

Volume 6 Pièce J.

Mémoire complémentaire du Maître d'Ouvrage en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale du CGEDD

Le Maître d'Ouvrage dans un mémoire couvrant 15 pages, apporte ses réponses à l'Autorité environnementale. Celles-ci ne sont pas, objectivement, de la même densité que le questionnaire mais parviennent à expliciter les manques soulevés dans l'avis de synthèse et dans les recommandations portées dans l'avis détaillé.

Le Maître d'Ouvrage rappelle que « le plan général des travaux, pièce D, vise à présenter le projet soumis à l'enquête publique. Il présente l'emprise et les principaux travaux réalisés dans cet espace afin de permettre au public de situer ces ouvrages et d'en apprécier les composants majeurs ».

« Il ne préjuge pas des adaptations de détail qui pourraient se révéler nécessaires par la suite, sans porter atteinte à l'économie générale du projet ».

Le Maître d'Ouvrage, page 3, renvoie à l'étude d'impact (pièce E) pour disposer d'une description plus détaillée des aménagements.

Le Maître d'ouvrage rappelle que l'opération Montérolier-Buchy dont il est question dans l'avis de l'Ae remonte aux années 2004 à 2008. Elle était destinée à offrir au port du Havre un itinéraire de contournement de l'île de France pour des trains de fret destinés au nord et à l'est du territoire national. Les 2 opérations sont distinctes et ont des objectifs propres.

Au sujet de la comparaison des variantes:

Le Maître d'ouvrage explique qu'il y a eu des concertations ... que ces variantes ont fait l'objet d'analyses multicritères: avantages, inconvénients de chaque solution étudiée. A ce sujet le dossier d'étude d'impact a été complété.

Concernant l'éventualité d'un contournement de Forges les Eaux:

L'avantage a été donné au fuseau central, le seul qui réponde, à ses yeux, aux objectifs recherchés sur le plan technique, sur le plan fonctionnel, sur le plan environnemental, utilisant des emprises du domaine ferroviaire, avec un impact minimal sur le bâti (page 4). A l'issue de l'analyse, le contournement de Forges les Eaux n'a pas été retenu.

Aux passages à niveau 41 et 42, 2 types d'enjeux ont été identifiés: circulation piétonne entre Ferrières-en-Bray et Gournay-en-Bray, développement de l'Avenue verte. Au PN 41 un passage souterrain est prévu, au PN 42 le passage pour piétons sera compatible avec les autres circulations. Le Maître d'Ouvrage affirme que les aménagements proposés à Gournay-en-Bray et à Ferrières-en-Bray ont été élaborés en concertation avec les acteurs locaux et tiennent compte des besoins en matière de circulations douces.

Sur le thème de l'eau et des milieux aquatiques:

Au sujet du dossier Loi sur l'eau, le Maître d'Ouvrage expose que ce document a été établi en concertation avec les services de la DDTM de la Seine-Maritime, Bureau Police de l'eau et des services des autres départements concernés. Un premier projet a été transmis au Bureau Police de l'eau dès janvier 2015. Ces services ont fourni des observations dont il a été tenu compte dans le dossier Loi sur l'eau soumis à enquête.

Le Maître d'ouvrage affirme: « cette démarche a permis d'aboutir à un dossier de demande d'autorisation présentant l'ensemble des éléments relatifs à l'hydrologie et à l'Hydraulique requis dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre du Code de l'environnement (page 6).

Besoins d'ouvrages de confinement à Bouchevilliers.

Le Maître d'Ouvrage expose qu'il a tenu compte du besoin d'ouvrages de rétention destinés à recueillir les eaux issues de la plateforme ferroviaire à l'intérieur du périmètre de protection rapproché d'un captage. Il conclut en affirmant que « le dossier de demande d'Autorisation au titre de la Loi sur l'eau a été mis à jour avec ces éléments ».

Les zones humides ont été identifiées.

La méthodologie d'inventaire est rappelée. Cet inventaire a tenu compte de la géomorphologie des cours d'eau, Epte principalement et ruisseaux affluents, et de l'occupation des sols.

SNCF Réseau confirme son estimation initiale des zones humides impactées par la réalisation des différents aménagements du projet. La surface totale atteint bien 1,28 ha avec un engagement de compensation arrondi à 2 ha pour être en conformité avec le SDAGE Seine-Normandie.

Concernant la faune et la flore, SNCF Réseau s'engage à constituer un dossier de dérogation qui portera a minima sur la destruction d'habitats d'espèces protégées (amphibiens) et sur des mesures compensatoires appropriées (reconstitution d'habitat par exemple).

Sur le plan de l'insertion paysagère, le Maître d'Ouvrage expose la raison de l'implantation d'antennes GSM-R: communication entre les trains et le sol.

Il affirme que ces antennes sont positionnées en des lieux limitant les impacts sur l'environnement et sur le milieu « humain », avec un éloignement d'au moins 100 mètres des habitations.

Au niveau des protections acoustiques/vibrations, le Maître d'Ouvrage répond à l'Ae qui recommande de s'intéresser également aux sections encadrantes du Havre à Valenton. Il cite une circulaire du 28 février 2002 qui marque une différence entre les zones de travaux et les zones hors travaux. Il indique « s'agissant du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, la modification de l'infrastructure porte uniquement sur la section Serqueux-Gisors»..

Il ajoute toutefois: il est courant de considérer le linéaire compris entre la limite du périmètre des travaux jusqu'à la première bifurcation soit, Motteville et Pontoise. Le Maître d'Ouvrage souligne que le projet prend en compte la section Pontoise- Conflans-Sainte-Honorine de façon à couvrir l'ensemble de l'itinéraire alternatif.

SNCF Réseau confirme donc que le périmètre pris en compte pour le traitement des effets indirects (en dehors du champ des travaux) est Motteville-Serqueux et Gisors-Conflans-Sainte-Honorine.

Dans ce mémoire en réponse, il est indiqué que le Maître d'Ouvrage a choisi de prendre en compte, dans les modélisations acoustiques, le maximum de trains de marchandises pouvant circuler entre les ports normands et l'Île de France.

SNCF Réseau s'engage à mener avec les riverains et les communes une concertation en vue de définir les protections acoustiques et au choix de leur qualités architecturales

Le Maître d'Ouvrage ajoute: si cette action à la source n'est pas réalisable techniquement... tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte des pièces exposées au bruit. De plus, en cas de demandes exprimées par des riverains ou des communes, des mesures pourront être effectuées après la mise en service pour vérifier a posteriori les niveaux de bruit obtenus.

Concernant le matériel roulant et ses caractéristiques (wagons freinés avec des semelles en fonte) les mesures ont intégré ces matériels pour garantir un niveau de protection suffisant quelque soit l'horizon de la disparition de ces matériels bruyants.

Enfin, sur les recommandations de l'Ae d'étendre la suppression de passages à niveau sur les parties encadrantes, avec ainsi une vision globale de l'itinéraire Le Havre-Valenton, SNCF Réseau répond que sur les 9 passages dont la suppression est prévue, seuls 3 présentent un risque important. Par opportunité, le Maître d'Ouvrage ajoute 6 sites et un pont ce qui représente **une démarche volontariste**.

Il conclut par l'affirmation suivante: à ce jour, dans les parties encadrantes, aucun passage à niveau n'est intégré à la liste des passages à niveaux inscrits au programme de sécurisation national.