



LE PRÉSIDENT

Melun, le 20 NOV. 2020

Dossier suivi par : Quentin VION
Tél : 01 64 14 78 74
quentin.vion@departement77.fr
Nos réf. : D20-010778-DT
Vos réf. : affaire suivie par Mélanie PENNEC /
Pôle Foncier - 249

Monsieur Amaury de SAINT-QUENTIN
Préfet
Préfecture du Val d'Oise
5 avenue Bernard Hirsch
CS 20105
95010 CERGY-PONTOISE CEDEX

OBJET : Avis du Département de Seine-et-Marne au titre de l'évaluation environnementale dans le cadre de l'enquête publique du projet de liaison nouvelle Roissy-Picardie.

Monsieur le Préfet,

J'ai bien pris acte de la décision du Gouvernement de prioriser les investissements du projet de liaison nouvelle Roissy-Picardie (LNRP) dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, de la décision rendue par la Commission Nationale du Débat Public sur le projet de LNRP en date du 1er juillet 2020, suite à la concertation préalable qui s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020, ainsi que, dernièrement, de la décision ministérielle, en date du 28 août 2020, portant sur la poursuite du projet, et arrêtant par ailleurs la consistance des aménagements ainsi que sa réalisation progressive en deux phases (phase 1 à l'horizon 2025).

Ainsi, dans le cadre de la préparation du dossier de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et des nouvelles dispositions des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement, vous avez sollicité l'avis du Département de Seine-et-Marne sur le projet de LNRP, par courrier en date du 18 septembre 2020, au titre de l'évaluation environnementale.

Ce projet de maillage du réseau ferroviaire a pour objectif d'améliorer l'accès à la plateforme aéroportuaire Roissy Charles-de-Gaulles et à son bassin d'emploi, depuis Amiens et les territoires du Sud des Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise. Il prévoit la création d'une nouvelle section ferroviaire de 6,5 kilomètres entre Vémars et Marly-la-ville permettant l'interconnexion entre la ligne à grande vitesse au Nord-Est de Paris et la ligne conventionnelle Paris-Creil. Des aménagements connexes seront également réalisés sur le réseau ferré national, et notamment l'implantation d'un nouveau quai en gare de CGD 2 TGV, en lieu et place d'une voie existante. Il permettra de proposer une alternative d'accès à l'Île-de-France depuis les territoires du Nord-Est, tout en contribuant à désengorger l'axe ferroviaire Creil-Paris Gare du Nord, dans un contexte où l'augmentation des dessertes sur cet axe n'est plus possible en heures de pointe. 6% des flux en direction de la gare du Nord seraient ainsi reportés à l'horizon 2028 vers la gare CDG 2 TGV, selon les premières estimations mises en avant dans l'étude.

Conscient de l'importance que revêt ce projet, je tiens en premier lieu à vous faire part de ma plus vive inquiétude quant aux capacités de l'Etat, et plus globalement des pouvoirs publics, à assurer le financement de projets franciliens déjà actés, particulièrement en ces temps qui s'annoncent difficiles pour les finances publiques. Cela concerne notamment les Schémas Directeurs des RER,

le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le Grand Paris Express et ses gares d'interconnexion dont celle de Bry-Villiers-Champigny. Mes craintes se portent également sur la mobilisation des compétences nécessaires à la réalisation de ce projet alors que l'ingénierie de transport, mobilisée par l'ensemble des projets en cours, se raréfie, tant à la SNCF que dans les structures privées. Je ne souhaite pas de retards supplémentaires sur ces projets, essentiels à l'amélioration des transports du quotidien en Seine-et-Marne et en Ile-de-France, au profit du projet de LNRP, qui me paraît aujourd'hui, pour l'intérêt d'une grande majorité de franciliens, non prioritaire.

Comme vous le savez, le projet LNRP vient s'ajouter aux multiples projets déjà programmés à moyen terme sur le faisceau ferroviaire Nord francilien, qui font l'objet d'une mission de coordination et de suivi des travaux conduite par le Préfet de la Région Île-de-France à l'échéance 2025. À ce titre, il viendra accroître la gêne que devront subir les usagers lors des phases de travaux, occasionnée par les nombreuses coupures d'exploitation cumulées, sans que l'impact ne soit à ce stade évalué. Je pense en particulier aux répercussions des travaux sur le fonctionnement du RER D, qui demeure la ligne RER la moins fiable avec un taux de ponctualité de 86% en 2019, et sur les conditions de transport. Aussi, la décision rendue par la Commission Nationale du Débat Public sur le projet de LNRP, demande en ce sens que des réponses soient apportées concernant l'impact des travaux sur la rénovation programmée du RER D et sur les enjeux de mobilité du Nord Val d'Oise. À ce titre, je serai vigilant quant à l'impact du projet LNRP, d'une part sur l'articulation des travaux avec ceux déjà programmés sur le faisceau Nord francilien, et d'autre part, sur les conditions d'exploitation du RER D durant les phases de travaux afin de limiter la gêne aux usagers, particulièrement aux heures de pointe de semaine.

En outre, l'étude d'impact du projet identifie les problématiques de gestion des interfaces et de coordination des travaux en gare de CDG 2 TGV. Cependant les conséquences sur le fonctionnement de la gare en phase travaux ne sont à ce stade pas précisées. À ce titre, je veillerai à ce que la gêne occasionnée lors des phases de travaux sur les déplacements des voyageurs et les correspondances avec les autres modes de transport soit minimisée. Aussi, je souhaite que les conditions de fonctionnement de la gare CDG 2 TGV, au regard des flux voyageurs lors des phases de travaux, soient mises en avant dans le cadre de la poursuite des études.

Également, au regard des prévisions de trafics supplémentaires qui transiteront par la gare CDG 2 TGV (soit 43% des voyageurs de la liaison Roissy-Picardie ou plus de 5 000 déplacements par jour) et des correspondances attendues avec les modes lourds en gare de CDG 2 TGV d'ici 2028 (soit 30% avec le Grand Paris Express, 11% avec le RER B), je souhaite que la question du dimensionnement des infrastructures en gare CDG 2 TGV soit étudiée plus finement afin de garantir des conditions de déplacements et des correspondances optimales pour les voyageurs en phase d'exploitation.

Enfin, le projet ne justifie pas sa compatibilité avec le Plan Régional Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) au regard des objectifs de limitation du recours aux Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) qui apparaissent insuffisants comparés à l'objectif fixé par ce plan. Par ailleurs, l'étude ne précise ni les centres de traitement envisagés ni les modes de transport prévus dans le cadre de la gestion des déchets du projet. À ce titre, je souhaite que l'impact des travaux sur le territoire du Département de Seine-et-Marne soit évalué, particulièrement les répercussions liées à l'évacuation et à la gestion des déchets de chantiers, et si cela s'avère nécessaire, que des mesures soient identifiées afin de limiter les nuisances aux riverains pendant les travaux.

Pour votre information et pour complément, vous trouverez, en pièce jointe au présent courrier, l'avis de notre service départemental en charge de l'expertise déchets, énergie et climat (SEDEC) sur la gestion des déchets du chantier de LNRP.

Compte tenu de tous ces éléments et dans l'attente de réponses probantes, je vous informe que le Département de Seine-et-Marne émet un avis défavorable au projet de liaison nouvelle Roissy-Picardie.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.



Patrick SEPTIERS
Président du Conseil départemental

P. J. : 1 - Avis du Service de l'Expertise Déchets, Énergie, Climat concernant la gestion des déblais du chantier de LNRP.

Copie à : - Marie-Christine CAVECCHI, présidente du Conseil départemental du Val d'Oise,
- Valérie PECRESSE, Président de la région Île-de-France,
- Marc GUILLAUME, Préfet d'Île-de-France
- Thierry COUDERT, Préfet de Seine-et-Marne.

Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie
Avis du Service de l'Expertise Déchets Énergie Climat (SEDEC) concernant la gestion des déblais

Le projet justifie sa compatibilité au PRPGD en indiquant que « les déblais seront réutilisés autant que possible dans le cadre du projet. Les autres déchets seront dirigés vers des filières de traitement adaptées à leur qualité et à l'aire de chalandise des centres ». La partie sur « l'optimisation des terrassements » indique que sera recherchée l'amélioration de l'équilibre du bilan des matériaux du projet et l'évitement de tout recours à des emprunts ou à des apports extérieurs pour la réalisation des remblais, et que les excédents de matériaux produits par les excavations nécessaires seront « autant que possible valorisés pour la réalisation d'aménagement paysagers visant à améliorer l'insertion de la ligne dans son environnement ». Enfin, « pour les mises en dépôts définitifs, la recherche de zones permettant d'envisager une restitution à l'agriculture dans les meilleures conditions possibles sera privilégiée en lien avec les exploitants agricoles ».

En effet :

- ✓ D'après le tableau bilan de l'étude d'impact, le projet implique la production d'environ 2 millions de m³ de déblais, « dont environ 60 % réutilisables pour la réalisation de remblai courant, éventuellement après traitement », soit environ 1,2 millions de m³. Cependant ce même tableau indique que seulement 1,1 millions de m³ seraient utilisés pour des remblais courant et aménagement paysagers.
- ✓ Le chapitre 6 de l'étude d'impact explique bien une proposition d'aménagement devant permettre de restituer des surfaces à un exploitant agricole, consistant en un dépôt de matériau d'environ 20ha dans la plaine de Vémars (95) au Nord de la voie nouvelle, en regard du village.

Au vu de ces éléments, l'optimisation des terrassements et la proposition de réaménagement agricole sont en effet à privilégier, mais potentiellement insuffisants¹ ici :

- Les volumes utilisés dans la proposition d'aménagement agricole ne sont pas estimés, ni leur articulation avec l'estimation de 60% de déblais réutilisables.
- Le devenir des 0,1 millions de m³ de déblais de différence n'est pas explicité
- L'article L 541-1 du Code de l'Environnement fixe comme objectif « Valoriser sous forme de matière 70 % des déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics en 2020 ». Le PRPGD fixe (chapitre II) que « l'objectif du PRPGD est de réduire au maximum le recours aux ISDI », qui « ne doivent être envisagées qu'en dernier recours », avec un objectif de 75% de valorisation matière des déchets du BTP à l'horizon 2025 (85% pour 2031) et que pour y parvenir « chaque producteur de déchets doit, dans la mesure du possible, identifier et choisir les solutions de gestion qui lui permettent d'atteindre **individuellement** cet objectif ». Il en ressort que le taux de 60% apparaît comme insuffisant, et que d'autres alternatives aux ISDI pourraient être étudiées, notamment celles proposées par le PRPGD et commentée ci-après :
 - Réaménagement de carrières en Ile-de-France et hors Ile-de-France - Le PRPGD liste (chapitre III, annexe p. 238) celles de la région qui sont autorisées en réaménagement.
 - Projet d'aménagements labellisés - Le CEREMA a dévoilé récemment le label 2EC, qui devrait être lancé officiellement en fin 2020.

¹ Les scénarios de projets alternatifs semblent d'ailleurs ne pas avoir comporté d'analyse sur les volumes de déblais/remblais impliqués.



Enfin, afin de limiter les pollutions et nuisances liées au transport (GES, qualité de l'air, bruits, encombrement), les choix des modes de valorisation matière, et des ISDI pour la part de déchets inertes restants, devraient prendre en compte les distances et privilégier les modes de transport alternatif à la route. Il est regrettable que ni les centres de traitement envisagés ni les modes de transport prévus ne semblent indiqués dans le dossier. Le Schéma d'Organisation et de Gestion de l'Évacuation des Déchets de chantier (SOGED) devra prendre en compte ces enjeux.