

Annexe n°1 à l'arrêté inter-préfectoral n° 2022- 16695 déclarant d'utilité publique le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95)

ANNEXE 1 - EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

PRÉAMBULE

La présente annexe expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Elle relève des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui dispose que : « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique.* »

L'exposé ci après reprend les éléments essentiels figurant au dossier soumis à l'enquête publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce dossier afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique du projet.

1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, projet de maillage du réseau ferroviaire, comprend plusieurs opérations :

- Un barreau en tracé neuf de 6,5 kilomètres de ligne à double voie circulée à 160 km/h par des trains de voyageurs, entre la ligne à grande vitesse d'interconnexion au Nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle d'une part, et le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville d'autre part, ainsi que des aménagements en gare de Survilliers-Fosses ;
- Des aménagements capacitaires sur le réseau adjacent, dits « aménagements connexes » :
 - A la mise en service de la liaison, des aménagements en gares d'aéroport Paris-Charles de Gaulle TGV, d'Amiens et à la Chapelle-en-Serval ;
 - Ultérieurement, des aménagements en gare de Chantilly-Gouvieux et un doublet de voie à Saint-Witz jusqu'en gare de Survilliers-Fosses ;
 - Un écopont (passage grande faune) en forêt de Chantilly comme mesure d'amélioration écologique.

Ces opérations relèvent de la maîtrise d'ouvrage de :

- SNCF Réseau pour la section de ligne nouvelle et pour les modifications de plans de voie en gare ;
- SNCF Gares & Connexions, sa filiale, pour les autres aménagements en gares tels que quais, passerelles et souterrains d'accès aux quais, circulations, aménagements nécessaires des espaces dans les bâtiments, ...

Les communes dans lesquelles se dérouleront les travaux relevant de ces opérations sont situées dans les départements du Val d'Oise (95), marginalement en Seine-et-Marne (77) et en Seine-Saint-Denis (93), de l'Oise (60) et de la Somme (80). Il s'agit :

- Pour la ligne nouvelle et ses raccordements : Epiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville, Fosses (95) ;
- Pour les aménagements connexes et l'écopont : Tremblay-en-France (93), Le Mesnil-Amelot (77), Chantilly, La Chapelle-en-Serval et Orry-la-Ville (60), Amiens (80).

1.1. Historique du projet et rappel des principales décisions relatives à sa mise en œuvre

Après des réflexions préliminaires, le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'un débat public organisé du 15 avril au 31 juillet 2010, avec mise en place d'une Commission particulière du débat public (CPDP). Le débat public a éclairé sur l'opportunité du projet, avec notamment un consensus sur le principe d'un double service TaGV (Train à grande vitesse) et TER (Train express régional).

Le processus d'élaboration du projet s'est ensuite 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 de passage 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 réajusté, aboutissant à la signature d'un protocole d'intention relatif à la desserte TaGV et TER entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités le 19 mai 2017. Parallèlement, un protocole de financement de la réalisation pour la première phase a été acté le 3 mai 2017, démontrant la forte implication et la volonté de l'État, de la Région Hauts-de-France et des collectivités de la Somme et de l'Oise en faveur de la réalisation du projet.

Compte-tenu de sa double dimension (amélioration des transports du quotidien et mobilité longue distance), le Gouvernement a retenu ce projet comme prioritaire sur la base du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2018 et a fixé l'objectif de tenir l'enquête d'utilité publique d'ici 2020 dans l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités.

Une nouvelle étape de concertation, menée en application des articles L.121-15-1 et suivants du Code de l'environnement, s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020, à la suite de la décision de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 3 juillet 2019 (la CNDP ayant été saisie en juin 2019, compte-tenu du délai entre le débat public et l'enquête publique prévue). Elle a été l'occasion d'une reprise du dialogue territorial, après la période d'attente intervenue sur les conditions d'avancement du projet.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan le 18 mars 2020.

Les pouvoirs publics et le maître d'ouvrage ont apporté leurs réponses en mai-juin 2020 (dont le compte-rendu de la concertation du maître d'ouvrage transmis à la CNDP le 20 mai 2020). La CNDP en a pris acte le 1er juillet 2020 et désigné une garante pour la suite de la concertation jusqu'à l'enquête publique.

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 autorise SNCF Réseau à déposer le dossier en vue de l'enquête publique.

1.2. Avis de l'Autorité environnementale (Ae – CGEDD)

Le dossier complet d'enquête d'utilité publique, contenant l'étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, a été transmis à la formation d'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), conformément aux dispositions des articles L.122-1, L.122-3, R.122-6 et R.122-7 du Code de l'environnement.

L'Autorité environnementale du CGEDD a rendu un avis délibéré sur l'étude d'impact, établi lors de sa séance du 2 décembre 2020. Les observations de l'Autorité environnementale du CGEDD ont été prises en compte par SNCF Réseau, qui a rédigé pour cela un mémoire complémentaire, figurant au dossier d'enquête d'utilité publique.

1.3. Consultation des collectivités territoriales

Le dossier présentant le projet, comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée, a été transmis pour avis aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet, conformément aux dispositions de l'article L.122-1-V du Code de l'environnement. Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements émis sont joints au dossier d'enquête publique ; ils sont également disponibles sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise.

1.4. Avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI)

En application du décret du 23 décembre 2013, un dossier d'évaluation a été transmis au Secrétariat Général Pour l'Investissement. Conformément aux dispositions réglementaires, le SGPI a mandaté une contre-expertise indépendante et rendu son avis.

1.5. Avis du Directeur départemental des finances publiques du Val d'Oise

L'estimation financière des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la ligne ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet le 7 mai 2020 d'une estimation sommaire et globale conduite par la Direction départementale des finances publiques du Val d'Oise (France Domaine), conformément à l'article R.1211-3 du Code général de la propriété des personnes publiques, s'agissant d'acquisitions poursuivies par voie d'expropriation.

1.6. Étude agricole préalable et consultation de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF)

Le cadre juridique de l'étude agricole préalable est fixé par le Code rural et de la pêche maritime, aux articles L.112-1-3 et suivants et D.112-1-18.-1. et suivants.

L'article L.112-1-3 précise que « *les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole font l'objet d'une étude préalable. Cette étude comprend au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire* ».

Les conditions d'assujettissement sont précisées à l'article D.112-1-18 : projet soumis à une étude d'impact de façon systématique, affectation à un usage agricole durable, surface prélevée de manière définitive supérieure à un seuil fixé par défaut à 5 ha (des arrêtés préfectoraux peuvent y déroger en fixant un ou plusieurs seuils départementaux compris entre 1 et 10 ha).

L'arrêté n°2017-14063 du 28 avril 2017 fixe ce seuil à 1 ha dans le département du Val d'Oise.

Avec 36,5 ha d'emprise agricole projetée, le projet est soumis au dispositif (emprise de la ligne nouvelle s'inscrivant en grande partie sur des parcelles agricoles, naturelles et forestières, hors occupations temporaires nécessaires au chantier, aménagements paysagers ou dépôts éventuels).

Le maître d'ouvrage a adressé l'étude préalable agricole au Préfet du Val d'Oise, qui l'a soumise à la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) lors de sa séance du 20 novembre 2020. Le Préfet a émis son avis le 9 décembre 2020, publié sur le site de la préfecture. L'étude d'impact a intégré les éléments issus de cette étude préalable.

1.7. Avis du Syndicat Mixte du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France

Le Syndicat Mixte du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France a été consulté pour formuler un avis sur l'étude d'impact du dossier d'enquête publique, conformément à l'article R.333-14 du Code de l'Environnement. L'avis du Syndicat Mixte, du 5 octobre 2020, a été joint au dossier d'enquête publique.

1.8. Avis de la Ministre chargée des sites classés

Le projet comportant comme mesure d'amélioration environnementale la réalisation d'un écopont (passage grande faune) sur la commune d'Orry-la-Ville, en partie dans le site classé du domaine de Chantilly, la Ministre chargée des sites doit être appelée à présenter ses observations avant l'enquête d'utilité publique, en application de l'article L.341-14 du Code de l'environnement.

L'avis de la Ministre de la Transition écologique, daté du 15 décembre 2020, a été joint au dossier d'enquête d'utilité publique.

1.9. Aménagement foncier agricole et forestier

Les procédures d'aménagement foncier agricole et forestier relèvent du Code rural et de la pêche maritime ; il convient notamment de se référer aux dispositions des articles L.123-24 à L.123-26 (opérations liées à la réalisation de grands ouvrages publics) et R.123-30 à R.123-42 de ce Code.

La déclaration d'utilité publique d'un projet d'infrastructure comporte, en application des articles L.123-24 et L.352-1 du Code rural et de la pêche maritime, l'obligation faite au maître d'ouvrage de remédier aux dommages causés aux structures des exploitations agricoles, en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier et de travaux connexes, ainsi qu'à la réinstallation ou à la reconversion des exploitations supprimées ou gravement déséquilibrées.

L'article R.123-30 précise que « *Lorsque la réalisation d'un grand ouvrage est envisagée, les conseils départementaux des départements intéressés désignent, après avis des commissions départementales d'aménagement foncier, les communes dans lesquelles il y a lieu de constituer les commissions communales d'aménagement foncier en vue de l'application des dispositions des articles L.123-24 à L.123-26 et L.133-1 à L.133-7* ».

Si le recours à une procédure d'aménagement foncier ne semble pas envisagé, le maître d'ouvrage se conformera en tout état de cause aux décisions des instances compétentes en la matière.

1.10. Examens conjoints pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

Des réunions d'examen conjoint, associant les organismes définis au Code de l'urbanisme, ont été organisées par les services de chaque préfecture sur les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, tel que prévu aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du Code de l'urbanisme.

2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE ET RÉPONSES APPORTÉE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

2.1. Avis de la commission d'enquête

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 son avis le 17 mai 2021. Elle a émis un avis favorable avec une réserve et quatre recommandations.

L'avis est assorti de la réserve suivante : « *Réétudier, en concertation avec les populations riveraines du nouveau tronçon, l'acceptabilité du projet ; i.e. les aménagements possibles pour réduire au delà des seuils réglementaires les nuisances sonores et visuelles, et le sujet du modelé paysager et de ses conséquences (gestion des terres de déblai).* »

Les quatre recommandations sont les suivantes :

- « *que les compensations au déboisement aient lieu sur place pour reconstituer les espaces impactés et contribuer aux aménagements paysagers réduisant les nuisances visuelles*
- « *que le M.O. co-construise, avec la commune de Marly-la-Ville et les autorités compétentes en la matière, un plan de circulation automobile dans la commune durant la phase de travaux de la INRP (l'interception demandée de la RD317 et du Chemin des peupliers ne doit pas perturber d'une manière trop pénalisante la vie des marlysiens et les usagers de la RD317).*
- « *une bonne coordination entre SNCF Réseau et IDF Mobilités notamment sur la gestion des calendriers/plans d'exécution des travaux (gel ou substitution temporaire de services pendant les travaux).*
- « *d'avoir une approche holistique du projet en intégrant la dimension des services aux usagers (intermodalité, fréquence des trains, cohérence des horaires, arrêts supplémentaires, problématique du stationnement, possibilités de rabattement par la mobilité douce, etc.). »*

2.2. Réponses apportées à la commission d'enquête

2.2.1. Réponses à la réserve

RFF, puis SNCF Réseau, ont veillé à établir dès l'origine un tracé le plus éloigné possible des secteurs urbanisés de Vémars et de Villeron. Du fait notamment du choix de ce tracé, qui reste celui de moindre impact y compris en tenant compte de l'évolution de l'urbanisation intervenue depuis, les nuisances sonores générées par le projet apparaissent très nettement inférieures aux seuils fixés par la réglementation, même en retenant un volume de trafic très supérieur au niveau actuellement prévu.

Pour autant, la commission d'enquête a confirmé l'existence d'une sensibilité particulière sur cette question, indépendamment des éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage. Elle a par ailleurs relevé les problématiques de l'insertion paysagère de la nouvelle infrastructure et les impacts du modelé paysager sur les exploitations agricoles en plaine de Vémars.

En réponse à cette réserve posée par la commission d'enquête, SNCF Réseau a donc réalisé des études complémentaires afin de proposer des mesures additionnelles localisées permettant de mieux tenir compte de ces préoccupations, dans le respect des contraintes techniques et économiques du projet.

Ces nouvelles mesures envisagées par le maître d'ouvrage ont fait l'objet d'une nouvelle étape de concertation locale qui s'est tenue du 27 octobre 2021 au 9 janvier 2022. A l'issue de cette concertation, SNCF Réseau a décidé la mise en place des aménagements complémentaires suivants :

- 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 ; cet aménagement sera largement végétalisé afin de favoriser l'intégration de l'infrastructure dans le paysage ;
- 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.

Par ailleurs, SNCF Réseau a décidé de supprimer définitivement le modelé paysager du projet dans le secteur de Vémars.

2.2.2. Réponses aux recommandations

Recommandation portant sur la localisation des boisements compensateurs

Le maître d'ouvrage veillera à réaliser cette compensation au moins en partie à proximité de l'aménagement, en fonction également des opportunités telles que les délaissés le long d'unités boisées.

La proportion des compensations réalisées à proximité sera à préciser dans les prochaines étapes, avec la préoccupation d'éviter un impact supplémentaire sur des exploitations agricoles déjà concernées par l'aménagement. Elle dépendra également des préconisations des services de l'Etat sur le taux de compensation et leurs conditions de mise en œuvre.

La concertation avec les acteurs de la filière forestière sera poursuivie après la déclaration d'utilité publique du projet, afin de poursuivre la recherche de sites de reboisement pertinents dans la mesure du possible dans le secteur du nouveau barreau ferroviaire, et éventuellement à l'échelle régionale en complément. Enfin, si nécessaire et comme prévu par la réglementation, SNCF Réseau pourra s'acquitter de toute ou partie de son obligation de compensation en versant une indemnité déterminée par l'administration et destinée à alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois.

Recommandation concernant les impacts travaux sur la circulation automobile à Marly-la-Ville et sur la RD317

SNCF Réseau rappelle que la planification des travaux sera organisée de manière à limiter dans la mesure du possible l'usage de la voirie publique pour la circulation des engins de terrassement.

Par ailleurs, la réalisation des ouvrages d'art tiendra compte des contraintes d'exploitation des infrastructures existantes à franchir et des objectifs de minimisation des incidences sur les déplacements sur les axes

principaux de circulation (autoroute A1, RD317, RD9). Des déviations routières seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Dans ce cas, les déviations les plus courtes seront alors recherchées. Des rétablissements provisoires seront mis en œuvre si aucun contournement satisfaisant n'est possible.

Enfin, SNCF Réseau veillera à ce que les travaux n'entraînent pas de perturbations fortes sur les communes environnantes, et notamment celle de Marly-la-Ville.

La nouvelle phase d'études de niveau projet qu'engagera SNCF Réseau en 2022 permettra de préciser les impacts en termes de circulation sur la voirie locale, en termes notamment de volume de trafic, d'itinéraires et d'horaires de circulation.

Sur la base de ces éléments, une concertation sera menée courant 2022 avec les communes concernées et le Département du Val d'Oise pour déterminer les modalités de circulations des engins de chantiers, au regard de l'ensemble des contraintes identifiées.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, les enjeux sont les plus importants pour la phase 2 du projet, compte tenu de la nécessité de prolonger l'ouvrage de la RD16 franchissant les voies ferrées (avenue Jean Jaurès). Une concertation approfondie sera alors menée à ce sujet lors des études détaillées de la phase 2.

Recommandation portant sur la coordination entre SNCF Réseau et IDF Mobilités notamment sur la gestion des calendriers/plans d'exécution des travaux (gel ou substitution temporaire de services pendant les travaux)

SNCF Réseau veillera tout particulièrement à la coordination avec les opérateurs de transport et autorités organisatrices, comme c'est d'ailleurs le cas de manière systématique pour les travaux sur le réseau ferroviaire susceptibles d'affecter les plans de transport.

Cette coordination s'inscrira dans le cadre global de la programmation des travaux de l'axe Nord francilien, qui fait l'objet d'un comité de suivi mis en place sous l'égide du préfet de la région Île-de-France et réunissant l'ensemble des parties prenantes.

Recommandation portant sur une approche holistique du projet en intégrant la dimension des services aux usagers

L'intérêt d'une approche globale est partagé par le maître d'ouvrage. Si le projet présenté à l'enquête publique est un projet d'infrastructure, le dossier d'enquête s'est attaché à le resituer dans une approche globale, en mettant en évidence les enjeux pour les territoires ainsi que les services attendus avec les schémas de desserte prévisionnels. En effet, la justification du projet est liée au développement de nouveaux services ferroviaires tant pour les transports du quotidien que pour les déplacements longue distance, en cohérence avec les politiques publiques mises en œuvre par les différents acteurs dans le cadre de leurs compétences respectives.

Le plan Val d'Oise annoncé le 7 mai 2021 par le Premier ministre, dans le cadre duquel l'État a annoncé concourir financièrement à la construction de la passerelle en gare de Surveilliers - Fosses à hauteur de 50 % et dégager des crédits spécifiques pour permettre la création d'un pôle d'échange multimodal autour de cette gare, traduit bien l'ambition d'une approche globale du projet de ligne nouvelle, prenant en compte les besoins des usagers.

3. CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

3.1. Objectifs du projet

La liaison ferroviaire a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (train à grande vitesse TGV et train express régional TER), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

- Relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise ,
- Développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV ,

- Améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique et d'emploi du Grand Roissy en transports collectifs, depuis les territoires situés au Nord de la plateforme aéroportuaire (parties du Sud des Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise) ;
- Proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France, dans un contexte de saturation des dessertes vers Paris-Gare du Nord.

En favorisant le report modal vers le ferroviaire, le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable.

L'originalité du projet Roissy-Picardie est d'envisager la création de nouvelles relations ferroviaires qui n'existent pas. A la différence des projets de ligne à grande vitesse qui « remplacent » des dessertes assurées jusque-là par une ligne classique en diminuant le temps de parcours, le projet Roissy-Picardie propose de nouvelles relations, aujourd'hui accessibles uniquement au moyen de correspondances souvent pénalisantes pour les voyageurs, en particulier le changement de gare à Paris.

De ce fait, les futurs services Roissy-Picardie offriront des temps de transport compétitifs par rapport aux solutions actuelles. En outre, les voyages nationaux seront plus confortables en étant directs ou avec une correspondance simple en gare de Roissy.

Il répond à des enjeux de déplacements nationaux et interrégionaux en permettant de :

- Raccorder une large partie du Sud des Hauts-de-France au réseau ferroviaire à grande vitesse pour faciliter les relations avec le reste de la France ;
- Améliorer l'accès au pôle économique et d'emploi du Grand Roissy depuis les territoires situés au Nord de la plate-forme aéroportuaire, c'est-à-dire le Sud des Hauts-de-France et le Nord-Est du Val-d'Oise.

La liaison ferroviaire Roissy-Picardie permettra également de développer l'intermodalité « air-fer » entre le transport aérien et le transport ferroviaire sur le pôle multimodal de Roissy, et de renforcer ainsi son attractivité.

Enfin, il optimisera la gestion du réseau ferré grâce au maillage créé avec un nouvel itinéraire au Nord de Roissy, distinct de la LGV Nord.

3.2. La contribution du projet à un développement territorial équilibré

Le projet contribue au désenclavement du Sud des Hauts-de-France (ancienne région Picardie). Bien que ce territoire soit traversé par la LGV Nord sur plus de 130 km et par la LGV Est-européenne sur une quarantaine de kilomètres, l'accessibilité à la grande vitesse est limitée. La LGV Est ne dessert pas la Picardie et la LGV Nord dispose d'un seul arrêt dans la région : la gare TGV Haute-Picardie située à 50 km d'Amiens et à plus de 40 km de Saint-Quentin.

Le projet de liaison renforcera l'accessibilité, et corrélativement l'attractivité du territoire, en facilitant les relations avec les autres régions françaises et européennes :

- Le raccordement au réseau à grande vitesse permettra d'être relié aux principales métropoles régionales, soit directement par les nouveaux services de trains à grande vitesse directs depuis Amiens et Creil, soit grâce aux correspondances possibles à Roissy entre les futurs services TER et l'importante offre TaGV vers l'ensemble de la France et Bruxelles ;
- L'effet sera diffusé sur une large partie du territoire grâce aux possibilités de correspondances entre les services TER et TaGV « Roissy-Picardie » (en gares de Creil et Amiens) ou entre les TER Roissy-Picardie et le reste du réseau TER ; de ce fait, le projet est en cohérence avec les enjeux du SRADDET des Hauts-de-France, qui concernent tant le renforcement de la place d'Amiens, comme second pôle régional, que le développement des villes moyennes.

De même pour le Val d'Oise, le projet permettra un accès plus performant à la grande vitesse (via la desserte de Surveilliers-Fosses en TER sur Roissy TGV, ou via Creil pour le Haut-Val d'Oise, secteur Persan/Beaumont).

3.2.1. Les transports du quotidien

Le projet contribue à renforcer l'accessibilité en transports en commun du Grand Roissy pour limiter les risques de congestion qui pourraient freiner le développement et le rayonnement du pôle.

En effet, tout en étant au cœur d'un important réseau autoroutier, desservi par une gare sur le réseau LGV, le RER B avec deux gares, Roissy souffre d'un déficit de solutions efficaces d'accès en transport en commun depuis les territoires proches, et notamment le Nord-Est du Val-d'Oise et le Sud de la Picardie.

L'enjeu est de contribuer à un développement équilibré et structuré du Grand Roissy en améliorant son accessibilité en transport en commun.

3.2.2. Des échanges facilités entre les deux régions

La liaison apportera de nouvelles modalités de coopération entre les territoires du Nord de l'Île-de-France et du Sud des Hauts-de-France.

Le projet Roissy-Picardie constituera une nouvelle opportunité d'accès à l'Île-de-France, et ce d'autant que la gare du Nord est proche de la saturation.

3.3. Une inscription dans les priorités des politiques de transport

Le projet Roissy-Picardie est un projet de développement cohérent avec les priorités des politiques de transport, en faveur d'un usage renforcé du réseau ferroviaire - moyennant une extension limitée de ce dernier - au bénéfice des déplacements du quotidien et de la mobilité longue distance pour le Sud des Hauts-de-France et le Nord-Est du Val d'Oise.

Le projet permet de proposer des services ferroviaires adaptés aux différents besoins de déplacements :

- A grande vitesse sur longue distance (liaisons directes ou en correspondance à Roissy TGV), avec des gains de temps de trajet de l'ordre d'une demi-heure vers les principales destinations nationales vers l'Est et le Sud-Est, des accès en correspondance à toutes les origines/destinations à Roissy TGV et des voyages plus confortables en évitant le changement de gares à Paris.
- Sur courte distance pour des déplacements domicile-travail, domicile-études ou autres motifs, et en pré ou post acheminements pour des déplacements aériens. La plateforme de Roissy est à la fois :
 - Un « hub de mobilité », avec l'aérien (principal aéroport en France et parmi les premiers en Europe) ou le ferroviaire ;
 - Un pôle économique majeur, rayonnant sur un vaste territoire en Ile-de-France et une zone d'influence qui s'étend sur le Sud des Hauts de France.

Une grande partie des déplacements actuels s'effectue en transports individuels et le développement des transports en commun est un enjeu majeur pour faire face à la congestion routière.

Ces caractéristiques ont conduit la commission Mobilité 21 dans son rapport de juin 2013, puis le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) dans son rapport de février 2018, à retenir le projet dans les premières priorités (quels que soient les scénarios). Ces commissions ont été mises en place respectivement en 2012 et 2017 pour établir des recommandations sur la programmation des investissements pour les infrastructures de transport, en tenant compte des priorités à donner aux transports du quotidien et à la rénovation et modernisation du réseau existant.

Le rapport de la commission Mobilité 21 relevait également que « *le projet ne répond pas entièrement aux besoins du département du Val d'Oise orientés vers l'amélioration des déplacements de proximité en lien avec l'accès au pôle d'emplois de Roissy. La commission considère qu'il convient d'examiner, notamment dans le cadre du Grand Paris, comment mieux y répondre.* »

Le rapport du COI concluait dans son analyse par projet que « *au regard des éléments qu'il a eus à disposition et des enjeux qui s'attachent à la réalisation de ce projet, le Conseil considère, comme la Commission Mobilité 21, que le projet Picardie-Roissy est prioritaire et que les études doivent se poursuivre en vue d'un engagement dans les meilleurs délais des travaux. Il insiste pour que l'incertitude sur les paramètres économiques du projet soit définitivement levée* ».

Le projet Roissy Picardie s'inscrit en cohérence avec les priorités en matière d'investissements concernant les infrastructures de transport, et en particulier pour le ferroviaire :

- Il consiste en un maillage du réseau, avec une section de ligne nouvelle d'un linéaire limité (6,5 km) ; par rapport à d'autres projets de développement, la proportion entre le linéaire neuf et les itinéraires que suivront les services Roissy-Picardie est donc particulièrement faible ,

- Comme indiqué ci-dessus, ce maillage est prévu avec une double fonctionnalité, en connectant le réseau à grande vitesse et le réseau classique, non seulement pour que les trains à grande vitesse puissent prolonger leurs circulations sur le réseau classique, ce qui est fréquemment le cas au-delà du réseau à grande vitesse et constitue une souplesse de la conception développée au niveau national, mais également pour que des TER circulent sur le réseau à grande vitesse, entre Vémars et Roissy TGV ;
- Dans cette double fonctionnalité, la part transports du quotidien est nettement majoritaire comme le montrent les chiffres de fréquentation prévisionnelle résultant des études de trafic.

La mise en œuvre de ce projet est aussi à considérer vis-à-vis des programmes de rénovation et modernisation majeurs, cofinancés avec l'Etat et les collectivités, en cours dans les mêmes temporalités sur le réseau Nord, en Île-de-France et dans les Hauts-de-France.

Ainsi

- Sur l'Axe Nord francilien, 15 grandes familles d'opérations ferroviaires sont programmées entre 2019 et 2023, pour un montant cumulé de 3,2 Md€, dont 1,8 pour les projets de développement et 1,4 pour la régénération et la maintenance. Outre les opérations prévues sur le réseau, le déploiement d'une nouvelle génération de matériel roulant est prévu par Île-de-France Mobilités ;
- Le réseau du Grand Paris Express se développe également, avec la ligne 17 qui desservira le pôle de Roissy ;
- Pour les Hauts-de-France, 600 M€ ont été engagés en 2019 pour la maintenance, le renouvellement et le développement du réseau ferré, ainsi que pour la mise en accessibilité des gares. En parallèle, l'amélioration de la qualité des services ferroviaires fait l'objet d'actions fortes du gestionnaire d'infrastructures (régularité) et de l'exploitant ferroviaire concernant la ligne Paris-Amiens : des actions sont prévues dans plusieurs domaines, avec notamment le renforcement du pilotage de la production à Paris Nord, une meilleure utilisation du matériel roulant, et son renouvellement en lien avec la Région Hauts-de-France.

Annexe n°2 à l'arrêté inter-préfectoral n° 2022 -16695 déclarant d'utilité publique le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95)

ANNEXE N°2 - MESURES DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTÉ HUMAINE, AINSI QUE LES MODALITÉS DE SUIVI ASSOCIÉES, PRIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 122-1-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

PRÉAMBULE

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement, qui dispose que la décision de l'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale « précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. ». Aux termes du même article, cette décision précise également « les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. »

Ces prescriptions intègrent les précisions et mesures complémentaires apportées par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

En particulier, en réponse à la réserve posée par la commission d'enquête à son avis favorable à la déclaration d'utilité publique de l'opération, SNCF Réseau a décidé la mise en place de mesures complémentaires à celles présentées dans le dossier d'enquête publique, afin d'améliorer l'insertion de la nouvelle infrastructure au regard des problématiques de nuisances sonores, d'intégration paysagère et d'impacts sur les exploitations agricoles. Ces mesures complémentaires ont fait l'objet d'une nouvelle étape de concertation locale qui s'est tenue du 27 octobre 2021 au 9 janvier 2022.

Les prescriptions relatives aux mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement, le cadre de vie et la santé humaine, ainsi que celles relatives aux modalités de suivi associées sont adaptées au niveau d'avancement des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Ces mesures seront complétées dans le cadre des études de conception détaillées et des procédures réglementaires ultérieures, préalables à la réalisation des travaux et notamment :

- La définition du tracé précis de l'infrastructure ferroviaire et de son profil en long sur la base des plans annexés à la déclaration d'utilité publique ;
- L'actualisation des études environnementales ;
- Les préconisations résultant des procédures administratives restant à mener (autorisation environnementale au titre IOTA, défrichement, espèces protégées, site classé, ...)

1. MESURES GÉNÉRALES

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, projet de maillage du réseau ferroviaire, comprend plusieurs opérations :

- Un barreau en tracé neuf de 6,5 kilomètres de ligne à double voie circulée à 160 km/h par des trains de voyageurs entre la ligne à grande vitesse d'interconnexion au Nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle TGV, d'une part, et le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville, d'autre part, ainsi que des aménagements en gare de Survilliers-Fosses ;
- Des aménagements capacitaires sur le réseau adjacent, dits « aménagements connexes » :
 - A la mise en service de la liaison, des aménagements en gares d'aéroport Paris-Charles de Gaulle TGV et d'Amiens, à la Chapelle-en-Serval ainsi qu'un écopont (passage grande faune) en forêt de Chantilly comme mesure d'amélioration écologique ;
 - Ultérieurement, des aménagements en gare de Chantilly-Gouvieux et un doublet de voie à Saint-Witz jusqu'en gare de Survilliers-Fosses.

Outre les effets sur l'environnement et le cadre de vie des riverains liés à l'exploitation de l'infrastructure et à l'augmentation des circulations ferroviaires sur la ligne existante, la période temporaire de chantier nécessite une attention spécifique, afin de prendre en compte les incidences négatives sur l'environnement pendant cette phase.

1.1. Conception et mise au point détaillée du projet

Les efforts entrepris dans les étapes précédentes pour éviter les principaux enjeux et réduire les impacts devront être poursuivis dans le cadre des études détaillées, afin d'optimiser les surfaces nécessaires à la réalisation du projet, de manière à limiter les impacts, notamment sur le milieu humain, le milieu naturel et les terres agricoles.

Comme c'est le cas habituellement pour les grands projets d'infrastructure nouvelle de transport (marqués par la progressivité des études et des procédures), la phase d'études détaillées permettra de procéder au calage final du projet technique et à la définition des mesures d'insertion.

Le travail d'optimisation du profil en long sera poursuivi en recherchant son abaissement dans les secteurs de Vémars et de Villeron afin de favoriser l'insertion du projet, dans le respect des référentiels techniques ferroviaires et des contraintes économiques.

La concertation menée depuis le début des études sera poursuivie avec les acteurs du territoire ainsi qu'avec les services de l'Etat dans le cadre de la mise au point finale du projet et de la définition des mesures d'accompagnement. Un suivi des engagements sera mis en œuvre.

1.2. Management environnemental en phase chantier

Afin de garantir la prise en compte des mesures en faveur de l'environnement et des engagements de SNCF Réseau durant la phase travaux, des prescriptions environnementales spécifiques relatives au chantier seront imposées à l'ensemble des intervenants. Ces spécifications seront, en tant que de besoin, complétées par des dispositions concernant le déroulement du chantier et visant à diminuer les nuisances propres à celui-ci (bruit, poussière, gestion des eaux, ...), sur la base des mesures prévues par l'étude d'impact du projet.

Le maître d'ouvrage mettra en place un suivi de la phase chantier au travers d'un système de management environnemental :

- Chaque entreprise établira un PRE (Plan de Respect de l'Environnement) ou PAE (Plan d'Assurance Environnement), détaillant les procédures, les moyens de contrôle et les actions mises en œuvre pour limiter les impacts et réduire les risques environnementaux sur le chantier ; ce plan sera complété par un Plan d'Organisation et d'Intervention global (POI), qui définira la conduite à tenir en cas d'incident et/ou de pollution accidentelle sur le chantier ;
- Un Schéma d'Organisation et de Gestion de l'Évacuation des Déchets de chantier (SOGED) explicitera les dispositions d'organisation prévues par le groupement d'entreprises ou les entreprises attributaires pour assurer le bon déroulement, le suivi et la traçabilité de l'évacuation des déchets de chantier, en conformité avec la réglementation applicable.

Le contrôle en phase travaux sera suivi par un ou plusieurs « Coordinateurs Environnement », missionnés par le ou les maîtres d'œuvre. Un ou plusieurs « Correspondants Environnement » seront par ailleurs nommés par le groupement d'entreprises ou les entreprises de travaux et seront responsables de la mise en œuvre du PRE ou PAE.

1.3. Suivis des mesures et bilans environnementaux

1.3.1. Suivis des mesures

L'état actuel de l'environnement réalisé avant le début des travaux constituera la référence de l'ensemble des suivis réalisés au cours de la phase chantier et en phase exploitation.

Des suivis des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine et de la réalisation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront mis en place sous la responsabilité du maître d'ouvrage.

Ils comprendront des inventaires, des relevés ou des mesures dont la périodicité sera adaptée aux objectifs poursuivis et qui permettront de suivre les effets négatifs notables du projet ainsi que l'efficacité des mesures destinées à les éviter, les réduire et, le cas échéant, les compenser.

1.3.2. Bilans environnementaux

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, 1 an 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.

1.3.3. Comité de suivi environnemental

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.

2. MESURES THEMATIQUES

Les points 2.1 à 2.6 concernent la section de ligne nouvelle (à l'exception de l'écopont au point 2.3.3, et de l'acoustique au point 2.4.2 au titre des effets indirects concernant la ligne existante) ; le point 2.7 apporte des précisions concernant les aménagements connexes.

2.1. Gestion des ressources en matériaux et terrassements

2.1.1. Mesures de réduction

Lors des études détaillées, il sera cherché à optimiser le bilan des matériaux du projet. Il n'est pas prévu d'emprunts de matériaux et le recours à des apports extérieurs ne se fera qu'en cas d'impossibilité de réemploi des matériaux excavés dans le cadre du projet.

Compte-tenu des contraintes du profil en long (tracé de la section de ligne nouvelle en déblai dans sa partie Nord du fait de la topographie au raccordement avec la ligne existante Paris-Creil, elle-même en déblai), les excavations liées aux déblais généreront des excédents de matériaux. Ils seront autant que possible valorisés dans des aménagements paysagers, qui participent ainsi également à l'insertion de la ligne dans son environnement. D'une manière générale, la gestion des excédents de terres excavées s'inscrira dans le respect du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets d'Île-de-France.

Les reconnaissances géotechniques permettront d'affiner les mesures à mettre en œuvre (optimisation des mouvements des terres, réemploi des matériaux, mises en dépôt, secteurs concernés par des alluvions compressibles, risque de retrait-gonflement des argiles, ...), et de définir les dispositions constructives spécifiques nécessaires le cas échéant.

La conception des ouvrages d'art et des ouvrages en terre de la ligne nouvelle visera à assurer la stabilité des ouvrages et des sols supports.

La création de la ligne aura un effet localisé sur le sous-sol, au niveau du déblai créé dans la plaine agricole de Villeron et Marly-la-Ville. Ces modifications liées à la réalisation de la plateforme ferroviaire et de ses équipements restent toutefois limitées à des horizons de sol superficiels non sensibles.

2.1.2. Mesures durant la phase chantier

La planification des travaux sera organisée de manière à limiter dans la mesure du possible l'usage de la voirie publique pour la circulation des engins de terrassement.

Les approvisionnements et expéditions de matériaux feront l'objet d'un suivi strict pour en assurer la traçabilité.

La localisation de dépôts provisoires se fera dans des secteurs sans enjeu environnemental ; ils seront remis en état au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

En cas d'évacuation plus lointaine, vers des sites autorisés, les procédures réglementaires seront mises en œuvre.

Le maître d'ouvrage devra prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher la dissémination et la prolifération d'espèces invasives terrestres et aquatiques lors de la réalisation des travaux.

2.2. Eaux souterraines et superficielles

2.2.1. Mesures de réduction

Eaux souterraines

Il n'a pas été détecté de nappe à faible profondeur dans les emprises prévisionnelles du projet. Le suivi piézométrique sera poursuivi afin d'adopter, le cas échéant, des mesures permettant de préserver ou restituer les écoulements.

Les études détaillées permettront également d'identifier finement le régime des eaux souterraines au niveau du tracé, et l'impact d'un rabattement éventuel sur celui-ci.

Le projet intercepte le périmètre de protection éloignée de trois captages d'alimentation en eau potable de Marly-La-Ville et Fosses situés à l'ouest de la ligne Paris-Creil à environ 1,5 km de l'axe du projet ferroviaire (protection réglementaire en cours de mise en place).

De manière à garantir la préservation de la ressource en eau, le maître d'ouvrage se conformera aux prescriptions de l'arrêté de l'autorisation environnementale unique, qui prendra en compte les prescriptions des règlements des captages. Dans ce cadre, des dispositions constructives particulières pourront être mises en œuvre le cas échéant, tant du point de vue de la conception de la ligne (étanchéification de la plateforme, mesures constructives de collecte et de rejet des eaux pluviales), qu'en matière d'exploitation/maintenance (dispositions particulières pour la maîtrise de la végétation au sein des périmètres de protection, suivi de la qualité des eaux, ...).

Eaux superficielles

Le projet recoupe plusieurs bassins versants naturels, avec des impacts potentiels sur les écoulements hydrauliques distincts selon que la ligne est en remblai ou en déblai.

La continuité des écoulements de surface sera assurée par des ouvrages hydrauliques.

Dans les zones ne permettant pas la résorption des eaux de ruissellement de la plateforme ferroviaire, celles-ci seront récupérées par un réseau de collecte longitudinal.

Dans le secteur des raccordements, des reprises sur ouvrages hydrauliques existants seront réalisées en tant que de besoin.

Le tracé du projet est concerné par une zone de risque d'inondation par débordement du ru de la Michelette en amont du bassin de retenue « Parc de Villeron », à l'Est de l'A1. Le ru et les voiries adjacentes (RD9 et voie d'accès au balltrap) seront franchis par un ouvrage de grande longueur. Le champ d'expansion des crues sera maintenu, sans répercussion sur leur écoulement.

Les conditions de traversée du ru de la Michelette seront précisées dans la phase d'études détaillées ; elle s'accompagnera d'une poursuite de la concertation avec les acteurs locaux, en particulier avec le Syndicat Mixte pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne, afin d'inscrire cette traversée en cohérence avec un programme plus global de réhabilitation du cours d'eau porté par ce dernier.

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires, sur les voies ferrées et leurs abords, est indispensable pour assurer la sécurité des agents ainsi que la sécurité et la régularité des circulations. Elle interviendra, pour ce qui concerne le projet, en conformité avec les engagements pris par le gestionnaire du réseau au niveau national concernant, entre autres, les enjeux de sécurité, de biodiversité, de qualité de l'eau, en lien avec le plan d'action gouvernemental pour réduire la dépendance aux herbicides.

Le suivi du bon fonctionnement et de l'efficacité des différents ouvrages relatifs à la gestion des eaux de ruissellement sera effectué régulièrement dans le cadre de l'exploitation de la ligne. Les protocoles de suivi seront définis plus précisément dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale.

2.2.2. Mesures durant la phase chantier

En cas de recoupement d'un aquifère, même superficiel, par un déblai, un suivi quantitatif des eaux souterraines aux abords du projet sera mené.

Afin de garantir la sécurité de la ressource en eau, des mesures de protection particulières seront définies pour toute intervention dans les zones de sensibilité hydrogéologique correspondant aux périmètres de protection des captages d'eau potable. Un suivi quantitatif et qualitatif des eaux souterraines sera mis en place.

Concernant les eaux superficielles, les principales mesures consistent en la mise en place de dispositifs de collecte et de traitement des effluents de chantier, notamment pour éviter les apports de matières en suspension dans les cours d'eau, et de mesures telles que la réalisation des décapages juste avant les terrassements, la mise en végétation immédiate des talus, la mise en œuvre de système de protection dans les secteurs sensibles à l'érosion, la définition d'un plan d'alerte et de secours en relation avec les services compétents. Un suivi quantitatif et qualitatif des eaux superficielles sera mis en place pour la zone d'influence du chantier.

Les ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements seront dans toute la mesure du possible installés dès le début des terrassements. Des fossés provisoires de collecte des eaux pluviales seront réalisés

dans les zones concernées par le ruissellement afin de protéger les riverains et le chantier lui-même, de façon parallèle à l'avancement du chantier de terrassement.

Le phasage des travaux tiendra compte des périodes de risque d'inondation pour les interventions en zone inondable.

2.3. Milieu naturel

Les impacts du projet de ligne nouvelle sur la flore, la faune et les services écosystémiques restent relativement faibles, tant pour la flore que pour la faune du fait d'un intérêt écologique initial limité localement. Aucune zone protégée, Natura 2000 ou d'inventaire n'est touchée par le tracé et il n'est pas identifié de zone humide ou de zone de fraysère au sein de l'emprise prévisionnelle du projet de ligne nouvelle et ses abords.

Les études relatives à la faune et la flore seront poursuivies pour la définition précise des mesures de réduction et de compensation en faveur de la biodiversité, et pour l'obtention des autorisations administratives (autorisation environnementale unique).

2.3.1 Mesures de réduction

Les mesures suivantes de réduction des impacts liés à la création de la ligne et à son exploitation seront mises en œuvre :

- Préservation de la fonctionnalité des corridors écologiques et des axes de déplacement par la mise en place d'ouvrages de franchissement adaptés selon les espèces. Au stade actuel des études, onze ouvrages, à vocations mixtes ou spécifiques, sont ainsi prévus ;
- Reconstitution des boisements et végétalisation des abords des ouvrages de franchissement prévus, en y incorporant des linéaires de haies afin de compenser la destruction des linéaires de haies existantes ;
- Pose de nichoirs pour l'avifaune et les chiroptères ;
- Végétalisation des aménagements paysagers avec des espèces indigènes ;
- Mise en place de clôtures pour supprimer les risques de collision avec la faune terrestre, doublées de dispositif anti-fouisseur, en partie basse, dans la traversée de la plaine agricole.

2.3.2 Mesures durant la phase chantier

Les mesures d'évitement et de réduction suivantes seront mises en œuvre :

- Balisage des espèces végétales d'enjeu présentes sur les emprises et aux abords du projet de façon à les déplacer ou les protéger ;
- Marquage des arbres abritant des gîtes potentiels à chiroptères et/ou coléoptères protégés ,
- Libération des emprises et réalisation des travaux de déboisement en dehors des périodes de reproduction ou d'hibernation (oiseaux, chiroptères, batraciens, ...) ;
- Localisation des pistes d'accès au chantier en prenant soin d'éviter des secteurs à enjeu écologique ;
- Mise en place de clôtures provisoires et de barrières étanches pour la petite faune et les amphibiens ;
- Zones de dépôts provisoires, installations annexes, aires de stockage, proscrites dans les sites sensibles ;
- Limitation des émissions lumineuses.

2.3.3 Mesure d'amélioration écologique : passage grande faune en forêt de Chantilly

La réalisation d'un écopont (passage supérieur grande faune) sur la ligne existante Paris-Creil, dans le secteur de la Borne Blanche (commune d'Orry-la-Ville), permettra de restaurer la fonctionnalité d'un corridor majeur pour la grande faune au Nord de la région parisienne.

La mise au point finale du projet (positionnement et dimensionnement, aménagements écologiques et paysagers définitifs de l'ouvrage et de ses abords) sera à poursuivre en concertation avec l'ensemble des acteurs, en tenant compte de l'avis de la Ministre de la Transition écologique du 15 décembre 2020 au titre du site classé du domaine de Chantilly.

2.4. Cadre de vie, qualité de l'air et santé humaine

Les solutions d'aménagement visent à préserver au mieux l'environnement humain et le cadre de vie des habitants

- Le tracé s'écarte au maximum des secteurs urbanisés de Vémars et Villeron ;
- L'incidence du projet sur les zones d'activités existantes et projetées est minimisée ;
- Les équipements publics et les éléments patrimoniaux sont évités.

2.4.1 Mesures de réduction

Emprises

Les emprises de la ligne nouvelle sont essentiellement occupées par des parcelles agricoles et par le bois d'Argenteuil. La mise au point définitive des aménagements veillera à une moindre consommation d'espaces. L'enquête parcellaire, qui interviendra ultérieurement, permettra de déterminer plus finement les parcelles à acquérir. Les parcelles incluses dans les emprises du projet seront acquises de préférence par voie amiable.

Réseau de transport

Les voies de communication (routes, chemins agricoles, voies pédestres/cyclables) interceptées seront rétablies, notamment les RD9, RD317 et les chemins d'exploitation agricole (cf. point 2.5).

Les différents réseaux interceptés seront rétablis ou déplacés, conformément à la réglementation en vigueur, et selon les principes définis lors de l'avant-projet sommaire et précisés dans les études ultérieures. Des conventions de rétablissements établies avec leurs gestionnaires, fixeront notamment les règles de maintenance.

Pour la RD317, qui sera rétablie en place avec passage de la ligne ferroviaire sous la route, et le chemin des peupliers, les conditions d'aménagement et de réalisation seront précisées avec le Département du Val d'Oise, qui souhaite assurer à terme une continuité RD9/RD10.

Réseaux, servitudes d'utilité publique, risques technologiques et sites pollués

Un inventaire complet des réseaux aériens et souterrains (lignes électriques, réseaux de téléphones et fibres optiques, réseaux AEP, assainissement et irrigation, gaz éventuel, ...), sera réalisé. Les mesures adoptées consisteront à préserver ou à dévoyer l'ensemble des réseaux interceptés.

Nuisances acoustiques

La logique d'évitement recherchée pendant la phase de mise au point du tracé de la ligne nouvelle a permis d'éviter les zones urbaines.

La contribution sonore de la ligne nouvelle apparaît nettement inférieure aux seuils réglementaires, toutefois, la commission d'enquête a confirmé l'existence d'une sensibilité particulière sur cette question. Aussi, le maître d'ouvrage mettra en place les aménagements complémentaires suivants, qui contribueront à réduire encore davantage les nuisances sonores générées par la nouvelle infrastructure :

- 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 ;
- 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.

Pour les secteurs situés en dehors du périmètre de la ligne nouvelle, des mesures de protections par isolations en façade seront mises en place :

- En gare de Survilliers-Fosses (zones de travaux), pour le premier front bâti à Fosses et les étages élevés des bâtiments à proximité de la gare (6 bâtiments pour 68 logements) ;
- Pour les autres secteurs (hors zones de travaux) il sera veillé, au titre des effets indirects sur la ligne Paris-Creil, à ne pas créer de nouveau point noir bruit. Une habitation située à Orry-la-Ville, identifiée comme un point noir bruit existant, fera également l'objet d'un traitement de façade. Une vérification des niveaux sonores en façade de deux habitations proches de cette dernière (rue Henri Delaunay) sera menée afin de s'assurer qu'elles ne constituent pas également des points noirs bruit.

Les protections acoustiques seront réalisées avant la mise en service de la ligne.

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.

Vibrations

La phase d'études détaillées concernant le doublet de voies de St Witz (inclus dans la phase 2 du projet) permettra d'approfondir l'impact sur deux bâtiments potentiellement concernés au niveau du raccordement de Survilliers-Fosses (zone d'activités de Saint-Witz) et de déterminer les dispositions constructives adéquates à mettre en œuvre le cas échéant.

Tourisme et loisirs

De manière générale, toutes les circulations pédestres, équestres et cyclables interceptées par le projet seront rétablies.

2.4.2. Mesures durant la phase chantier

La réalisation des ouvrages d'art tiendra compte des contraintes d'exploitation des infrastructures existantes à franchir et des objectifs de minimisation des incidences sur les déplacements sur les axes principaux de circulation (autoroute A1, RD317, RD9, LGV Nord et interconnexion, ligne Paris-Creil).

Des déviations routières seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Dans ce cas, les déviations les plus courtes seront alors recherchées. Des rétablissements provisoires seront mis en œuvre si aucun contournement satisfaisant n'est possible.

Il sera veillé à ce que les travaux autour de la RD317 et le chemin des peupliers n'entraînent pas de perturbations fortes sur la commune de Marly-la-Ville et une concertation sera menée avec la commune et le Département du Val d'Oise préalablement à l'engagement des travaux. Pour la phase 2 du projet, compte-tenu de la nécessité de prolonger l'ouvrage de la RD16 franchissant les voies ferrées entre Marly-la-Ville et Saint-Witz (entraînant une coupure de la circulation pendant la réalisation des travaux), une concertation approfondie sera menée lors des études préalables à la réalisation.

Pendant les travaux, les voies seront régulièrement nettoyées et remises en état si des dégradations apparaissent.

Afin de limiter l'envol de poussières et de chaux pendant les opérations de terrassement et de traitement des matériaux de remblai, un arrosage des pistes sera mis en place et, en cas de vent fort, l'épandage de chaux sera interdit et les opérations de chargement et de déchargement seront limitées autant que possible.

Lorsque les entreprises de travaux auront été désignées et les méthodologies stabilisées, le maître d'ouvrage établira, en application des articles L.571-9 et R.571-44 à R.571-52 du Code de l'environnement, des dossiers « bruit de chantier », qui seront transmis au préfet et aux maires des communes concernées avant le démarrage des travaux. Ces dossiers comprendront la description du chantier, le planning de réalisation et son phasage, les matériels et engins employés, l'évaluation des niveaux sonores émis, les mesures de réduction des nuisances sonores, les moyens et dispositifs de contrôle, les moyens de sensibilisation du personnel et les moyens d'information des tiers.

Les travaux de nuit seront limités et réservés aux activités peu bruyantes, sauf contrainte particulière.

2.5. Activités agricoles et sylvicoles

2.5.1. Mesures de réduction

Activités 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, dans le respect des contraintes techniques et économiques du projet.

Des protocoles sur les modalités amiables d'acquisition et de libération des terrains (ainsi que d'occupation temporaire ou de dommages de travaux publics) seront élaborés avec la profession agricole sur la base des accords-cadres négociés au niveau national. Ces protocoles garantissent aux propriétaires et exploitants de biens agricoles, une compensation intégrale des différents préjudices économiques subis.

Les chemins d'exploitation interceptés seront rétablis en place, à l'exception d'un chemin agricole situé à Villeron qui sera supprimé. Compte-tenu des exploitations agricoles impactées et de la fonctionnalité de ce chemin, il est prévu de reporter ses circulations vers le chemin agricole situé à proximité immédiate et qui sera rétabli in situ, par un ouvrage au-dessus de la ligne ferroviaire. Les ouvrages seront dimensionnés pour garantir

le passage de l'ensemble des engins agricoles utilisés habituellement en Plaine de France. L'ensemble des aménagements portant sur les cheminements agricoles seront mis en œuvre avec un revêtement compatible avec le passage des engins agricoles (notamment dans les secteurs à forte pente) afin d'éviter la dégradation rapide des cheminements et pour permettre à l'ensemble des machines agricoles, y compris les plus lourdes, de les utiliser sans encombre.

La mise au point des conditions de rétablissement de ces cheminements sera poursuivie dans les étapes ultérieures, en tenant compte des observations recueillies lors de l'enquête publique et en concertation avec la profession agricole.

Le réseau d'irrigation intercepté à Vémars sera rétabli.

Des clôtures avec dispositif anti-fouisseurs, seront mises en œuvre.

Les aménagements des abords seront définis en concertation avec les acteurs concernés. Il sera procédé à un entretien attentif dans le cadre de la maintenance de la ligne (selon la politique RSE), avec des dispositions analogues à la LGV Nord.

Inclus dans le projet soumis à enquête publique et compte tenu de l'avis de la commission d'enquête, le modelé paysager de 20 ha dans le secteur de Vémars est supprimé.

Bois d'Argenteuil

Les cheminements seront assurés par la mise en place d'un ouvrage dans le remblai de l'infrastructure, qui assurera la continuité du chemin forestier et des déplacements de la faune.

2.5.2. Mesures de compensation

Concernant la consommation d'espaces agricoles, une compensation agricole collective sera apportée à la suite de l'étude agricole préalable réalisée pour le projet. La définition des mesures sera réalisée dans le cadre des études détaillées, à partir du cadrage initial présenté à la CDPENAF du Val d'Oise le 20 novembre 2020 et en prenant en compte les orientations méthodologiques définies en Ile-de-France.

Les préjudices agricoles seront indemnisés, en application du protocole qui sera élaboré avec la profession agricole sur la base de l'accord-cadre signé le 25 février 2021 entre l'APCA, la FNSEA et SNCF Réseau.

Le maître d'ouvrage prendra en charge les frais de géomètre liés à la mise en place des nouveaux échanges de cultures, en lien avec le projet.

Concernant les boisements compensateurs liés au défrichement, et en fonction des préconisations des services de l'Etat sur le taux de compensation et leurs conditions, le maître d'ouvrage veillera à réaliser cette compensation au moins en partie à proximité de l'aménagement, en fonction des opportunités, telles que les délaissés le long d'unités boisées. La concertation avec les acteurs de la filière forestière sera poursuivie, avec la recherche de sites de reboisement pertinents, conformément aux orientations de la Charte agricole et forestière du Grand Roissy. SNCF Réseau pourra également s'acquitter de toute ou partie de son obligation de compensation en versant une indemnité déterminée par l'autorité administrative et destinée à alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois.

2.5.3. Mesures durant la phase chantier

Les accès aux parcelles agricoles et forestières seront maintenus pendant la durée du chantier : les chemins impactés seront déviés avec des caractéristiques garantissant le passage d'engins de grand gabarit. Si des allongements de parcours s'avèrent néanmoins pénalisants, des indemnités seront versées en application des protocoles conclus avec la profession agricole.

Les travaux de rétablissement du réseau d'irrigation intersecté seront réalisés en dehors des périodes d'arrosage.

Les cultures situées à proximité du chantier seront préservées, par la mise en place de mesures telles que la collecte et le traitement des eaux de ruissellement issues du chantier, l'arrosage des pistes de chantier en période sèche, le balisage de l'emprise des travaux et le marquage des arbres à maintenir.

La minimisation des emprises temporaires (pistes, dépôts, ...) sur les espaces agricoles et forestiers sera recherchée et celles-ci feront l'objet d'une concertation avec les exploitants. Ces surfaces seront remises en

état à la fin de travaux et restituées à leurs ayants droits qui seront indemnisés en application des protocoles négociés avec la profession agricole.

2.6. Paysage, patrimoine

2.6.1. Mesures de réduction

Comme indiqué au point 1.1 et afin de s'inscrire dans la démarche de poursuite d'une insertion de qualité dans les territoires, le maître d'ouvrage poursuivra dans la phase d'études détaillées les recherches d'optimisations, dans les secteurs sensibles du remblai entre Vémars et Villeron :

- Du profil en long, dans le respect des référentiels techniques ferroviaires et des contraintes économiques ;
- D'insertion paysagère, sur la base des orientations présentées dans l'étude d'impact.

SNCF Réseau mettra en place :

- 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 ; cet aménagement sera largement végétalisé afin de favoriser l'intégration de l'infrastructure dans le paysage ;
- La création d'un aménagement paysager sous la forme d'un rideau végétalisé, au droit de la commune de Villeron.

Au franchissement du ru de la Michelette, prévu en pont-rail, les études détaillées préciseront les mesures à mettre en œuvre afin de préserver au mieux la transparence paysagère du vallon, réduire l'effet d'ouverture dans le boisement par la reconstitution d'une lisière aux abords des zones de coupes. En fonction des contraintes de sol, un aménagement spécifique sera réalisé le long du ball-trap.

En secteur de fort déblai, la crête de déblai pourra être adoucie pour une meilleure insertion.

La conception des ouvrages d'art fera l'objet d'un traitement architectural adapté aux territoires traversés, de manière à assurer une unité pour la section de ligne nouvelle.

La concertation sur l'insertion et les mesures paysagères sera poursuivie avec les moyens les plus appropriés pour illustrer les propositions présentées.

2.6.2. Mesures durant la phase chantier

Archéologie préventive

Les procédures administratives relatives à l'archéologie préventive permettront de définir les mesures à mettre en place, s'agissant notamment de la réalisation de diagnostics puis, le cas échéant, de fouilles, conformément à la législation en vigueur.

2.7. Mesures particulières concernant les aménagements connexes

2.7.1. Aménagements en gare Aéroport Paris Charles-de-Gaulle 2 TGV

L'option retenue de création d'un nouveau quai en supprimant une voie centrale évite les reprises de la structure de la gare et la réalisation de fondations importantes. Les impacts sont ainsi considérés comme négligeables.

La gare faisant l'objet d'un traitement architectural spécifique avec une forte identité visuelle, il sera veillé dans la mise au point finale des aménagements au respect de la qualité architecturale du terminal, en lien avec Aéroports de Paris.

Les mesures à mettre en œuvre pour la phase chantier seront précisées dans le cadre des études détaillées, avec l'objectif que le chantier soit organisé de façon à n'avoir aucune incidence sur l'exploitation générale de la gare.

2.7.2. Section de séparation électrique à La Chapelle en Serval

La création d'un nouveau poste de sectionnement électrique sur la ligne existante, sur une plateforme ferroviaire existante, ne nécessite pas d'aménagement lourd.

Les études détaillées permettront de s'assurer de l'absence d'évolution sensible des nuisances électromagnétiques.

Les mesures à mettre en œuvre pour la phase chantier seront précisées dans le cadre des études détaillées.

2.7.3. Aménagements en gare de Chantilly Gouvieux

Les aménagements consistent en l'aménagement d'une quatrième voie à quai ; ils sont prévus en phase ultérieure en fonction de l'évolution des circulations, de la construction horaire ou des schémas de desserte.

Les études détaillées pour ce site seront alimentées par une étude paysagère permettant de préciser les mesures d'insertion paysagère les plus appropriées en fonction de l'espace disponible entre les voies existantes et le front bâti. Elles feront l'objet d'une concertation avec les communes concernées.

Les études relatives à l'acoustique et aux vibrations seront actualisées et approfondies à cette occasion (pouvant conduire le cas échéant à prévoir des mesures d'atténuation).

2.7.4. Aménagements de voies de garage à Amiens

Ces aménagements portent sur l'électrification de voies de remisage dans le faisceau ferroviaire d'Amiens. Les mesures à mettre en œuvre pour la phase chantier seront précisées dans le cadre des études détaillées.

* *
*