres-cubes de matériaux courant n'est pas détaillée entre remblais courant et aménagements paysagers.

- La CA Roissy Pays de France demande que la ventilation des matériaux courants réutilisés entre les remblais courant et chacun des aménagements paysagers soit détaillée.

La réutilisation sur place des matériaux courant pour créer des aménagements paysagers permet d'éviter leur transport et leur stockage en ISDI. En toute rigueur, l'économie ainsi permise doit venir en déduction du coût affecté aux mesures environnementales.

- La CA Roissy Pays de France demande que ce point apparaisse clairement dans l'estimation du coût des mesures prises en faveur de l'environnement, avec une moins-value correspondant aux coûts évités du transport et du stockage en ISDI des matériaux courants.

3.7 La biodiversité et continuités écologiques

La CA Roissy Pays de France conteste l'appréciation des enjeux concernant la biodiversité et les continuités écologiques. Dans le contexte de la Plaine de France, marqué par le mitage et la fragmentation des espaces naturels agricoles et forestiers, la préservation maximale de tout espace non artificialisé et l'absence de toute barrière supplémentaire aux déplacements d'espèces présentent un enjeu fort.

La création de la voie nouvelle, érodant encore les surfaces agricoles et forestières, et fragmentant encore des espaces déjà morcelés, provoque des atteintes significatives à la biodiversité ordinaire qui fréquente encore le territoire. Contrairement à ce qu'affirme le maître d'ouvrage, les effets du projet sur la biodiversité ne sont donc pas « nuls à négligeables ».

Les services écosystémiques liés à la nature sont très peu développés. Ainsi le service écosystémique de régulation et d'entretien est soutenu par la réalisation de bermes et autres talus à proximité de la voie nouvelle. Or, à ce stade, le dossier ne présente pas d'éléments précis quantitatifs et qualitatifs permettant de démontrer la fonction écologique réelle de ces espaces. Aussi malgré la suppression de 35 ha agricoles,

le service écosystémique d'approvisionnement n'est pas compensé du fait de l'inclusion dans le territoire agricole de la Plaine de France : l'analyse rencontre un biais là encore.

Prise en compte des continuités écologiques locales

Le maître d'ouvrage note justement l'interaction du projet avec des continuités écologiques régionales inscrites au SRCE :

- Cours d'eau intermittent [...] à restaurer (ru de la Michelette) ;
- Corridor [herbacé] des milieux calcaires à fonctionnalité réduite (coteaux des vallons du ru de la Michelette et du bois d'Argenteuil).

Il indique que la création de larges déblais sur le plateau de Villeron est l'occasion de recréer des milieux favorables à la fonctionnalité de la trame écologique herbacée calcicole (pièce F vol. 3, p. 51). Cependant, la gestion des dépendances vertes de la voie nouvelle n'est abordée que sous l'angle de la maîtrise de la végétation (pièce F vol. 3, p. 23).

- La CA Roissy Pays de France demande que le maître d'ouvrage présente un plan de gestion détaillé de ses dépendances vertes, distinguant la « bande de proximité » et les « abords », les sections en déblais et les sections en remblais, les sections au contact des boisements, des bassins de rétention ou des espaces agricoles... La largeur de l'emprise (jusqu'à 100 m) pourrait justifier de gérer plus finement les « abords ».

Les choix effectués pour le franchissement du ru de la Michelette obèrent la capacité de renaturation du ru de la Michelette (cf. § Hydraulique) et donc s'opposent à la réalisation des objectifs du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

- La CA Roissy Pays de France demande que l'ouvrage de franchissement du vallon du ru de la Michelette soit amélioré, en libérant une plus grande emprise pour la future renaturation du ru.

Les bois d'Argenteuil et de Villeron constituent un réservoir de biodiversité de la trame verte locale de la Plaine de France (cf. études SETEC, 2015 et URBAN-ECO^{SCOP}, 2016, pour l'EPA Plaine de France). Dans le contexte de la Plaine de France mitée par l'urbanisation, fragmentée par les infrastructures et pauvre en boisements, ces bois ont une importance primordiale. Cette dimension est méconnue par l'état initial de l'environnement. Les effets de la coupure de ce réservoir, et de sa déconnexion avec les espaces agricoles environnants sont sous-estimés.

- La CA Roissy Pays de France demande que les effets du projet sur le réservoir local de biodiversité que constituent les bois d'Argenteuil et de Villeron soient bien pris en compte et que des mesures adaptées soient mises en œuvre.

Passages faune

Le maître d'ouvrage note la présence d'une population de Chevreuil dans les bois d'Argenteuil et de Villeron (pièce F vol. 3, p. 160). Il propose la création de passages « grande faune » consistant notamment en :

- L'espace libre sous le pont franchissant le ru de la Michelette, la RD9 et le chemin d'accès au ball-trap ;
- Un tunnel sous le remblai franchissant le vallon du bois d'Argenteuil ;
- Une sur-largeur sur le rétablissement de chemin rural n° 4...

Or :

- L'importance des culées du pont franchissant le ru de la Michelette réduit l'espace disponible en fond de vallon et risquent de rabattre les chevreuils vers la RD9, avec une probabilité accrue de collisions avec les véhicules ;
- Le gabarit du tunnel est inadapté à son utilisation par les chevreuils, avec une longueur bien trop importante (30 m) par rapport à la hauteur libre (4,30 m).
 - La CA Roissy Pays de France demande que la largeur disponible entre les culées du pont franchissant le ru de la Michelette soit augmentée pour être compatible avec la présence conjointe de la RD9 et de circulations de chevreuils.
 - La CA Roissy Pays de France demande que le vallon du bois d'Argenteuil soit franchi par un viaduc et non par un remblai, le tunnel prévu sous le remblai étant inadapté à la circulation des chevreuils.

La CA Roissy Pays de France déplore que le chemin rural desservant le bois d'Argenteuil depuis le plateau de Villeron ne soit pas rétabli, mais rabattu vers le rétablissement n° 4, déconnectant la frange sud du bois d'Argenteuil du plateau agricole de Villeron, réduisant ainsi la zone de nourrissage des chevreuils et risquant, faute de passage adapté, de conduire les chevreuils sur les emprises ferroviaires, avec un risque de collision.

- La CA Roissy Pays de France demande que ce chemin rural soit rétabli en tant que tel, avec l'aménagement d'une sur-largeur adaptée à la grande faune.

Le schéma de principe sur l'aménagement des passages inférieurs (pièces F vol. 3, p. 53) montre des clôtures proches de la plateforme ferroviaire. En pratique, les clôtures sont le plus souvent positionnées en limite de l'emprise foncière de SNCF Réseau. Vu la largeur des emprises, le risque est grand de voir se constituer de vastes milieux attractifs dans lesquels les animaux seront piégés, avec un risque de collision.

- La CA Roissy Pays de France demande que la position exacte des clôtures soit clarifiée. Elle verrait favorablement que les clôtures soient implantées au plus près de la plateforme ferroviaire.

Les franchissements intègrent souvent plusieurs fonctions : circulations, passage faune, rétablissements hydrauliques. Cependant, 3 rétablissements hydrauliques, situés aux PK 1+130, 1+850 et 1+900 ont une fonction purement hydraulique.

- La CA Roissy Pays de France demande que ces rétablissements hydrauliques soient traités pour intégrer aussi la fonction de passage de la petite faune.

Autres mesures dédiées à la faune

La CA Roissy Pays de France s'étonne de l'absence de mesures dédiées pour le Grillon d'Italie et le Conocéphale gracieux (pièce F vol. 3, p. 48). S'agissant d'espèces animales protégées, la mise en œuvre de mesures adaptées est pourtant une obligation. Ces mesures pourraient passer par un aménagement et une gestion adaptée des dépendances vertes de la voie nouvelle.

- La CA Roissy Pays de France réitère sa demande que le maître d'ouvrage présente un plan d'aménagement et de gestion détaillé de ses dépendances vertes.

La CA Roissy Pays de France s'interroge sur la pertinence de la pose de nichoirs en faveur des chiroptères (pièce F vol. 3, p. 50), les retours d'expérience sur ces nichoirs ne montrant pas une grande utilisation par les chiroptères ciblés.

- La CA Roissy Pays de France demande que soient considérées l'intégration architecturale de nichoirs aux ouvrages d'art pour les chiroptères du bâti (Noctule commune, Noctule de Leisler et Sérotine commune). Elle demande également la création d'îlots de sénescence pour compenser l'abatage d'arbres à cavités utilisés par l'Oreillard gris.

Enfin, la CA Roissy Pays de France note que des mesures présentées comme des mesures de réduction des impacts sont en fait des mesures de compensation, comme par exemple les plantations après des coupes, création de passage faune après la déconnexion de milieux... (Pièce F vol. 3, p. 52).

3.8 Déplacements

Pôle d'échange multimodal

Le maître d'ouvrage a estimé le nombre de passagers supplémentaires à la gare de Survilliers-Fosse à 5 060 par jours et 1,2 million par an, soit une augmentation de + 55 % (Pièce H, p. 49). Ce seront vraisemblablement en grande partie des salariés du pôle de Roissy résidant autour de cette gare. Cependant, à l'appui de cette estimation de trafic, le maître d'ouvrage ne fournit pas d'information sur le lieu de résidence à la commune des salariés du pôle de Roissy.

Actuellement, les salariés travaillant au pôle de Roissy résidant dans le Val d'Oise et l'Oise utilisent à environ 95 % leurs véhicules personnels pour se rendre sur leur lieu de travail (pièce F vol 2, p. 232). Le maître d'ouvrage ne formule pas d'hypothèses sur le report modal ni sur les modes de rabattement vers les gares, qui permettraient d'estimer la pression supplémentaire sur des parkings-relai déjà saturés et le besoin d'aménagements de parkings vélo sécurisés.

En réponse à la demande du public, SNCF réseau, le maître d'ouvrage, a indiqué que l'aménagement des parkings relève de la compétence des acteurs du territoire (Pièce G, p. 80).

La CA Roissy Pays de France conteste ce point : la pression accrue sur des parkings-relais et la nécessaire création de pôles d'échange multimodaux du fait de la création de la voie nouvelle seront bien des impacts du projet et devraient, en tant que tel, être compensés par le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage ne fournit cependant pas aux acteurs du territoire les informations nécessaires pour accomplir les actions qui leurs incomberaient dans le cadre de leurs compétences.

- Ainsi, la CA Roissy Pays de France demande que l'utilisation actuelle et future des parkings-relais soit étudiée, et que le maître d'ouvrage participe au nécessaire ajustement de leur capacité.

Rétablissements routiers

Le rétablissement de la RD317 est un pont route de 60 mètres de long accueillant une chaussée à 2 x 2 voies (pièces F vol. 2, p. 37). Contrairement aux autres ouvrages d'art, ce pont n'est pas décrit par une vue en plan et une coupe longitudinale de l'ouvrage,

- La CA Roissy Pays de France demande que le rétablissement de la RD317 soit mieux illustré, en adjoignant une vue en plan et une coupe longitudinale de l'ouvrage.

La CA Roissy Pays de France s'interroge sur le rétablissement du chemin des Peupliers à Marly-la-Ville (rétablissement n° 5 ; cf. pièce F vol. 3, p. 71). Cette route, accessible aux véhicules de moins de 6 t, dessert en effet la zone d'activité des Peupliers depuis la RD317. Or les plans et la maquette 3D montrent un tracé en baïonnette et en pente, la RD317 semblant s'élever pour franchir la voie nouvelle par un pont. Cette configuration fait craindre pour la sécurité des usagers de la route. De plus, l'utilisation de cette route en

déviation de la RD16 pour permettre le prolongement du pont de la rue Jean Jaurès en phase 2 du projet rend cette question particulièrement cruciale.

- La CA Roissy Pays de France demande que la géométrie du rétablissement du chemin des Peupliers à Marly-la-Ville soit simplifiée, en concertation avec le Département concernant son insertion sur la RD317 et au besoin en élargissant la réflexion jusqu'au carrefour entre la RD317 et la RD10.

3.9 Nuisances sonores

Le maître d'ouvrage expose de manière didactique les notions de physique relative au bruit, notamment en présentant une échelle de bruit claire et en illustrant la manière dont les sources de bruit se combinent. Il illustre l'état initial de l'environnement sonore avec des cartes de niveau bruit multi-exposition (pièce F vol. 2, p. 249).

Les impacts du projet sont illustrés par des cartes de niveau de bruit ferroviaire et multi-exposition et par une série de cartes sur les impacts sonores en façade (pièce F, vol. 3, pp. 86 à 94). Le maître d'ouvrage montre que seuls 5 bâtiments situés le long des voies ferrées verront leur niveau de bruit en façade augmenter significativement et propose des mesures adaptées d'isolation phonique des façades.

Le maître d'ouvrage conclut que le projet n'aura pas par ailleurs d'impact réglementaire significatif sur l'environnement sonore. La comparaison de la situation avant/après est cependant très difficile.

- La CA Roissy Pays de France demande que l'impact du projet sur l'environnement sonore soit illustré par des cartes de variation du niveau de bruit multi-exposition diurne et nocturne, qui feront en particulier apparaître clairement le seuil réglementaire de + 2 dB(A) en LAeq.