

Département du Val d'Oise (95)  
Enquête publique

**Rapport d'enquête publique portant sur  
la déclaration d'utilité publique de la liaison ferroviaire Roissy- Pi-  
cardie, 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).**

**LIVRE 2 – CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

**Enquête publique n° E20000054/95**

Réalisée du mardi 23 février 2021 au mardi 6 avril 2021 dans les communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

(suivant l'arrêté inter-préfectoral n° 2021-16178 du 2 février 2021)

Commission d'enquête : M. Ronan Hebert (Président, liste d'aptitude du Val-d'Oise), M. Claude Andry (liste d'aptitude du Val-d'Oise), M. Alain Giaroli (liste d'aptitude de l'Oise), M. Michel Gauthier (liste d'aptitude de Seine-Saint-Denis), M. Patrick Jayet (liste d'aptitude de la Somme).

Destinataires : M. le Préfet du Val-d'Oise ; Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.

Nombre de pages : 37



## LIVRE 2 – CONCLUSIONS ET AVIS

<b>1</b>	<b>RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE</b>	<b>393</b>
<b>2</b>	<b>CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE</b>	<b>395</b>
2.1	SUR LE PROJET	395
2.2	SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE	396
2.3	SUR LE DOSSIER SOUMIS A ENQUETE	397
2.4	SUR LES AVIS EMIS PAR LES SERVICES DE L'ETAT	397
2.5	SUR LES AVIS DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PUBLIQUE	398
2.5.1	AVIS DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE NOUVEAU BARREAU	398
2.5.2	AVIS DES COMMUNES CONCERNEES PAR LA LIAISON ROISSY-PICARDIE	398
2.6	SUR LE COUT FINANCIER ET LA RENTABILITE DU PROJET	398
2.7	SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC	399
2.8	SUR LE MEMORANDUM DU M.O EN REPOSE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE	400
2.9	SUR L'UTILITE PUBLIQUE DE LA LIGNE FERROVIAIRE ROISSY – PICARDIE	400
2.9.1	AMELIORATIONS DU PROJET ENVISAGEES PAR LE M.O	400
2.9.2	ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES	401
2.10	SUR LES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	401
2.10.1	DURANT LA PHASE DE TRAVAUX	401
2.10.2	DURANT L'EXPLOITATION DE LA LIGNE	401
2.10.3	ATTEINTE A L'ENVIRONNEMENT	402
2.10.4	SUPPRESSION DE TERRES AGRICOLES	403
2.10.5	SUR LA COUPURE DES VILLAGES, LES FRANCHISSEMENTS	403
<b>3</b>	<b>CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME</b>	<b>403</b>
3.1	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CHENNEVIERES-LES-LOUVRES	403
3.1.1	SITUATION ACTUELLE	403
3.1.2	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU	403
3.1.3	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE	404
3.1.4	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	404
3.1.5	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE	404
3.1.6	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES	405
3.1.7	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE	405
3.1.8	LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER	405
3.1.9	CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHENNEVIERES-LES-LOUVRES	405
3.2	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE VILLERON	405
3.2.1	SITUATION ACTUELLE	405
3.2.2	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU	406
3.2.3	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PADD	406
3.2.4	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT	406
3.2.5	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE	407
3.2.6	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES	407
3.2.7	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE	407
3.2.8	LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER	407
3.2.9	CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VILLERON	407
3.3	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE VEMARS	408
3.3.1	SITUATION ACTUELLE	408
3.3.2	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU	408
3.3.3	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PADD	408
3.3.4	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT	409
3.3.5	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE	409
3.3.6	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES	409
3.3.7	IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE	409
3.3.8	LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER	410

<b>3.3.9</b>	<b>CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VEMARS</b>	<b>410</b>
<b>3.4</b>	<b>AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE MARLY-LA-VILLE</b>	<b>410</b>
<b>3.4.1</b>	<b>SITUATION ACTUELLE</b>	<b>410</b>
<b>3.4.2</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU</b>	<b>410</b>
<b>3.4.3</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PADD</b>	<b>411</b>
<b>3.4.4</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT</b>	<b>411</b>
<b>3.4.5</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE</b>	<b>412</b>
<b>3.4.6</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES</b>	<b>412</b>
<b>3.4.7</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE</b>	<b>412</b>
<b>3.4.8</b>	<b>LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER</b>	<b>412</b>
<b>3.4.9</b>	<b>CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MARLY-LA-VILLE</b>	<b>412</b>
<b>3.5</b>	<b>AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CHANTILLY</b>	<b>413</b>
<b>3.5.1</b>	<b>SITUATION ACTUELLE</b>	<b>413</b>
<b>3.5.2</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU</b>	<b>413</b>
<b>3.5.3</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PADD</b>	<b>413</b>
<b>3.5.4</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT</b>	<b>413</b>
<b>3.5.5</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE</b>	<b>413</b>
<b>3.5.6</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES</b>	<b>414</b>
<b>3.5.7</b>	<b>IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE</b>	<b>414</b>
<b>3.5.8</b>	<b>LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER</b>	<b>414</b>
<b>3.5.9</b>	<b>CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHANTILLY</b>	<b>414</b>
<b>4</b>	<b>BILAN AVANTAGES/INCONVENIENTS DU PROJET</b>	<b>414</b>
<b>4.1</b>	<b>INTERET GENERAL DU PROJET</b>	<b>414</b>
<b>4.2</b>	<b>L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE</b>	<b>416</b>
<b>4.3</b>	<b>L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL</b>	<b>416</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE</b>	<b>417</b>

# 1 RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique porte sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative au projet de la liaison ferroviaire Roissy - Picardie (LNRP) consistant en la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire de 6,5 km reliant la ligne classique Paris-Creil-Amiens à la Ligne Grande Vitesse Est (figure II.1). Cette DUP emporte la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des territoires concernés par ce nouveau barreau ferroviaire, à savoir communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

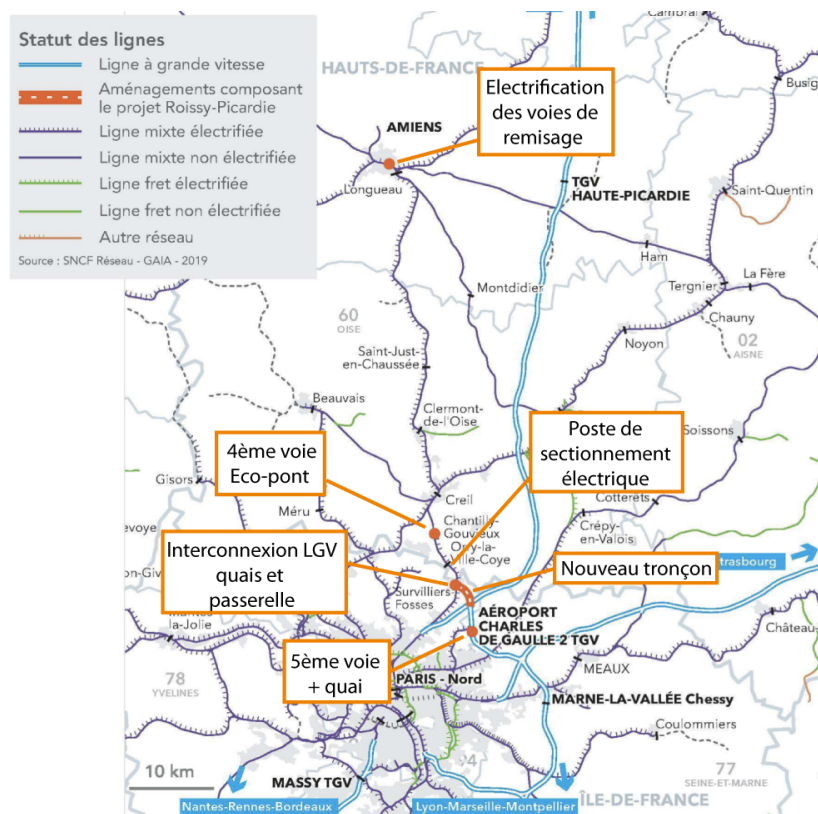


Figure II.1 : localisation du projet de ligne nouvelle et des aménagements connexes dans le cadre du projet ferroviaire Roissy-Picardie.

Ce projet consiste en la réalisation d'un accès ferroviaire direct entre le sud des Hauts-de-France, le nord-est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV (CDG 2 TGV). Pour cela il nécessite la réalisation d'un nouveau barreau ferroviaire de 6,5 km permettant un maillage du réseau entre des lignes existantes, et des aménagements capacitaires sur le réseau dits « aménagements connexes ». Le phasage des opérations est prévu en deux temps :

## Phase 1 :

- Création d'une ligne nouvelle entre Vémars (95) et Marly-la-Ville (95),
- Aménagements en gare de Surveilliers-Fosses (95) pour relier l'interconnexion LGV au nord-est de Paris à la ligne existante Paris-Creil,
- Aménagements connexes en gares de Roissy (CDG 2 TGV), d'Amiens et de La Chapelle-en-Serval.
- Réalisation d'un éco-pont en forêt de Chantilly,

**Phase 2 :**

- Création d'un doublet de voies à Saint-Witz jusqu'à la gare de Surveilliers-Fosses (95),
- Aménagements connexes en gare de Chantilly-Gouvieux (60) : 4ème voie à quai,
- Electrification des voies de remisage en gare d'Amiens.

Cette enquête publique est précédée par un long processus d'étude et de concertations qui a duré un peu plus d'une dizaine d'années (Figure II.2). En effet, ce projet de maillage ferroviaire qui a été initié dans les années 1990, a tout d'abord fait l'objet d'un débat public entre le 15 avril et le 31 juillet 2010, à l'issue duquel un consensus sur la mise en place d'un double service TaGV (Train à Grande Vitesse) et TER (Train Express Régional) a vu le jour. SNCF réseau a décidé de poursuivre l'étude du projet en novembre 2010.

Suite à cela, la CNDP a désigné une garante pour mener une première phase de concertation qui a été menée en deux temps :

- L'étape 1 (2011-2013) avait pour objectif d'étudier : (i) les différents tracés possibles et leurs impacts ; (ii) les besoins d'aménagements sur le réseau existant et (iii) le schéma de dessertes. Suite à cette première phase, le choix du tracé préférentiel a fait l'objet d'une décision ministérielle le 30 avril 2013.
- L'étape 2 (2013-2015) de cette phase de concertation avait pour objets : (i) la définition du tracé de la ligne nouvelle et de ses mesures d'insertion ; (ii) l'étude des aménagements sur le réseau existant ; (iii) l'établissement de l'avant projet sommaire et (iv) la poursuite des études économiques.

Au premier semestre 2017, un protocole d'intention relatif à la desserte TaGV et TER entre la région Hauts-de-France et SNCF Mobilités a été signé. Un protocole de financement de la première phase du projet a été acté le 3 mai 2017. Ce protocole démontre l'engagement des partenaires (Etat, région des Hauts-de-France, 11 collectivités des départements de la Somme et de l'Oise et SNCF Réseau).

Entre 2018 et 2019, les études environnementales, économiques et agricoles en vue de l'enquête publique ont été actualisées.

Une seconde étape de concertation s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020 dont le bilan a été rendu le 18 mars 2020 et le rapport par la garante (Mme Sylvie Denis-Dintilhac) le 13 janvier 2021.

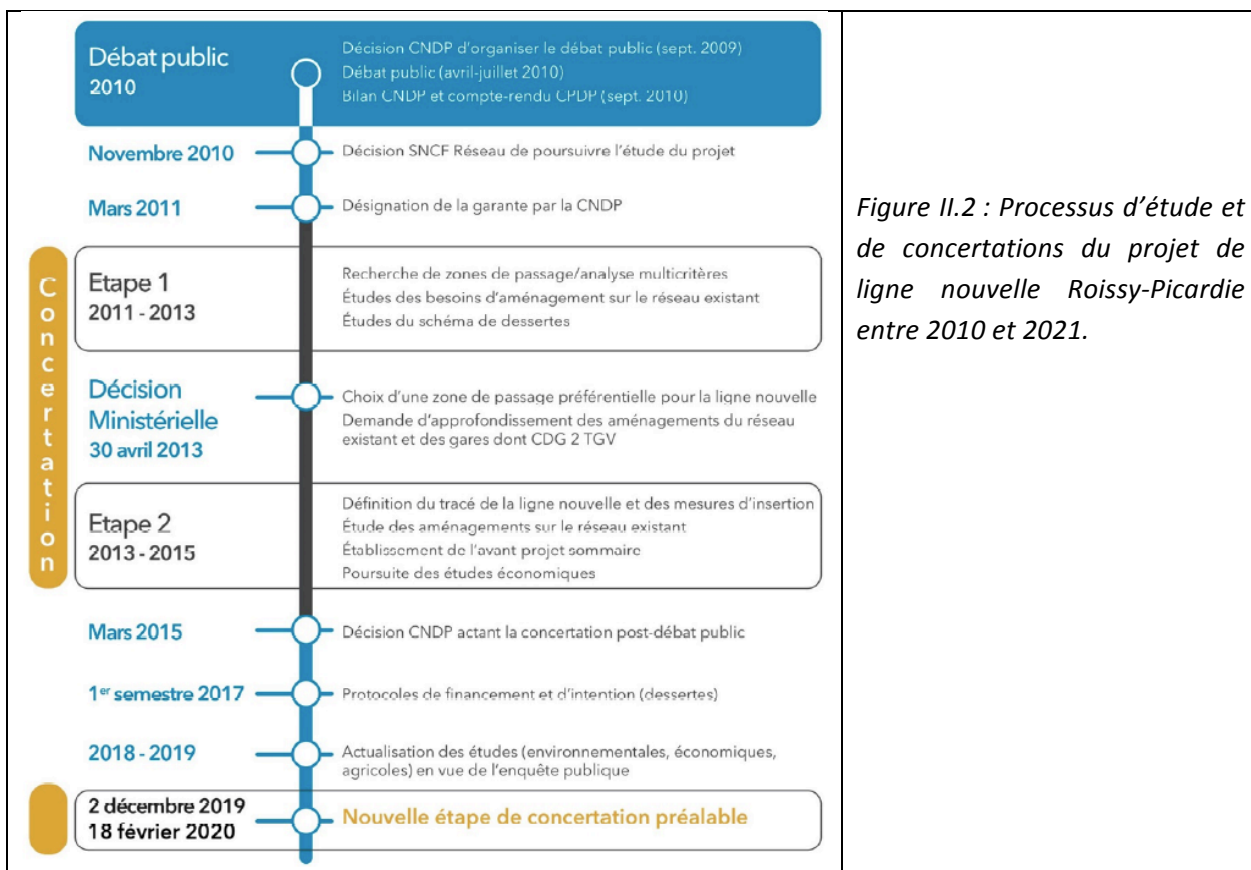


Figure II.2 : Processus d'étude et de concertations du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie entre 2010 et 2021.

L'ensemble de ces différentes étapes est synthétisé dans le livre 1 de ce rapport au § 3.2.3.

Le 13 janvier 2021, le ministre chargé des transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, approuve le dossier support de l'enquête publique du projet de la LNRP et adresse au président de SNCF Réseau un courrier demandant de faire en sorte que l'enquête d'utilité publique se tienne au 1<sup>er</sup> trimestre 2021 (annexe 1).

## 2 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

### 2.1 Sur le projet

Le projet consiste donc en la réalisation d'un accès ferroviaire direct entre le sud des Hauts-de-France, et plus précisément entre Amiens et la gare de Roissy TGV permettant l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse (axe Atlantique – Sud-Est/Méditerranée – Est européen). La figure II. 3 présente les lignes à grande vitesse en 2017. On y voit 5 axes principaux :

- une ligne nord;
- une ligne ouest;
- une ligne sud-ouest ;
- une ligne est ;
- une ligne sud.

L'accès au réseau ferroviaire européen à grande vitesse depuis Amiens est un peu particulier puisque la connexion se fait en gare TGV Haute Picardie (dite « gare des betteraves ») située à mi-distance entre Amiens et Saint-Quentin. Cette gare, inaugurée en 2014, résulte d'un contexte conflictuel de desserte entre les villes d'Amiens et Lille. Elle est accessible depuis Amiens grâce à un service de navettes par autocar, en correspondance avec les trains, depuis la gare routière d'Amiens, ou par véhicule personnel.

La LNRP, avec son nouveau tronçon de 6,5 km de long, tire une nouvelle ligne grossièrement parallèle à la LGV Nord en connectant la ville d'Amiens plus directement ce qui permet d'appréhender les gains en termes de confort et de temps en matière de transport depuis cette ville.

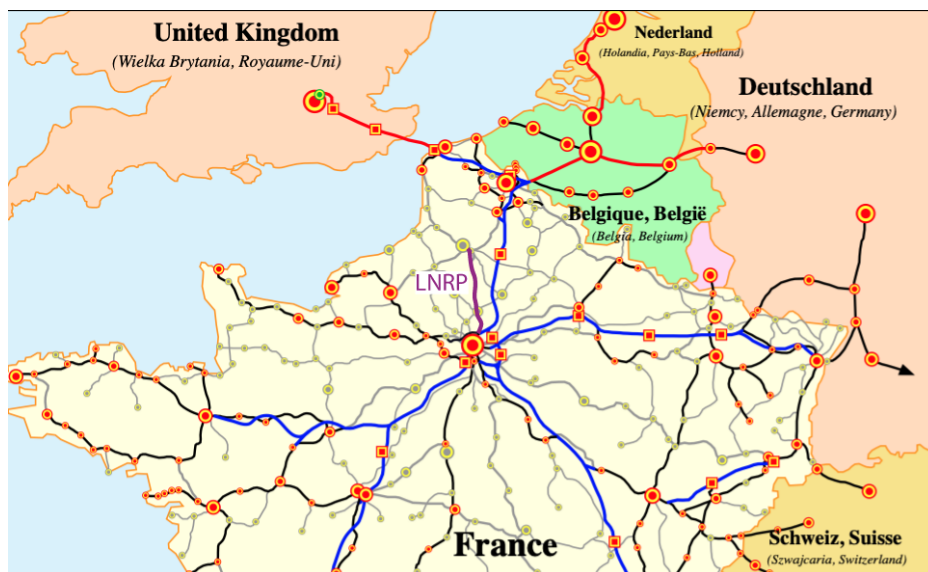


Figure II.3 : Tracé de la ligne Amiens-Roissy Charles de Gaulle au regard du réseau GrandeVitesse national (modifié d'après wikipedia « lignes à grande vitesse en France en 2017 »).

La création de LNRP devrait détourner les habitants du bassin proche d'Amiens de la gare Haute Picardie et on peut s'interroger sur le devenir de cette gare à moyen et long termes.

## 2.2 Sur le déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté inter-préfectoral n°2021-16178 et ce, malgré les contraintes liées à la pandémie de la Covid-19.

La fréquentation des permanences tenues a été contrastée d'une ville à l'autre. Dans l'ensemble, elle a été correcte mais sans doute pas aussi soutenue qu'attendue. Les permanences se sont tenues dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles. Toutes les préconisations en matière recommandations sanitaires étaient mises en œuvre (très grandes salles aérées, port du masque, mise à disposition de gel hydro-alcoolique). Dans la majorité des cas, le commissaire de permanence a pu rencontrer un ou plusieurs élus, si ce n'est le maire lui-même.

Le nombre important de contributions reçues sur le registre dématérialisé et la qualité des échanges tenus avec le public dans les permanences où il s'est déplacé ont permis à la commission



d'exercer sa mission en toute quiétude et de recevoir un nombre important de remarques/questions qui lui permettent de donner un avis motivé.

Le président de la commission d'enquête a organisé le recueil des registres papier avec les membres de la commission afin de gagner du temps. L'ensemble des registres et des courriers recueillis ont été répartis entre les membres de la commission pour analyse.

Il apparaît à la commission d'enquête que les mesures de publicité de l'enquête ont respecté la réglementation en vigueur. La réception des contributions par la logistique mise en place par Publiégale a bien fonctionné. Dommage que le système ne permette pas de sortir des analyses statistiques multicritères plus facilement.

## 2.3 Sur le dossier soumis à enquête

L'ensemble du dossier d'enquête publique comprenait 7 fascicules (1 437 pages au total au format A3 soit l'équivalent de 2 874 pages au format A4) :

- Pièce A : guide de lecture et glossaire. (21 pages)
- Pièces B-C-D-E : présentation générale du projet (235 pages)
- Pièces F (3 volumes) : étude d'impact (742 pages)
- Pièce G : bilan du débat public et de la concertation sous égide CNDP (114 pages)
- Pièce H : évaluation socio-économique du projet (70 pages)
- Pièces I : dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (255 pages)

La commission d'enquête a exprimé le souhait de documents complémentaires afin d'aider le public dans sa prise en main du dossier et du projet:

- Un tracé en plan des 6,5 km de la ligne nouvelle entre Epiais-lès-Louvres et La Chapelle-en-Serval ainsi qu'un profil en long (document disponible seulement dans les mairies). L'orthoplan au 1/5 000<sup>ème</sup> datait de 2012.
- Un guide de lecture.

Ces deux pièces ont facilité la lecture du dossier et permis de montrer plus facilement les choses cartographiquement lors des permanences. Il est dommage que la dimension de l'orthophotoplan (~180 cm x 90 cm) ne permettait pas sa lecture sur internet car ce document permettait d'avoir une idée très précise du tracé du projet de nouvelle ligne dans la plaine de Vémars. Il est également regrettable que le l'orthoplan utilisé datait de 2012 et ne représentait pas l'occupation actuelle des sols des territoires de Vémars et Villeron où de nouveaux quartiers ont vu le jour depuis cette date.

Les documents cartographiques des pièces téléchargées sur internet étaient trop compressés et de ce fait très fréquemment illisibles.

## 2.4 Sur les avis émis par les services de l'Etat

L'Autorité environnementale a émis des recommandations qui portent principalement sur :

- Conforter la justification du choix du tracé retenu,
- Reprendre l'analyse socio-économique qui paraît insuffisamment précise et comprend des incohérences quant aux calculs de temps de trajet. Il y a lieu de vérifier et de justifier les temps de parcours entre Amiens, Creil, Lyon et Marseille.

## 2.5 Sur les avis des communes concernées par l'enquête publique

### 2.5.1 Avis des communes concernées par le nouveau barreau

Les communes du Val d'Oise, ainsi que la communauté d'agglomération (CARPF), sont unanimement opposées au projet en évoquant les nuisances acoustiques, paysagères, écologiques et en insistant sur le fait que ce projet ne leur apporte rien. L'urgence et la priorité sont pour ces collectivités de moderniser le réseau des RER B et D. Elles émettent un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique et la mise en conformité de leur PLU.

L'avis de la commune de Chantilly ne porte que sur les aménagements prévus en sa gare de Chantilly-Gouvieux ainsi que sur les enjeux de déplacements domicile-travail des cantiliens.

### 2.5.2 Avis des communes concernées par la liaison Roissy-Picardie

La commission constate que ce projet est très clivant.

La très grande majorité du public de la région des Hauts-de-France se déclare favorable au projet au titre d'un désenclavement d'Amiens et d'une meilleure accessibilité au réseau ferré national et la zone aéroportuaire de Roissy, en particulier pour les populations de Creil, du sud de l'Oise et de Compiègne.

Les populations de la région d'Ile-de-France, et du Val d'Oise en particulier, sont opposées à projet qui ne leur apporte que des nuisances et dont elles ne tirent aucun bénéfice en terme de mobilité.

## 2.6 Sur le coût financier et la rentabilité du projet

Le coût financier du projet semble maîtrisé, mais sa rentabilité a été calculée avec des hypothèses qui n'ont pas convaincu le SGPI. Ce dernier émet une réserve et une alerte, en insistant sur le fait que « *la rentabilité du projet et la date de mise en service à privilégier sont très fortement tributaire de l'évolution de l'activité du secteur aérien, aujourd'hui entachée d'une grande incertitude* ».

Les modifications de comportement en terme de mobilité et les transformations des pratiques professionnelles (télétravail) futures doivent conduire le maître d'ouvrage à reprendre les études et les hypothèses de calcul ayant servies à évaluées le projet.

## 2.7 Sur les observations du public

La participation du public a été très importante, en particulier au travers du registre dématérialisé. Au total, la commission a reçu 1 404 contributions via le registre numérique, 105 dans l'ensemble des registres mis à disposition dans les 13 communes où des permanences étaient tenues, et 15 courriers envoyés en sous-préfecture de Sarcelles.

La commission d'enquête a traité l'ensemble des préoccupations exprimées par le public, les PPA et/ou les questionnements de la commission d'enquête au travers de 9 thèmes principaux (tableau II.1).

Chaque thème a été traité selon le plan suivant :

- Analyse et synthèse des observations, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête, traitant du thème,
- Synthèse des documents figurant dans le dossier mis à l'enquête traitant du thème, Eventuellement, questions complémentaires de la commission d'enquête.

Thèmes	Libellé thème principal	s/thème	Libellé des sous-thèmes
<b>T1 (1%)</b> <b>(2%)</b>	Le dossier d'enquête		
<b>T2 (39%)</b> <b>(27%)</b>	Le projet	T2.1	Le tracé , le périmètre
		T2.2	Les variantes
		T2.3	Les autres projets
		T2.4	L'insertion du projet Réseau SNCF/Idf mobilités
		T2.5	L'intermodalité Le stationnement aux abords des gares
<b>T3 (23%)</b> <b>(30%)</b>	L'impact environnemental	T3.1	Les nuisances en phase chantier
		T3.2	Les nuisances en phase exploitation
		T3.3	Les espaces naturels, la faune, la flore et les couloirs écologiques
		T3.4	L'intégration paysagère
		T3.5	L'artificialisation des sols
		T3.6	La ressource en eau
<b>T4 (18%)</b> <b>(27%)</b>	L'impact économique du projet	T4.1	Le financement du projet
		T4.2	Le cout du projet
		T4.3	La rentabilité du projet
		T4.4	L'impact socio-économique
		T4.5	La dépréciation immobilière
		T4.6	L'impact sur l'agriculture et la sylviculture
<b>T5 (&lt;1%)</b> <b>(3%)</b>	La concertation préalable Les avis exprimés	T5.1	Le débat public et la concertation préalable
		T5.2	Les avis des PPA
<b>T6 (0%)</b> <b>(0%)</b>	La mise en compatibilité des PLU		
<b>T7 (&lt;1%)</b> <b>(0%)</b>	Les mesures compensatoires		
<b>T8 (10%)</b> <b>(9%)</b>	Le service aux usagers		
<b>T9 (9%)</b> <b>(2%)</b>	L'accessibilité, le désenclavement		

Tableau II.1 : Thèmes et sous-thèmes des contributions reçues au cours de l'enquête publique. Les pourcentages en noir correspondent aux contributions PubliLégal, les pourcentages en bleu aux contributions des registres papier.

Globalement, **les thèmes abordés et les observations reçus au cours de cette enquête sont identiques à ceux recueillis au cours des dix ans du processus d'étude et de concertations du projet de LNRP**. Les motivations qui s'opposent au projet étant restées les mêmes, on a l'impression d'un projet qui n'a pas évolué au cours du temps, qui n'a pas pris en compte les inconvénients exprimés par le public et les collectivités territoriales, et qui n'a pas proposé de mesures de réduction/suppression/compensation pour améliorer l'acceptabilité globale du projet.

## **2.8 Sur le mémorandum du M.O en réponse au procès-verbal de synthèse**

Dix (10) jours après la clôture de l'enquête, à la suite d'une réunion en visio conférence qui s'est tenue le 16 avril 2021, le président de la commission a transmis et commenté au maître d'ouvrage le procès verbal de synthèse des observations (20 pages) recueillies au cours de l'enquête. Conformément à la réglementation, le M.O. a produit un mémoire en réponse dans les 15 jours suivant cette restitution.

Ce mémoire en réponse très dense (50 pages) ainsi que l'importance du projet soumis à enquête a motivé une demande de délai supplémentaire de 8 jours afin de pouvoir rendre un rapport abouti et consolidé. La demande exprimée par mail à la préfecture du Val d'Oise le 4 mai, a reçu un avis favorable pour une restitution. Après consultation avec la DDT95, la date du 17 Mai 2021 a été finalement retenue.

Les réponses du M.O. aux observations du public sont en général très développées mais reproduisent souvent à l'identique les informations déjà disponibles dans le dossier d'enquête. Ces rappels et renvois aux pièces du dossier démontrent que le public n'a sans doute pas bien pris connaissance du dossier ou n'a pas su trouver aisément les réponses à ses interrogations. On n'y apprend donc peu de choses mais on peut néanmoins retenir que le M.O. :

- A une approche du projet qui se limite aux infrastructures ferroviaires sensu stricto, à l'inverse du public et son approche globale incluant l'usage et le fonctionnement en phase exploitation de cette ligne (services, horaires, problématique de stationnement à proximité des gares, etc...). A ce titre le M.O. renvoie au ressort des collectivités ou d'autres services les questions relatives au fonctionnement de la ligne.
- Montre une position plutôt fermée et statique à certaines propositions d'aménagements du public. Il a semblé à la commission que certaines suggestions bien motivées méritaient d'être étudiées car permettant une meilleure acceptabilité du projet par les populations opposées au projet.

## **2.9 Sur l'utilité publique de la ligne ferroviaire Roissy – Picardie**

### **2.9.1 Améliorations du projet envisagées par le M.O**

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, a formulé très peu de contre propositions. Il renvoie quasi systématiquement au dossier d'enquête ou indique que des discussions, voire des négociations, interviendront en temps utile dans un cadre de concertation ultérieure.

Sur certains points (comme par exemple les passerelles, les parkings, l'intermodalité dans les gares) le maître d'ouvrage répond que ces dispositions ne lui appartiennent pas, qu'elles relèvent des collectivités territoriales régionales (e.g. Ile-de-France Mobilités) départementales ou plus locales, et qu'il ne peut se prononcer sur les questions des équipements relevant de l'intermodalité.

La commission aurait apprécié que le M.O. reconnaisse l'importance et la nécessité de travailler ces sujets en aval de l'enquête afin d'avoir un projet de mobilité attractif.

### **2.9.2 Aspects socio-économiques**

Le maître d'ouvrage confirme que l'impact socio-économique sera positif bien qu'il n'a pas pu fournir d'études précises sur le nombre d'usagers potentiels de la ligne. La typologie des usagers de cette ligne n'a pas été non plus démontrée.

La commission estime que l'impact socio-économique sera positif si les hypothèses de trafic-voyageurs sont confirmées. La démonstration du report des usagers vers le transport ferroviaire n'a pas été faite et l'amplitude horaire envisagée a souvent été mise en avant comme un frein au report modal pour les actifs du bassin de la plateforme aéroportuaire qui travaillent en horaires décalés et continueront à ce titre d'utiliser leur véhicule personnel.

## **2.10 Sur les incidences du projet sur l'environnement**

L'étude d'impact est de qualité. Sa lecture est agréable. Néanmoins, la commission d'enquête note les points suivants qui pénalisent le projet :

### **2.10.1 Durant la phase de travaux**

Le maître d'ouvrage indique dans son mémoire qu'il est trop tôt, à ce stade, pour détailler les mesures qui seront prises pour limiter les nuisances sonores durant le chantier. Les autres nuisances induites durant cette période ne sont pas abordées bien que la question ait été posée dans le procès-verbal par la commission d'enquête.

Les demandes formulées par la commune de Marly-la-Ville au sujet des voies de communication qui seront neutralisées durant le chantier n'ont pas obtenu de réponse. Le flux de véhicules qui devra traverser la commune est-il compatible avec la structure du réseau viaire de la commune ?

### **2.10.2 Durant l'exploitation de la ligne**

Les nuisances sonores liées à l'exploitation de la nouvelle ligne sont un point de crispation important. Le maître d'ouvrage rappelle que le projet respecte les recommandations et que le bruit des trains empruntant le barreau n'émergera pas des bruits actuels.

Les nuisances sonores dépendent de plusieurs paramètres, dont un est la distance par rapport à la source. A l'issue de la seconde phase de la première concertation préalable en 2014, le M.O. (RFF à l'époque) s'était engagé à un tracé éloigné des zones habitées (800 m du bourg de Vémars et 1 km de Villeron). Ces distances ont été reportées sur la figure II.4 à partir des zones urbanisées les plus proches du tracé. On constate d'une part que la LNR passe à un peu moins de 800 m de l'extrémité de la nouvelle zone d'habitat de Vémars, et d'autre part à environ 500-600 m de la crèche de la commune. En ce qui concerne la commune de Villeron, le tracé passe très en-deçà de la distance des 1 000m, la distance entre l'extrémité du nouveau quartier de Villeron et la nouvelle ligne étant de l'ordre de 700 m. Les distances annoncées par le M.O. dans son mémoire en réponse au PV de synthèse des observations sont mêmes inférieures à celles estimées sur cette figure. Le M.O n'a donc pas tenu ses engagements en matière de distance d'éloignement du tracé par rapport aux zones habitées.

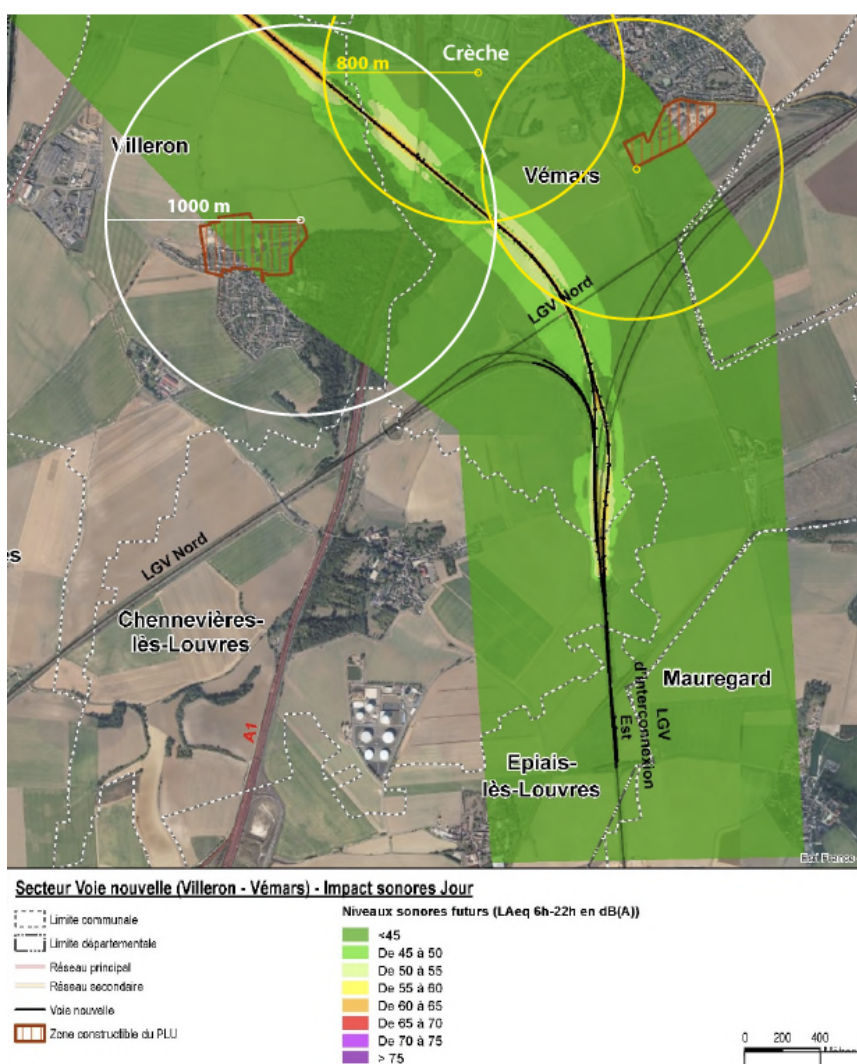


Figure II.4 : Estimation des distances entre le tracé et les zones urbanisées de Vémars et Villeron (modifiée d'après le dossier d'enquête).

### 2.10.3 Atteinte à l'environnement

L'artificialisation du projet concerne près de 45 ha, ce qui est important mais reste modéré vu l'enjeu du projet. Il condamne 7,5 ha de bois classé (EBC du Bois d'Argenteuil) mais aucune garantie n'a été donnée par le maître d'ouvrage sur les compensations demandées et exigibles.

La commission d'enquête préconise de reconstituer sur place les espaces impactés.

#### **2.10.4 Suppression de terres agricoles**

L'artificialisation impacte environ 36 ha de terres agricoles reconnues pour leur qualité agromique élevée, qui plus est dans un secteur géographique où les documents supra-communaux mettent leur protection en avant; La profession agricole est unanimement opposée au projet pour de nombreuses raisons, mais avant tout, c'est le modelé paysager qui est perçu comme la mesure la plus négative. En effet, celui-ci vient remettre en question les rendements agricoles pour de nombreuses années, et par conséquent l'équilibre dans les pratiques d'échanges agricoles. La profession agricole a fait de nombreuses propositions en matière d'aménagements souhaités et de pratiques. Le maître d'ouvrage renvoie à de futures discussions et négociations avec la profession agricole.

Il est néanmoins important de rappeler que le M.O. s'est engagé en 2014 à préserver une zone agricole la plus vaste possible au sein du triangle de Vémars avec maintien du réseau d'irrigation et repositionnement d'un chemin agricole, maintien des cheminements agricoles, acquisition des petites zones délaissées créées dans la plaine agricole de Villeron, création d'un chemin agricole au nord de la ligne nouvelle et rétablissement du chemin des peupliers sur la RD 317.

#### **2.10.5 Sur la coupure des villages, les franchissements**

L'impact du projet sur l'urbanisme des territoires desservis mérite d'être évalué quantitativement et qualitativement.

## **3 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

### **3.1 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chennevières-lès-Louvres**

#### **3.1.1 Situation actuelle**

Le PLU de la commune de Chennevières-lès-Louvres a été approuvé le 14 décembre 2017. Il fait suite au POS approuvé en septembre 2009 et révisé en décembre 2015. Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole d'environ 0,5 ha, sans effet de coupure. Cette consommation foncière concerne un seul exploitant et représente 0,8% de sa surface exploitée.

#### **3.1.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU**

Le projet de LNRP ne s'oppose pas aux orientations principales du PLU ; le rapport de présentation qui prend en compte les objectifs du SDRIF (version 2013) ne justifie pas d'être modifié. Il sera

ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique.

### 3.1.3 Impacts du projet vis à vis du Plan d'Aménagement et de Développement Durable

Le raccordement de la LNRP sur la LGV d'interconnexion aura sur la commune un effet de consommation foncière agricole limité, et pas d'effet de coupure.

Le PADD est une pièce non opposable exposant le projet d'urbanisme et les orientations générales d'aménagement à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD de Chennevières-lès-Louvres s'articule autour de sept axes déclinés sous forme thématiques. Seules les orientations principales en relation avec le projet LNRP sont évoquées ci-après :

- N°2 : Orientations relatives à l'équipement commercial et le développement économique qui ont pour but :
  - D'assurer la pérennité et l'unité des espaces agricoles,
  - D'affirmer clairement la vocation strictement agricole des espaces localisés entre la commune et Louvres,
  - De limiter la consommation d'espaces agricoles aux seuls besoins liés à la croissance démographique souhaitée.
- N°3 : Orientations relatives aux paysages qui ont pour objectif de :
  - Garder les dégagements visuels en direction du Nord.
- N°4 : Orientations relatives à la protection des espaces naturels et la préservation des continuités écologiques pour :
  - Préserver l'activité sylvicole en maintenant l'accès aux massifs boisés,
  - Protéger le cours d'eau de la Michelette par un zonage spécifique interdisant notamment l'artificialisation des rives.
- N°5 : Orientations relatives aux transports et aux déplacements afin de :
  - Conserver l'ensemble des chemins ruraux et chemins d'exploitation

Les orientations majeures du PADD ne s'opposent pas à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie.

### 3.1.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement et de programmation

La pièce du PLU dénommée orientations d'aménagement et de programmation (OAP) est un document opposable. Les deux OAP mentionnées sont éloignées du projet ferroviaire qui n'a pas d'emprise au niveau du projet d'aménagement de la LNRP.

Au vu des considérations précédentes, le projet est compatible avec les deux orientations d'aménagement programmées.

### 3.1.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Chennevières-lès-Louvres. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet, en particulier l'article A1 et l'article A2 l'autorisent explicitement : « (...) sont autorisés .... L'exploitation des installations nécessaires au service ferroviaire ... ».

Le règlement de la zone A est compatible avec le projet.



Le projet est concerné par les risques d'inondations pluviales puisqu'il recoupe un axe de ruissellement. Cette disposition du règlement devra être actualisée pour autoriser le projet de LNRP.

### 3.1.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés

Il existe en zone A un emplacement réservé (ER n°4) de 3 ha au bénéfice de l'Etat et à destination du projet ferroviaire de LNRP. L'emplacement réservé actuel permet la réalisation et l'exploitation de la LNRP. De ce fait, la modification des pièces réglementaires concernant les emplacements réservés n'est pas nécessaire.

### 3.1.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage

Les dispositions générales (article 1) s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Chennevières-lès-Louvres. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet ; le règlement autorise les « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ».

### 3.1.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Chennevières-lès-Louvres se limite donc strictement à permettre la réalisation et la mise en service du barreau ferroviaire Roissy-Picardie situé entre Roissy et Survilliers. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation et le règlement.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes.

Seule une faible partie du règlement, tel qu'indiqué ci-avant, sera modifiée sans que soit remis en cause les fondements du PADD.

### 3.1.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Chennevières-lès-Louvres

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée et que le projet de LNRP implique des modifications mineures du PLU de la commune de Chennevières-lès-Louvres et sont compatibles avec le PADD et les OAP.

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Chennevières-lès-Louvres soient pris en charge par SNCF Réseau qui adressera un courrier en ce sens au maire de la commune.

## 3.2 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Villeron

### 3.2.1 Situation actuelle

Le PLU de la commune de Villeron, approuvé le 30 novembre 2011, a été mis à jour le 9 décembre 2011, et modifié à 5 reprises en 2013, 2014, 2015, 2017 et 2020.

Aucun emplacement réservé figurant sur le plan de zonage du PLU de Villeron n'est recoupé par le projet de liaison ferroviaire de LNRP.

### 3.2.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU

Le projet de LNRP est compatible avec les orientations principales du PLU ; le rapport de présentation qui prend en compte les objectifs du SDRIF (version 2008) ne justifie pas d'être modifié. Il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique ainsi que le nouvel emplacement réservé créé pour le projet LNRP.

### 3.2.3 Impacts du projet vis à vis du PADD

Le raccordement de la LNRP sur la LGV d'interconnexion aura sur la commune un effet de consommation foncière agricole de près de 22 ha, avec effet de coupure. Différents aménagements sont prévus sur cette section agricole :

- un ouvrage mixte, en tunnel, pour le passage de la grande faune avec le rétablissement d'un chemin forestier dans le vallon du Bois d'Argenteuil,
- un bassin d'écêtement à créer,
- une section de séparation d'alimentation électrique,
- un ouvrage de franchissement (pont-route) pour le rétablissement des chemins agricoles,
- un ouvrage de franchissement (pont-route) pour le rétablissement de la RD317.

Le PADD est une pièce non opposable exposant le projet d'urbanisme et les orientations générales d'aménagement à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD de Villeron s'articule autour de six axes déclinés sous forme thématique. Seule l'orientation principale n°5 est en relation avec le projet de LNRP et est évoquée ci-après :

- N°5 : Orientation relative à la protection de l'environnement et du cadre de vie
  - préserver les espaces naturels,
  - protéger les cônes de vue et perspectives au nord du bourg de la commune,
  - limiter la consommation d'espaces agricoles aux seuls besoins liés à la croissance démographique souhaitée.

L'orientation majeure n°5 du PADD ne s'oppose pas à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie : le tracé de la LNRP, situé en limite nord du territoire communal et en zone de déblais, sera éloigné et peu visible depuis le bourg. Le plan de zonage n'identifie pas de cône de vue vers le nord.

Le Bois d'Argenteuil sera en partie défriché sur plus de 5 ha (ce qui représente 6,5% des espaces naturels N de la commune).

### 3.2.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement

Les OAP du PLU de la commune sont situées sur le secteur 2AU « Les vergers de Saint Germain » qui n'est pas traversé par le projet ferroviaire. Ce projet ne remet pas en cause les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Au vu de ce qui précède, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement programmées.

### 3.2.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Villeron. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet, en particulier l'article A1 et l'article A2 l'autorisent explicitement : « (...) sont autorisés .... L'exploitation des installations nécessaires au service ferroviaire ... ».

Le règlement de la zone A est compatible avec le projet.

L'article N1 du règlement de la zone N n'interdit pas explicitement les constructions et aménagements nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire. Il doit donc être amendé pour autoriser explicitement l'exploitation du service public ferroviaire.

L'article N2, zone N, ne vise que ce qui est lié au bon fonctionnement de l'autoroute A1 ainsi qu'aux abris de jardin inférieurs à 20 m<sup>2</sup>.

Le projet est concerné par les risques d'inondations pluviales puisqu'il recoupe un axe de ruissellement. Cette disposition du règlement devra être actualisée pour autoriser le projet de LNRP.

### 3.2.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés

La LNRP nécessite un nouvel emplacement réservé au sein des zones A et N dont le périmètre correspond aux emprises prévisionnelles du projet augmentées de 25 m de part et d'autre en vue de garder une certaine souplesse pour les mises au point ultérieures du projet.

### 3.2.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage

Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 21,98 ha (5,5% de la superficie de la zone A) et de 5,68 ha de zone naturelle boisée classée EBC.

Le plan de zonage modifié fera apparaître le nouvel emplacement réservé de 27,66 ha au bénéfice de SNCF Réseau.

### 3.2.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Villeron se limite donc strictement à permettre la réalisation et la mise en service du barreau ferroviaire Roissy-Picardie situé entre Roissy et Survilliers. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation, le plan de zonage, le règlement et la liste des emplacements réservés.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes.

Seule une faible partie du règlement, tel qu'indiqué ci-avant, sera modifiée sans que soit remis en cause les fondements du PADD, mais à la conditions de respecter les objectifs de l'orientation n°5 du PADD, en particulier les objectifs n° 1 et 4.

### 3.2.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Villeron

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée. La mise en conformité (modification) du PLU de la commune de Villeron devra respecter les objectifs n°1 et 4 de l'orientation n°5 du PADD, à savoir :

- compenser (localement) les espaces boisés défrichés conformément aux prescriptions fixées par les services de l'Etat dans le cadre des autorisations de défrichement,

- utiliser les compensations indiquées ci-dessus pour préserver les paysages au nord du bourg de Villeron, le bourg ayant considérablement évolué depuis le lancement des études ayant conduit au choix du tracé de la LNRP.

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Villeron soient pris en charge par SNCF Réseau qui adressera un courrier en ce sens au maire de la commune.

### **3.3 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Vémars**

#### **3.3.1 Situation actuelle**

Le PLU de la commune de Vémars a été approuvé le 17 décembre 2007 puis révisé en 2012, 2017, et modifié en 2014. Il a fait l'objet d'une mise à jour en novembre 2017.

Le plan de zonage comprend un emplacement réservé (n°2), d'une superficie de 44,78 ha, au bénéfice de SNCF Réseau à destination du projet de liaison ferroviaire LNRP. Il est situé en zones A et N.

#### **3.3.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU**

Le projet de LNRP ne s'oppose pas aux orientations principales du PLU ; le rapport de présentation qui prend en compte les objectifs du SDRIF (version 2013) ne justifie pas d'être modifié. Il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique.

#### **3.3.3 Impacts du projet vis à vis du PADD**

Le raccordement de la LNRP sur la LGV d'interconnexion aura sur la commune un effet de consommation foncière agricole de près de 36,43 ha, avec effet de coupure. Différents aménagements sont prévus sur ce foncier agricole :

- Le raccordement à la LGV d'interconnexion et franchissement de la LGV d'interconnexion et de la LGV Nord,
- La traversée de la plaine agricole entre la LGV Nord et le vallon du ru de la Michelette,
- Le franchissement du vallon du ru de la Michelette,
- Le franchissement de l'autoroute A1 et du Bois d'Argenteuil,

Le PADD est une pièce non opposable exposant le projet d'urbanisme et les orientations générales d'aménagement à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD de Vémars s'articule autour de six axes déclinés sous forme thématique. Seules les principes et objectifs en relation avec le projet LNRP sont évoqués ci-après :

- N°1 : Contexte territorial
  - prendre en considération le projet de barreau ferroviaire Roissy-Picardie.
- N°2 : Paysage, patrimoine naturel et environnemental
  - rationaliser la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers,
  - préserver les espaces agricoles,
  - préserver et mettre en valeur les espaces naturels et forestiers.

- préserver les espaces potentiellement support de continuités écologiques.
- N°5 : Transports, déplacements, énergie
  - Intégrer la problématique de circulation des engins agricoles aux projets de développement de la commune (barreau de liaison ferroviaire, parc d'activité).
- N°6 : Risques, sensibilités, nuisances
  - préserver les éléments du paysage qui font tampon afin de garantir la stabilité des aléas naturels identifiés et prévenir le risque,
  - accompagner les infrastructures de transports majeurs d'actions visant à réduire les nuisances à l'approche des zones bâties actuelles et futures.

Le PADD de Vémars indique dans son principe n°1 « contexte territorial » qu'un des objectifs doit prendre en considération le projet de barreau ferroviaire Roissy-Picardie qui vise à connecter la Picardie au réseau à grande vitesse français. Cet objectif relativise les objectifs fixés par le principe n°2 dont les objectifs pourraient s'opposer au projet LNRP.

Les orientations majeures du PADD ne s'opposent pas explicitement à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie. Néanmoins, elles fixent des objectifs précis qui doivent être précisés en raison d'une certaine contradiction entre les principes n°1 et 2 du PADD de Vémars.

Le Bois d'Argenteuil sera en partie défriché sur plus de 8,35 ha (ce qui représente 6,3% des espaces naturels N de la commune).

Le principe n°5 (Transports) du PADD anticipe la création du barreau ferroviaire en intégrant la problématique des engins agricoles au projet de barreau ferroviaire.

Le principe n°6 « risques, sensibilités, nuisances » du PADD inscrit dans un de ses objectifs la nécessité de préserver les éléments de paysage qui font tampon afin de garantir la stabilité des aléas naturels identifiés et de prévenir le risque. Le PLU modifié devra prendre en compte les risques de ruissellement. Il prévoit également des actions de réduction des nuisances acoustiques liées aux infrastructures de transports majeurs.

### **3.3.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement**

Les OAP du PLU de la commune sont situées sur des secteurs qui ne sont pas traversés par le projet ferroviaire. Ce projet ne remet pas en cause les OAP.

Au vu de ce qui précède, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement programmées de la commune de Vémars.

### **3.3.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone**

Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 36,43 ha (6,8% de la superficie de la zone A) et de 8,35 ha de zone naturelle boisée classée EBC.

### **3.3.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés**

L'emplacement réservé existant (ER n°2) permet la réalisation et l'exploitation du projet ferroviaire de la LNRP. Il ne nécessite pas de modification du PLU.

### **3.3.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage**

Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 36,43 ha (6,8% de la superficie de la zone A) et de 8,35 ha de zone naturelle boisée classée EBC.

### 3.3.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Vémars se limite donc strictement à permettre la réalisation et la mise en service du barreau ferroviaire Roissy-Picardie situé entre Roissy et Survilliers. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation, le plan de zonage et le règlement.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes.

Seule une faible partie du règlement, tel qu'indiqué ci-avant, sera modifiée sans que soit remis en cause les fondements du PADD, mais à la conditions de respecter les objectifs des principes n°2 – 5 et 6 du PADD qui sont à réécrire.

### 3.3.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Vémars

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée. La mise en conformité du PLU de la commune de Vémars devra respecter les orientations des principes n°2 – 5 et 6 du PADD, notamment :

- limiter l'artificialisation des espaces agricoles et pérenniser l'activité agricole,
- maintenir les principaux ensembles boisés du territoire,
- préserver les continuités écologiques,
- intégrer la problématique de circulation des engins agricoles au projet du barreau ferroviaire,
- préserver les éléments de paysage qui font tampon afin de garantir la stabilité des aléas naturels.

ainsi que :

- compenser (localement) les espaces boisés défrichés conformément aux prescriptions fixées par les services de l'Etat dans le cadre des autorisations de défrichement,
- utiliser les compensations indiquées ci-dessus pour préserver les paysages à l'ouest et au sud du bourg de Vémars.

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vémars soient pris en charge par SNCF Réseau qui adressera un courrier en ce sens au maire de la commune.

## 3.4 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Marly-la-Ville

### 3.4.1 Situation actuelle

Le PLU de la commune de Marly-la-Ville a été approuvé le 27 février 2013, modifié en 2015 et 2016 puis mis en compatibilité en avril 2017. La dernière modification date de décembre 2019.

Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole d'environ 11,39 ha, avec effet de coupure. Cette consommation foncière concerne un seul exploitant.

### 3.4.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU

Le projet de LNRP ne s'oppose pas aux orientations principales du PLU ; le rapport de présentation qui prend en compte les objectifs du SDRIF (version 1994) en justifie pas d'être modifié. Il sera

ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique ainsi que le nouvel emplacement réservé et la modification de la superficie de l'emplacement réservé n°18 dont est bénéficiaire le département du Val d'Oise.

### 3.4.3 Impacts du projet vis à vis du PADD

Le raccordement de la LNRP sur la LGV d'interconnexion aura sur la commune un effet de consommation foncière agricole de 11,39 ha, avec effet de coupure. Sur cette section agricole différents aménagements sont prévus :

- Le franchissement de la RD317 à l'extrémité nord de la LNRP,
- Le raccordement de la ligne nouvelle sur la ligne Paris-Creil,
- Le prolongement des voies nouvelles le long de la ligne existante en limite des communes de Marly-la-Ville et Saint-Witz.

Le PADD est une pièce non opposable exposant le projet d'urbanisme et les orientations générales d'aménagement à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD de Marly-la-Ville s'articule autour de trois axes déclinés sous forme thématique. Seules les axes et objectifs en relation avec le projet LNRP sont évoqués ci-après :

- Axe n°1 : Préserver l'identité « rurale moderne » de Marly, la qualité paysagère et environnementale
  - gérer les transitions paysagères entre village et sa périphérie,
  - protéger les éléments paysagers caractéristiques ;
- Axe n°2 : Agir pour une meilleure répartition des flux sur le territoire et une amélioration de l'offre alternative de déplacement (transports collectifs, vélos, piétons)
  - prendre en compte le projet de liaison départementale RD9/RD10,
  - compléter l'armature viaire dans le village,
  - requalifier l'axe de desserte principal de la ZI de Moimont,
  - réaliser de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables dans le village ;
- Axe n°3 : Assurer la redynamisation du village dans le respect des équilibres environnementaux, économiques et sociaux
  - poursuivre le confortement des quartiers d'habitat individuel,
  - engager le projet d'aménagement du secteur du Haras à l'horizon du PLU ;

Le PADD de Marly-la-Ville indique dans son principe n°1 « contexte territorial » qu'un des objectifs doit prendre en considération le projet de barreau ferroviaire Roissy-Picardie qui vise à connecter la Picardie au réseau à grande vitesse français. Cet objectif relativise les objectifs fixés par le principe n°2 dont les objectifs pourraient s'opposer au projet de LNRP.

Les axes majeurs du PADD ne s'opposent pas explicitement à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie. Néanmoins, ils fixent des objectifs précis qui doivent être pris en compte afin que soient respectées les orientations du PADD de Marly-la-Ville tel que le maintien de la qualité paysagère marlysiennne.

### 3.4.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement

Les OAP n°1 à 4 du PLU de la commune sont situées sur des secteurs qui ne sont pas traversés par le projet ferroviaire. Ce projet ne remet pas en cause les OAP.

Les OAP n°5 et 6, terrains dits « du Haras nord et du Haras sud », ne sont pas coupés par le projet LNRP mais leur accès est, pour partie, concerné par le Chemin des Peupliers qui sera intersecté durant la phase de chantier du projet.

Au vu de ce qui précède, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement programmées mais pose question quant à l'accès des logements construits (et à venir) sur les OAP n°5 et 6.

#### **3.4.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone**

Le projet LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 11,39 ha (2,5% de la superficie de la zone A).

#### **3.4.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés**

L'emplacement réservé demandé au bénéfice de SNCF Réseau a une superficie de 11,39 ha en zones Ab et Ar. Cette superficie paraît très importante au regard de l'emprise prévisionnelle finale (8,5 ha) : l'emprise du chantier est très pénalisante pour la circulation et les exploitations agricoles comme celle de la SCEA Bauché (sections cadastrales ZD 18 et 20) qui estime inacceptable la coupure prévue de la parcelle ZD 20.

L'emplacement réservé n°18, au bénéfice du département du Val d'Oise pour une superficie de 1,7 ha, est destiné à la future réalisation d'une liaison entre la RD9 et la RD10. Cet emplacement réservé est recoupé par le projet LNRP ; sa superficie est à réduire de 0,3 ha.

#### **3.4.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage**

Le projet LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 11,39 ha (6,8% de la superficie de la zone A).

Le projet nécessite la création d'un nouvel emplacement réservé (n°29) de 11,39 ha et la diminution de la superficie de l'emplacement réservé n°18.

#### **3.4.8 Liste récapitulative des pièces à modifier**

La modification apportée au PLU de Marly-la-Ville se limite donc strictement à permettre la réalisation et la mise en service du barreau ferroviaire Roissy-Picardie situé entre Roissy et Survilliers. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation, le plan de zonage, le règlement et la liste des emplacements réservés.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes ; mais deux voies de communication importantes seront « interceptées » durant la phase chantier ; la RD317 et le Chemin des peupliers (OAP du Haras).

Seule une faible partie du règlement, tel qu'indiqué ci-avant, sera modifiée sans que soit remis en cause les fondements du PADD, mais à la conditions de respecter les objectifs des principes n°2 – 5 et 6 du PADD qui sont à réécrire.

#### **3.4.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Marly-la-Ville**

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée. La mise en conformité du PLU de la commune de Marly-la-Ville devra prendre



en compte les objectifs définis dans les axes n°2 et 3 du PADD de la commune. Durant la période des travaux, une solution doit être trouvée, en concertation avec les autorités compétentes, pour que la circulation automobile dans la commune et l'accès aux logements des OAP du Haras ne perturbe pas d'une manière trop pénalisante la vie des marlysiens et des usagers de la RD317.

D'autre part, la modification de l'emplacement réservé actuel (n°18) demandé par SNCF Réseau doit être justifié par un courrier des services compétents du département qui gèrent le projet de la future liaison RD9 / RD10.

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Marly-la-Ville soient pris en charge par SNCF Réseau qui adressera un courrier en ce sens au maire de la commune.

### **3.5 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chantilly**

#### **3.5.1 Situation actuelle**

Le PLU de la commune de Chantilly a été approuvé le 1<sup>er</sup> avril 2005, modifié en 2007 et 2010 puis révisé en septembre 2013 (approbation en mars 2017).

Le projet LNRP n'aura aucun effet de consommation foncière agricole.

#### **3.5.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU**

Le projet de LNRP ne s'oppose pas aux orientations principales du PLU ; le rapport de présentation prend en compte le projet de liaison ferroviaire et ne justifie pas d'être modifié. Il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique ainsi que le nouvel emplacement réservé.

#### **3.5.3 Impacts du projet vis à vis du PADD**

Le projet ne remet en cause aucune des 4 orientations du PADD de Chantilly. Il conforte les orientations n°2 et 3 : « Chantilly ville active et ville mobile ».

#### **3.5.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement**

Le PLU de Chantilly comporte deux orientations d'aménagement et de programmation: l'OAP « Manse » et l'OAP « Gare ». Seule cette dernière est concernée par le projet puisque l'emplacement réservé prévu pour le projet ferroviaire est situé dans le périmètre de l'OAP.

L'aménagement prévu (4<sup>e</sup> voie à quai au sein de la gare de Chantilly-Gouvieux) n'empiète pas sur le secteur des espaces de stationnement à créer tel qu'il figure dans l'OAP. Il ne recoupe pas non plus l'alignement d'arbres de hautes tiges à créer ou à maintenir tel qu'il figure sur la carte de l'OAP.

Le projet ne remet pas en cause les orientations d'aménagements et d'orientation de la commune.

#### **3.5.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone**

Le projet LNRP n'aura aucun effet de consommation foncière agricole et ne nécessite pas de mise en compatibilité du règlement écrit du PLU.

### 3.5.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés

L'emplacement réservé n°1.5, d'une superficie de 0,9 ha (en zone UAg et UB) sera ajouté au tableau des emplacements réservés.

### 3.5.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage

Le nouvel emplacement réservé sera indiqué sur le plan de zonage

### 3.5.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Chantilly se limite donc strictement à permettre la réalisation du projet ferroviaire LNRP. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes.

### 3.5.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Chantilly

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée et la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chantilly ne présente pas d'incompatibilité avec le PADD et les OAP.

Le conseil municipal de la commune a rendu d'une part un avis favorable au projet de nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie, et d'autre part également un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU (Cf. Courrier de Madame Isabelle WOJTOWIEZ, maire de Chantilly, en date du 17 mars 2021 annexé au registre d'enquête).

## 4 Bilan avantages/inconvénients du projet

### 4.1 Intérêt général du projet

Arguments favorables	Arguments défavorables
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soutien de l'ensemble des collectivités territoriales des Hauts de France.</li> <li>- Projet d'aménagement du territoire</li> <li>- Désenclavement d'Amiens et sa région proche</li> <li>- Décongestion de la gare du Nord</li> <li>- Accessibilité facilitée au réseau européen ferroviaire à Grande Vitesse et à la zone aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, ses services et son</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet très ancien, initié il y a 30 ans et dont l'adéquation aux besoins d'aujourd'hui n'a pas été actualisée.</li> <li>- Opposition unanime des collectivités territoriales de la Région Ile de France</li> <li>- Fort déséquilibre IDF/HDF pour les bénéfices attendus du projet qui conduit à un avis défavorable des élus franciliens et de la région IdF</li> <li>- Projet de confort pour les HDF. Accès au réseau</li> </ul>

<p>bassin économique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gain de temps dans les déplacements nationaux/internationaux et dans une moindre mesure « régionaux » depuis et vers la Picardie.</li> <li>- Mixité TGV + TER sur un même réseau.</li> <li>- Offre de mobilité supplémentaire.</li> <li>- Possibilité d'un report modal bénéfique à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (EGES)</li> <li>- Cohérence du développement du transport ferroviaire dans le cadre de la suppression des vols intérieurs de courte durée.</li> <li>- Projet indépendant des autres projets jugés prioritaires par les usagers franciliens des RER B et D.</li> <li>- Longue phase d'étude et de concertation sur 10 ans</li> <li>- Aménagements en gare de Survilliers-Fosses notamment par les correspondances TER-RER D</li> <li>- Projet déjà intégré dans les DU de certaines communes concernées.</li> </ul>	<p>européen via la gare Haute Picardie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gain de temps faible sur les courtes distances</li> <li>- Part de report modal non démontrée ni quantifiée</li> <li>- Gain d'accessibilité nul voir très faible pour le Val-d'Oise (pas de gare ou d'arrêt sur le nouveau tronçon ; une seule gare dans le 95, Survilliers)</li> <li>- Problématique du stationnement non abordée</li> <li>- Absence d'approche projet holistique (services, horaires de desserte, intermodalité, etc... reportés à des études ultérieures ou du ressort d'autres services ou collectivités )</li> <li>- Intermodalité théorique, pas assez développée, rien sur la mobilité douce.</li> <li>- Problème d'acceptabilité non résolu après un processus d'étude et de concertation de 10 ans. Mêmes oppositions depuis la fin de la première phase de concertation → projet « statique » qui n'a pas évolué</li> <li>- Non respect des distances minimales par rapport aux zones urbaines de Vémars et Villeron</li> <li>- Calendrier de travaux dense sur les réseaux ferrés du nord francilien.</li> <li>- Projet incompatible avec l'objectif de préservation du patrimoine paysager des PADD des communes concernées.</li> <li>- Pas de gare ou d'arrêt sur le nouveau tronçon</li> </ul>
--	--

## 4.2 L'impact socio-économique

Arguments favorables	Arguments défavorables
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Option la plus économique et qui semble avoir été rationalisée.</li> <li>- Pas d'impact sur les budgets des travaux du réseau IDF</li> <li>- Financements confirmés pour la passerelle à Survilliers et l'éco-pont.</li> <li>- Accessibilité facilitée au bassin d'emploi de Roissy pour les habitants des HdF</li> <li>- Favorable au développement économique et touristique de la région HdF</li> <li>- Restitution des accès agricoles et des systèmes d'irrigation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rentabilité non démontrée dans un contexte où l'on vise à fermer les lignes non rentables.</li> <li>- Impact sur les équilibres de la pratique des échanges agricoles</li> <li>- Modelé agronomique incompatible avec certaines pratiques agricoles</li> <li>- Analyse socio-économique jugée imprécise par le SGPI (établie sur des hypothèses à reprendre - effet post Covid).</li> </ul>

## 4.3 L'impact environnemental

Arguments favorables	Arguments défavorables
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante la moins impactante</li> <li>- Artificialisation modérée au regard du projet et possiblement réductible.</li> <li>- Absence d'impact majeur. Pas de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique traversées.</li> <li>- Report modal favorable à la réduction des EGES.</li> <li>- Nuisances sonores limitées selon la modélisation</li> <li>- Aucune association de défense de l'environnement ne s'est exprimée contre le projet</li> <li>- Restitution des rus (La Michelette)</li> <li>- Restitution des fossés pour les écoulements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consommation de surfaces agricoles protégées par des documents supracommunaux (Loi Notre, SDRIF, LTECV, etc...)</li> <li>- Consommation de 36 ha de terres agricoles à fort rendement agronomique.</li> <li>- Nuisances sonores supplémentaires. Estimation des nuisances sonores à renforcer car non convaincantes. Le projet CAREX n'est pas pris en compte.</li> <li>- Absence de propositions/contre propositions pour réduire les nuisances sonores pour aller au delà de la réglementation et faciliter l'acceptabilité du projet.</li> <li>- Impact visuel très fort pour la partie en remblai. Pas de contre propositions pour réduire cet impact.</li> </ul>

eaux pluviales  - Restitution ou nouveaux aménagements pour les passages de la faune	- Absence de réponse favorable à la proposition d'un éco-pont plus large et aménagé.  - Intégration paysagère non satisfaisante (refus de l'aménagement paysager). Absence de contre-proposition concrète  - Problématique de la gestion des déchets (déblais)  - Compensation au déboisement non précisée.
--	---

## 5 CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Après désignation de la commission d'enquête par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise pour conduire l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95),

Après avoir constaté que le dossier soumis à enquête était conforme à la réglementation,

Après rencontre avec l'autorité organisatrice (DDT95),

Après rencontre avec le représentant de la Maîtrise d'Ouvrage du projet (SNCF Réseau) pour une présentation du projet et l'organisation de l'enquête pour sa partie dématérialisée,

Après décision ministérielle d'approuver le dossier support de l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique du projet de la Ligne Nouvelle Roissy-Picardie,

Après prescription d'ouverture de l'enquête publique précisée ci-avant par l'arrêté inter-préfectoral n° 2021-16178,

Après avoir pris connaissance du projet, de ses motivations et de ses principaux enjeux,

Après une visite de sites pour appréhender l'environnement le long du nouveau tronçon ferroviaire,

Après analyse de l'ensemble des documents du dossier soumis à enquête publique,

Après avoir vérifié que les obligations en matière de publicité légale avaient été remplies,

Après avoir reçu une demande de prorogation d'enquête à laquelle la commission a donné un

avis défavorable motivé,

Après analyse des avis des personnes publiques associées,

Après traitement et analyses des 1404 contributions reçues par voie dématérialisée, 104 contributions déposées dans les registres des 13 communes où une ou plusieurs permanences étaient organisées, et 15 courriers reçus en sous-préfecture de Sarcelles,

Après avoir reçu 140 visiteurs au cours de la totalité des 26 permanences,

Après avoir transmis et commenté au représentant du maître d'ouvrage, dans le délai imparti des 8 jours suivant la clôture de l'enquête publique, un procès verbal de synthèse des observations reçues au cours de l'enquête, des PPA et de la commission d'enquête,

Après avoir reçu et analysé le mémoire en réponse adressé par le maître d'ouvrage retourné dans le délai réglementaire imparti,

Après avoir sollicité et obtenu de la part de l'autorité organisatrice de l'enquête un délai supplémentaire de 8 jours pour la restitution du rapport d'enquête publique,

### **Il ressort de cette enquête :**

Que les obligations légales ont été respectées pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Roissy-Picardie,

Que l'information et la publicité, sous leurs diverses formes, étaient conformes à la réglementation,

Que l'ensemble du dossier était volumineux et dense. Qu'il a semblé très complet mais difficile d'accès pour le public qui n'a pas su y trouver les réponses aux questions qu'il se posait. L'objet et les enjeux du projet associé à la déclaration d'utilité publique étaient clairement présentés. On retiendra que l'ensemble des documents est particulièrement clair et très documenté mais que certains documents graphiques (illustrations, plans de zonage) auraient pu être actualisés ou rendus plus lisibles. Un guide de lecture remarquablement concis avait été ajouté au dossier soumis à l'enquête afin de faciliter la localisation des informations.

Que les critiques mineures émises sur la qualité des documents ne remettent pas en cause les objectifs et enjeux du projet soumis à déclaration d'utilité publique,

Que le projet de LNRP est un projet d'aménagement du territoire,

Que ce projet est très clivant : Il est très attendu par les populations et collectivités territoriales des Hauts-de-France qui y voient un gain de temps et confort en matière de mobilité professionnelle et personnelle aux échelles internationale, nationale et régionale; Il est massivement refusé par les populations valdoisiennes concernées par le nouveau barreau qui n'en subissent que les nuisances sans en tirer aucun avantage alors qu'ils souffrent de conditions de transport dégradées depuis

des années. Ils sont soutenus par les collectivités territoriales qui considèrent la rénovation et modernisation des transports en commun franciliens prioritaires. Le quotidien et les difficultés de chaque région motivent leurs avis divergents.

La nouvelle ligne favorise l'intermodalité et le report modal ce qui est favorable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (EGES). Elle contribue au désengorgement de la gare du Nord à Paris. Néanmoins, la part de report modal n'est pas appréhendée. Ce changement de mobilité reste uniquement théorique et n'est supporté par aucune étude concrète permettant de le quantifier. Les infrastructures support, tels que parkings auto ou 2 roues, ne sont pas en faveur de ce report nécessitent

Que ce projet favorise le développement et les échanges économiques entre la région des HdF et de l'IdF,

**Il en résulte à ces titres que le projet de nouvelle ligne Roissy-Picardie présente un caractère d'intérêt général et d'utilité publique,**

#### **Par ailleurs, il ressort également**

Que le tracé retenu représente la solution la plus rationnelle économiquement,

Que le M.O. considère que la réalisation de ce nouveau tronçon est indépendante des budgets de rénovation/modernisation des lignes RER B et D et que les travaux associés ne devraient pas avoir d'impact sur le calendrier des autres projets d'aménagement de ce type sur le réseau ferré francilien,

Que l'impact environnemental du projet est le plus faible des trois options étudiées, l'artificialisation étant modérée au regard du projet,

Que le projet n'a pas d'impact majeur en raison de l'absence de zones naturels d'intérêt écologique, faunistique et floristique,

Que les nuisances sonores seront limitées selon les résultats des modélisations effectuées,

Que des mesures de compensation sont prévues, telles que la réalisation d'un éco-pont, la restitution du ru de la Michelette, des fossés d'écoulements d'eaux pluviales; Il n'en demeure pas moins que certaines compensations restent à préciser comme celle relative à la suppression d'EBC,

**Il en résulte à ces titres que le projet a un impact environnemental réduit à modéré, les nuisances sonores et visuelles étant les plus préoccupantes pour les populations locales du nouveau tronçon. Les réponses du M.O. sur ces sujets particuliers se sont limitées au respect réglementaire sans chercher à aller plus loin pour une meilleure acceptabilité du projet. La commission considère que le M.O. doit faire des propositions plus vertueuses et plus concrètes pour réduire les impacts visuels et sonores qui sont inévitables. La lutte contre les nuisances sonores est un point essentiel pour le bien être des populations locales, et la montée en puissance du transport ferroviaire passager et fret souhaité par l'Etat ne peut que conduire à une augmentation de ces nuisances.**

### **Par ailleurs, il ressort également**

Que l'impact économique du projet touche exclusivement le secteur agricole. En effet, le projet consomme essentiellement des terres agricoles ce qui de fait impacte l'activité de ce secteur. Le modelé agricole qui modifie la qualité agronomique des parcelles exploitées, les possibilités de culture, la valeur des parcelles dans le cadre des échanges de cultures, n'est pas accepté par la profession. Le M.O. s'est engagé à reconstituer les chemins agricoles, remettre en état les systèmes d'irrigation, mettre en œuvre les protections nécessaires contre toutes les formes de nuisibles et concerter les agriculteurs pour cela. Les éventuels délaissés seront également traités. Le M.O. n'a pas démontré que ce modelé agricole ne remettait pas en cause la qualité agronomique des terres cultivées et de fait les conséquences qui en découlent.

**Il en résulte que le sujet du modelé agricole est un point majeur du projet non résolu à ce jour. Le M.O. n'a pas fait de contre propositions à l'hypothèse de sa suppression et son remplacement par d'autres solutions. S'il ne devait pas être maintenu, se poseraient alors d'autres problèmes tels que l'intégration paysagère et la gestion des terres d'excavation.**

### **Par ailleurs, il ressort également**

Que le projet de LNR ne pose pas de problème particulier pour la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme des communes concernées par une emprise foncière sur leur territoire,

## **EN CONCLUSION**

A l'issue de l'enquête publique décidée par arrêté interpréfectoral du 2 février 2021,

Au vu de ce qui précède, et des éléments figurant dans le document n° 1 de ce rapport, La commission d'enquête donne, à l'unanimité, un **AVIS FAVORABLE** à la Déclaration d'Utilité Publique de la liaison ferroviaire Roissy- Picardie, emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly- la-Ville, Vémars et Villeron (95)

### **CET AVIS EST ASSORTI DE LA RESERVE SUIVANTE (4 voix/5):**

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 règlementaires les nuisances sonores et visuelles, et le sujet du modelé paysager et de ses conséquences (gestion des terres de déblai).

### **AINSI QUE DES RECOMMANDATIONS SUIVANTES (4 voix/5):**

- 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 LNRP (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 (inter-modalité, fréquence des trains, cohérence des horaires, arrêts supplémentaires, problématique du stationnement, possibilités de rabattement par la mobilité douce, etc....).

Fait à Magny-en-Vexin le 13 mai 2021

Ronan HEBERT – Président de la commission d'enquête



Les membres de la commission d'enquête

Claude ANDRY



Michel GAUTHIER



Alain GIAROLI



Patrick JAYET



Le présent rapport d'enquête publique, les conclusions et avis de la commission d'enquête sont transmis par M. Claude Andry à la DDT 95 le 17 mai 2021, ainsi que les registres papier d'enquête publique, les pétitions, clef usb et les courriers reçus en sous-préfecture de Sarcelles. Une copie numérique de ce rapport sera également transmise par voie électronique à Mme Pennec, chargée d'études procédures, Pôle foncier, Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement Durable, Direction Départementale du Territoire, Préfecture du Val-d'Oise.

1 copie papier de ce rapport est également remise au greffe du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.