



Autorité environnementale

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le projet de régénération du pont-rail de Chaponval à Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen- l’Aumône (95)

n°Ae : 2025-016

Avis délibéré n° 2025-016 adopté lors de la séance du 27 mars 2025

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 27 mars 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de régénération du pont-rail de Chaponval à Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône (95).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brûlé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Véronique Wormser.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Val-d'Oise, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 28 janvier 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers le 4 février 2025 :

- le préfet du Val-d'Oise,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Île-de-France, qui a transmis une contribution le 27 février 2025,

Sur le rapport de Gilles Croquette et de Noël Jouteur, qui se sont rendus sur site le 11 mars 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet consiste en la régénération partielle du pont-rail (PRa) de Chaponval, un ouvrage métallique à trois travées, d'une longueur totale de 84 mètres, surplombant l'Oise, entre les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône dans le département du Val-d'Oise (95). Il prévoit le remplacement des tabliers métalliques supportant l'une des deux voies ferrées ainsi que le confortement des piles et des culées du pont.

La demande d'examen au cas par cas présentée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, a donné lieu à la décision de l'Ae du 14 décembre 2020 de soumettre le projet de régénération du pont-rail à une étude d'impact.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont le climat et les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'eau et les milieux aquatiques, la biodiversité et les habitats naturels, les nuisances et les risques de pollution.

Ses principales recommandations sont de réaliser un bilan des émissions de GES du projet, préciser l'état de l'ouvrage au regard des risques de pollution liés à sa déconstruction (plomb, amiante) et aux travaux de régénération (injection de ciment, eaux pluviales...), mettre à jour le diagnostic écologique sur l'état de conservation des habitats naturels et sur certains enjeux de biodiversité, quantifier le trafic induit par la phase chantier du projet et compléter le dossier par les éléments principaux issus de l'analyse du risque de collision par les bateaux justifiant du choix de la solution technique retenue.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

Le projet consiste en la régénération partielle du pont-rail (PRa) de Chaponval, un ouvrage métallique à trois travées, d'une longueur totale de 84 mètres, surplombant l'Oise, cours d'eau navigable. L'ouvrage a été construit en 1859 et a depuis déjà fait l'objet de travaux importants comme le remplacement du tablier en 1911 ou d'une partie de celui-ci en 1946.

L'ouvrage relie les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône dans le département du Val-d'Oise (95). Il permet le passage de la ligne H des services ferroviaires franciliens², pour sa branche reliant Pontoise à Creil, ainsi que du trafic de fret.

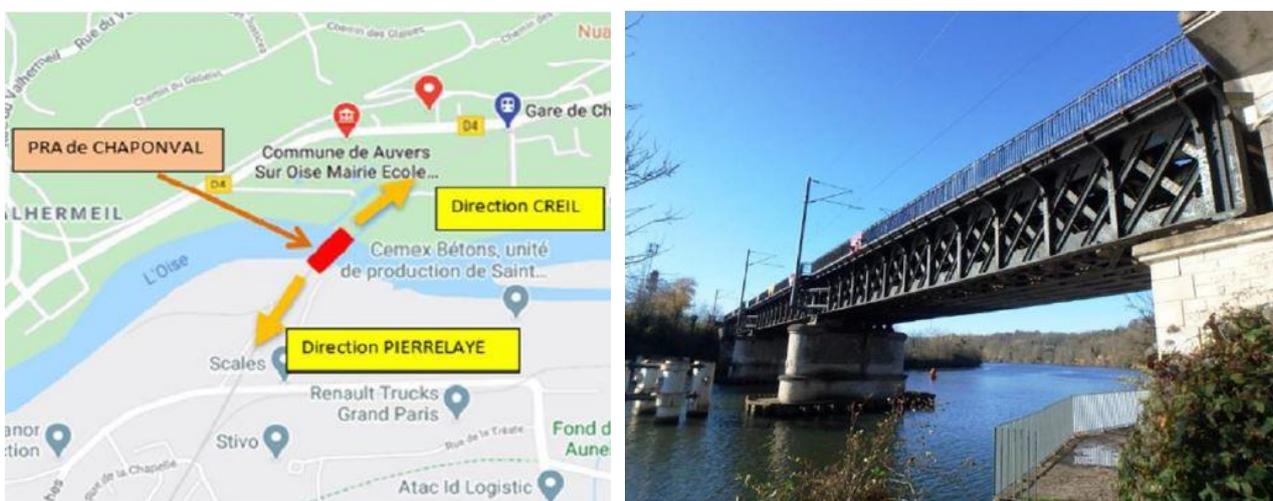


Figure 1 : situation géographique du pont-rail de Chaponval et vue côté est (voie V2) (source : dossier)

Le projet s'inscrit dans le programme de régénération des tabliers métalliques de SNCF Réseau. Il vise à maintenir le niveau de sécurité des installations actuelles et à la pérennisation à long terme (au minimum 100 ans) de l'infrastructure. Il n'a pas pour objectif de modifier la fréquence ou les horaires de passage des trafics ferroviaires et les fonctionnalités actuelles de l'ouvrage ne sont pas modifiées vis-à-vis des trafics ferroviaires et fluviaux.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La ligne comprend deux voies (V1 et V2) électrifiées en 25 000 V. Elle est circulaire à une vitesse maximale de 120 km/h par des trains de voyageurs. Les trains de marchandises sont également autorisés à circuler à une vitesse maximale plus réduite de 60 km/h. La voie V1, côté ouest, est une voie ballastée tandis que la voie V2 est directement posée sur l'ouvrage.

² Dits « Transilien ».

L'ouvrage comprend une ouverture de 20 m avec deux passes navigables, entre la culée C0 et la pile P1, et entre les piles P1 et P2. Les bateaux empruntant l'Oise, pour le commerce ou la plaisance, ont une longueur maximale de 120 m et une largeur maximale de 11,5 m.

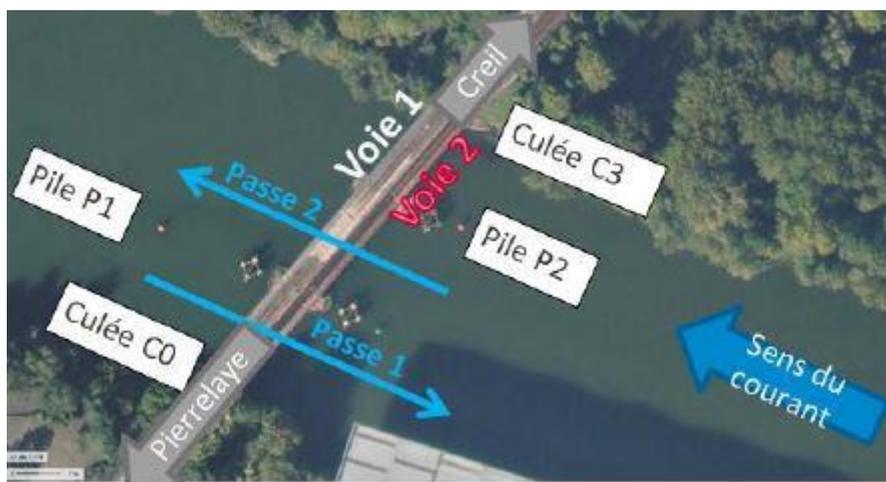


Figure 2 : localisation des passes navigables (source : dossier)

Le projet comprend le remplacement des tabliers métalliques supportant la voie V2 ainsi que le confortement des piles et des culées du pont. Les tabliers de la voie V1 ne sont pas remplacés.

Le PRa est constitué, du côté de la voie V2, de trois tabliers en acier doux, composés de deux poutres basses en treillis. Les culées (notées C0 côté Saint-Ouen-l'Aumône, en rive gauche, et C3 côté Auvers-sur-Oise, en rive droite) et les deux piles (P1 et P2) sont en pierres maçonnées et en béton. Trois ducs d'Albe, constitués de quatre pieux métalliques en tube et situés de part et d'autre des piles P1 et P2, protègent l'ouvrage des chocs de bateaux.

Description des travaux

Les travaux débuteront par le renforcement des appuis (piles et culées), consistant à injecter du coulis de ciment dans le corps des deux culées, et à épingler sur les appuis existants des chevêtres (micro-pieux) en béton armé préfabriqués.

La solution retenue pour le futur ouvrage est un tablier mixte, composé de deux poutres métalliques surmontées d'un hourdis en béton armé d'une largeur de 5 m environ, avec pose de voie ballastée. La hauteur du tablier et le tirant d'air de l'ouvrage pour la navigation seront conservés. L'ossature du tablier sera fabriquée par morceaux en atelier et amenée par voie routière sur le site d'assemblage final à proximité du pont-rail.

Après le montage et le raboutage par soudure des poutres et du système d'entretoisement, les platelages intérieurs du tablier seront montés. La charpente métallique équipée d'une partie de prédalles sera lancée³ en deux fois sur les palées au droit des appuis puis mise en place par ripage⁴, à la place des tabliers existants qui auront été déposés par grues préalablement au ripage.

³ Opération qui consiste à faire glisser horizontalement un élément de pont en construction. Le déplacement est réalisé selon l'axe longitudinal de l'ouvrage.

⁴ Le déplacement est réalisé perpendiculairement à l'axe longitudinal de l'ouvrage.

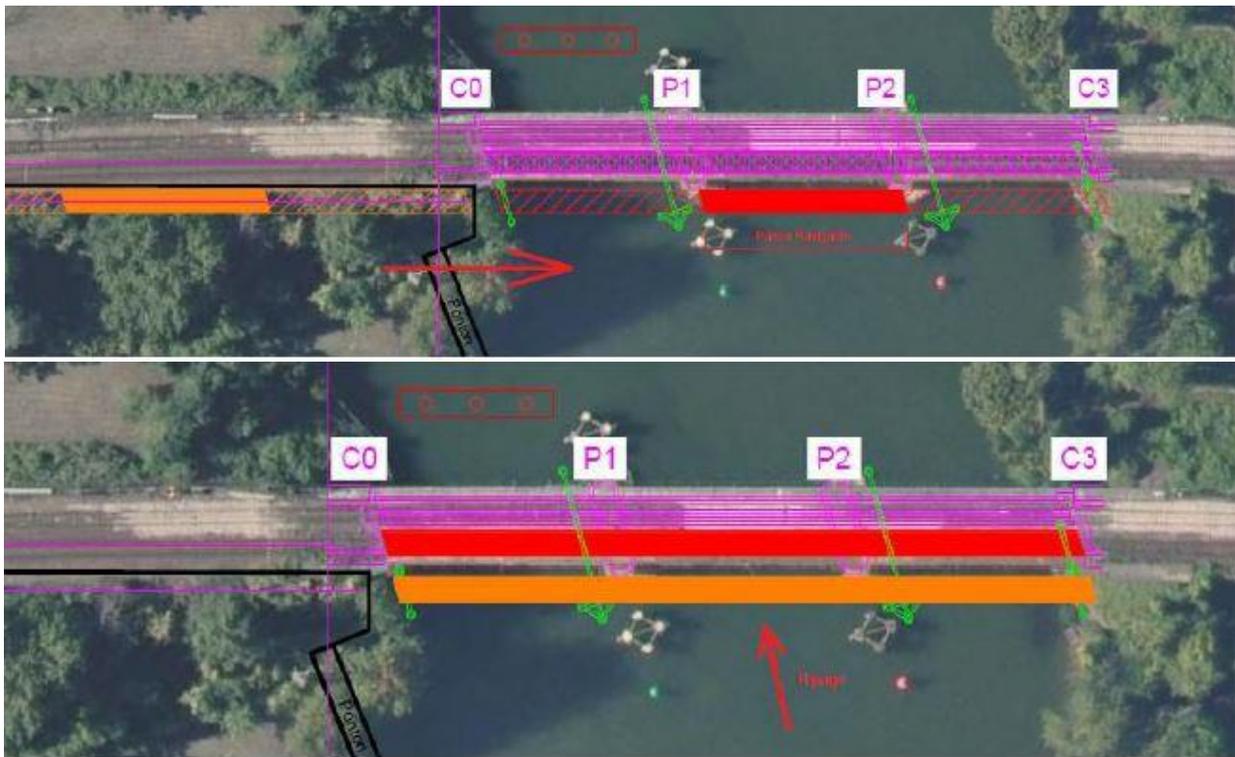


Figure 3 : schéma du lançage (en haut, depuis la zone de chantier vers la zone en rouge) puis de ripage (en bas, depuis la zone en orange vers la zone en rouge) (source : dossier)

La réalisation des travaux nécessitera notamment :

- la mise en place de protections fluviales supplémentaires temporaires afin de protéger les palées provisoires d'un éventuel choc de bateau,
- la réalisation des appuis provisoires sur la plateforme de lançage avec battage des tubes dans l'Oise pour les palées provisoires au droit des appuis (piles et culées) pour le lançage de la charpente métallique et le ripage du tablier bétonné ; les tubes temporaires servant de support aux palées sont huit tubes de diamètre 1 200 mm ancrés dans le sol du lit mineur de l'Oise.

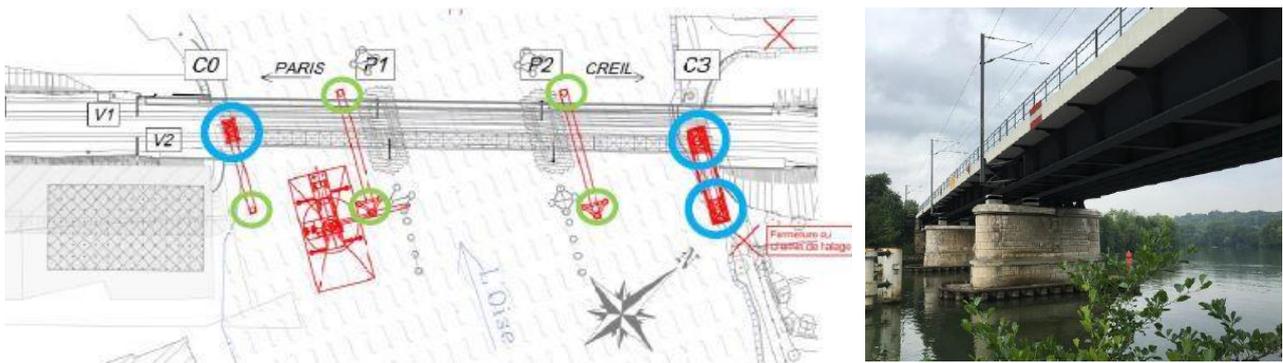


Figure 4 : plan des palées provisoires (bleu clair) et des tubes temporaires (vert) de support et visualisation après travaux de l'ouvrage (source : dossier)

Zones de travaux, interruption des circulations ferroviaires et fluviales et calendrier

La zone principale de travaux, avec l'aire de chantier et de montage du nouveau tablier, sera localisée le long de la voie V2, à l'est de la ligne ferroviaire, en rive gauche sur la commune de Saint-Ouen-l'Aumône. Elle est enclavée entre le pied du talus ferroviaire, l'Oise et le bâtiment de l'entreprise Scales et nécessitera l'aménagement d'une piste d'accès d'une largeur de 6 m à partir de la rue des Fortes Terres. Elle comprendra notamment :

- une zone pour l'implantation d'une grue permettant la dépose de l'ouvrage,
- une zone de dépose de l'ouvrage existant,
- une zone de préfabrication et de lancement du nouveau tablier.

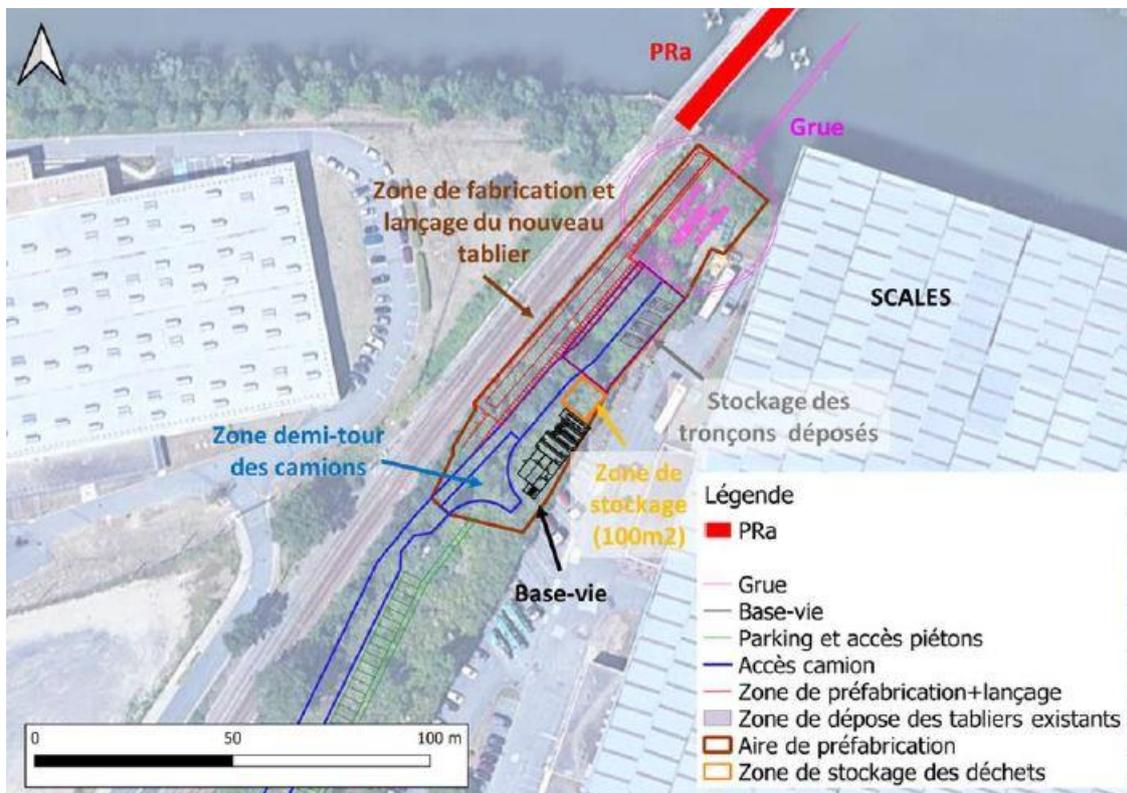


Figure 5 : zoom sur la partie nord de l'aire de chantier en rive gauche (source : dossier)

En rive droite, côté Auvers-sur-Oise, seuls les travaux de confortement de la culée C3 et la mise en place de la palée provisoire seront réalisés. L'accès à la zone de confortement de la culée C3 se fera via le chemin des Bartagnolles qui devra être renforcé provisoirement avec la mise en place pendant la phase travaux d'un géotextile sur une largeur d'environ 3 m et de grave non traitée sur 30 cm.

Les habitations les plus proches sont situées à environ 150 m du pont-rail, et à moins de 100 m de la zone de travaux. Une école élémentaire, à Auvers-sur-Oise, est située à 125 m de la zone des travaux en rive droite (son chemin d'accès et son parking seront utilisés pour les besoins du chantier).

La réalisation des travaux nécessitera des interruptions temporaires des circulations ferroviaires et une fermeture complète des deux voies pendant neuf jours à l'été 2027 afin de mettre en place le tablier, dans le cadre d'une « Opération Coup de Poing » (OCP).

Elle nécessitera également des coupures de la navigation fluviale avec pour certaines phases une coupure totale de l'une des deux passes et une coupure totale de l'Oise pendant les neuf jours de l'OCP.

Le début des travaux est prévu fin 2025, avec un objectif de mise en service à l'été 2027 et une fin des travaux fin 2027 (finition, dont remise en état).

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 du code de l'environnement (1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, dispositions dites « loi sur l'eau »), bien qu'étant seulement soumis à déclaration en application de différentes rubriques de la nomenclature dite loi sur l'eau.

L'infrastructure ferroviaire à laquelle appartient le pont-rail de Chaponval est concernée par la rubrique 5 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (« Infrastructures ferroviaires (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures ferroviaires doivent être étudiés au titre de cette rubrique) »). La longueur du nouveau tablier étant inférieure à 500 m, le projet n'était pas soumis à examen au cas par cas.

Cependant, le projet de régénération du pont-rail pouvant avoir des incidences négatives notables sur l'environnement, SNCF Réseau a transmis à l'Ae une demande d'examen au cas par cas qui a donné lieu le 14 décembre 2020 à sa décision de soumettre le projet de régénération à une étude d'impact. Les objectifs spécifiques pour l'évaluation environnementale mentionnés par l'Ae dans sa décision sont :

- la caractérisation de l'état initial,
- la caractérisation et le devenir des matériaux du pont actuel,
- l'évaluation des incidences temporaires ou permanentes sur les eaux superficielles et les captages, le risque d'inondation, les milieux naturels et les émissions de gaz à effet de serre,
- la définition des mesures permettant d'éviter, de réduire et de compenser les incidences négatives.

En application du 2° de l'article R. 122-6 du code l'environnement, l'Ae est l'autorité environnementale compétente.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- le climat et les émissions de gaz à effet de serre,
- l'eau et les milieux aquatiques,
- la biodiversité et les habitats naturels,
- les nuisances et les risques de pollution.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est correctement proportionnée compte tenu des enjeux et de la nature du projet, et clairement exposée. Sa présentation pourrait être encore améliorée avec des informations plus précises à la fois pour l'état initial et pour l'évaluation des incidences (émissions de gaz à effet de serre, incidences sur les trafics...).

2.1 État initial, analyse des incidences, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.1.1 Environnement physique

Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)

Selon le dossier, les émissions de GES liées à la phase travaux seraient majoritairement dues aux mouvements des engins de chantier qui arrivent et partent de la zone de travaux. Les émissions liées à la fabrication des matériaux utilisés ne sont pas prises en compte alors qu'elles représentent pour ce type de projet des émissions nettement plus importantes que les déplacements.

Au titre des mesures, la proximité de la base de travaux et des lieux de stockage par rapport au pont-rail est mise en avant. Il est également indiqué qu'une « *politique incitative de réduction de l'empreinte carbone sera mise en œuvre lors de la consultation des entreprises* » et qu'un « *bilan carbone sera réalisé par l'entreprise de travaux* » sans précisions sur la date de réalisation de ce bilan (en amont ou après travaux)⁵, ni comment celui-ci sera pris en compte. La démarche d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) est, à ce stade, insuffisante.

Pour la phase exploitation, le projet permet selon le dossier d'éviter des émissions GES grâce au report modal de la voiture vers le train. Ceci n'est pas cohérent avec la définition du projet qui considère que le trafic ferroviaire ne sera pas modifié.

L'Ae recommande :

- ***de quantifier les émissions de gaz à effet de serre occasionnées par le projet en prenant notamment en compte les émissions liées à la fabrication des matériaux,***
- ***de préciser et de compléter les mesures d'évitement et de réduction, notamment en matière de matériaux et techniques constructives, et de chiffrer leur contribution à l'amélioration du bilan GES du projet.***

Sol et sous-sol, matériaux

Dans le secteur du pont-rail, l'altitude varie entre environ 25 et 30 m. Les formations géologiques affleurantes rencontrées aux abords du pont-rail, de la plus récente à la plus ancienne, sont :

- des alluvions récentes, essentiellement constituées de vase argilo-sableuse, noirâtre, à éléments fins, d'une épaisseur variant généralement entre 3 et 6 m,
- des alluvions anciennes (« Terrasse de la cote 25 ») constituées de graviers et de sables dans lesquels sont fréquemment rencontrés de gros blocs de grès, d'une épaisseur de 3 m à 10 m,
- des calcaires marins indifférenciés.

La zone de travaux en rive gauche et le chemin d'accès en rive droite seront imperméabilisés temporairement (respectivement sur 4 000 m² et 450 m²) afin de réduire les risques de pollution des sols par infiltration des potentiels polluants issus des travaux.

⁵ Les représentants de la maîtrise d'ouvrage ont cependant indiqué aux rapporteurs qu'un bilan carbone devrait pouvoir être réalisé avant l'enquête publique et intégré au dossier de consultation.

La réalisation des travaux nécessitera l'utilisation de 1 595 m³ de terres pour le chantier, dont un volume de terres réutilisées estimé à 1 395 m³.

Des mesures spécifiques sont également prévues en raison de la présence d'amiante (dans des peintures et des passages de câbles) et de plomb (dont la localisation n'apparaît pas clairement dans le dossier) : limitation des découpes avant dépose, mise en place d'un géotextile dans le cas du tablier situé entre la pile P2 et la culée C3 pour lequel des découpes sont nécessaires.

L'Ae recommande de décrire plus précisément les éléments de l'ouvrage contenant du plomb et les mesures de protection prévues par des géotextiles (travaux sur le tablier situé entre la pile P2 et la culée C3).

2.1.2 Domaine de l'eau et milieux aquatiques

Les quatre premières masses d'eau souterraines au niveau du pont-rail sont, de la plus superficielle à la plus profonde, celles des Alluvions de l'Oise (FRHG002), de l'Éocène du Valois (FRHG104), de l'Éocène et craie du Vexin français (FRHG107) et de l'Albien-Néocomien captif (FRHG218).

Selon l'état des lieux de 2019, ces masses d'eau sont en bon état quantitatif. Les masses d'eau des Alluvions de l'Oise et de l'Albien Néocomien captif présentent un bon état chimique tandis que les deux autres masses d'eau présentent un état chimique médiocre (lié à la présence de pesticides, herbicides...). La vulnérabilité intrinsèque des eaux souterraines est considérée comme très forte au niveau du pont-rail et de ses abords.

La masse d'eau superficielle « l'Oise du confluent de l'Esches (exclu) au confluent de la Seine (exclu) » (identifiant n° FRHR228A) présente un état chimique mauvais en tenant compte des substances ubiquistes et un état écologique moyen.

Plusieurs plans d'eau, des retenues ou déversoirs d'orage, sont localisés aux abords du pont-rail.

Au sein de l'aire d'étude rapprochée, 26 390 m² sont considérés comme caractéristiques de zones humides.



Figure 6 : zones humides identifiées selon les critères cumulés végétation et pédologie au sein de l'aire d'étude rapprochée (source : dossier)

Un ensemble de mesures classiques d'évitement et de réduction des pollutions accidentelles sont prévues en phase chantier : prévention du risque de pollution accidentelle et kits anti-pollution, décantation des matières en suspension (MES) et suivi de la qualité des eaux de pluie et de drainage avant rejet, stockage tampon des eaux usées.

Concernant les travaux de confortement des culées et des piles par injections de coulis de ciment, un géotextile sera mis en œuvre afin de prévenir le risque de pollution de l'Oise.

Un système d'assainissement de chantier, qui n'est pas détaillé dans le dossier, est prévu sur la plateforme de lancement en rive gauche.

Malgré la démarche d'évitement mise en œuvre, une zone humide de 90 m², correspondant à un linéaire de 35 m de piste, sera détruite au niveau de la rive droite.

L'Ae recommande de décrire plus précisément les mesures de protection, vis-à-vis des injections de coulis de ciment, par des géotextiles ainsi que le système d'assainissement du chantier.

En phase exploitation, les eaux pluviales seront rejetées directement dans l'Oise, comme c'est le cas actuellement.

2.1.3 Environnement naturel

Le site du projet est localisé à moins de 200 m d'un espace boisé classé (EBC), situé au nord. Son aire d'étude rapprochée (AER) se situe en limite sud du périmètre du parc naturel régional du Vexin français et à moins d'un kilomètre au sud-est de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique

et floristique (Znieff)⁶ de type I de la Vallée de Cléry et Ravines des Molues⁷. L'espace naturel sensible (ENS) du Boisement de la plaine de Pierrelaye–Bessancourt s'étend à environ 300 m au sud de l'AER. La vallée de l'Oise est identifiée sur cette portion de son cours en tant que corridor écologique à fonctionnalité réduite, l'AER étant également distante d'environ 300 m de corridors fonctionnels de la sous-trame herbacée et de la sous-trame calcaire (situés au nord). Une zone de frayères⁸, aménagée en 2018 (d'après les informations recueillies lors de la visite) le long de la rive droite, est située à environ 250 m en aval du pont-rail.

Le diagnostic écologique réalisé dans le cadre du projet a recensé dans l'AER, sur moins de dix hectares, quatorze habitats naturels constitués principalement par des formations d'aulnaie–frênaie et ormaie riveraine, de fourrés arbustifs et ronciers, de friche nitrophile et de boisement rudéral, dont le niveau d'enjeu écologique a été estimé faible mais dont l'état de conservation n'a été que partiellement évalué. Trois de ces habitats sont d'intérêt communautaire au sens de la directive Habitats–Faune–Flore⁹, mais considérés comme dégradés et non patrimoniaux.

L'Ae recommande de compléter le diagnostic écologique par une évaluation de l'état de conservation de l'ensemble des habitats naturels identifiés dans l'aire d'étude rapprochée.

Ce même diagnostic a identifié dans l'AER 233 espèces végétales, une richesse floristique élevée mais dépourvue d'espèces patrimoniales ou protégées et considérée comme répondant à un enjeu globalement faible. Treize espèces d'origine exotique envahissantes ont été recensées (notamment le Buddléia du père David et le Robinier faux-acacia).

Le diagnostic a par ailleurs recensé 45 espèces d'insectes dont huit remarquables (six protégées), richesse entomologique qualifiée de faible et dont l'enjeu est considéré de faible à moyen. Il en est de même pour les mollusques terrestres (17 espèces). En ce qui concerne les poissons, 25 espèces dont cinq protégées à l'échelle nationale, trois d'intérêt communautaire et une (l'Anguille d'Europe) à enjeu très fort, ont été identifiées, le principal secteur à enjeux étant constitué par la zone de frayère précitée. La présence de trois espèces d'amphibiens remarquables et de quatre espèces de reptiles a également été mise en évidence. L'avifaune repérée en période de reproduction est caractérisée par 51 espèces d'oiseaux, dont 42 nicheuses, et 42 protégées, dont cinq à enjeu fort¹⁰, quatre à enjeu moyen¹¹. Les principaux secteurs à enjeux concernent les boisements, les jardins et les espaces verts arborés favorables à la reproduction des oiseaux forestiers, ainsi que les milieux semi-ouverts et buissonnants pour certaines autres espèces. Le cours d'eau et les friches industrielles sont utilisés comme terrain de chasse et de transit. Six espèces de chauves-souris sont présentes, notamment le Murin de Daubenton, et cinq autres potentiellement présentes, en lien notamment avec l'existence d'arbres à gîte particulièrement en rive droite.

⁶ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁷ Et non de celle de la Sablonnière de Bessancourt, comme indiqué par erreur dans le tableau des Znieff de l'aire d'étude éloignée de l'étude d'impact.

⁸ Concernant par exemple le Chabot et la Vandoise.

⁹ L'aulnaie/frênaie/ormaille riveraine, l'ourlet mésophile et sciophile et la prairie eutrophe fauchée.

¹⁰ Chardonneret élégant, Gobemouche gris, Faucon crécerelle, Serin cini, Verdier d'Europe.

¹¹ Accenteur mouchet, Linotte mélodieuse, Pic épeichette, Hirondelle de fenêtre.

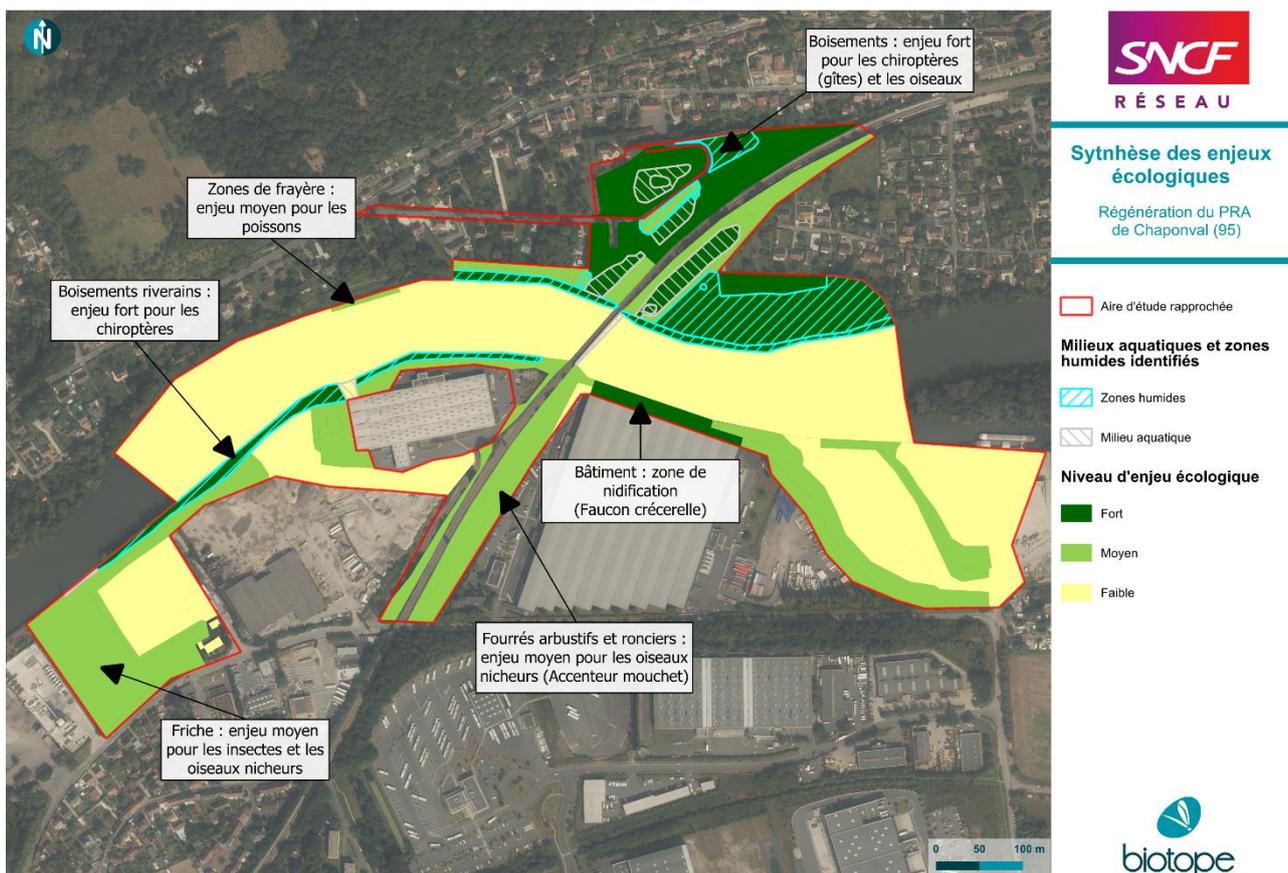


Figure 7 : synthèse des enjeux écologiques identifiés au sein de l'aire d'étude rapprochée (source : compléments au dossier)

D'après les représentants de la maîtrise d'ouvrage rencontrés par les rapporteurs, des compléments de diagnostic ont été effectués depuis la livraison du rapport initial pris en compte dans l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne l'identification des gîtes de chauves-souris et les zones humides. Ces compléments seront à intégrer dans le dossier présenté à l'enquête publique.

L'Ae recommande de compléter et de mettre à jour le dossier compte tenu des compléments apportés au diagnostic écologique initial.

Le maître d'ouvrage met en avant dans le dossier les deux mesures d'évitement que constituent les choix d'une part d'implanter la base travaux principale en rive gauche, donc en dehors du secteur qui en rive droite présente les enjeux écologiques les plus forts, et d'autre part de retenir les solutions techniques de renforcement des piles les moins impactantes sur le milieu aquatique.

Le projet affectera en phase travaux une surface estimée à 4 497 m² de milieux ouverts et semi-ouverts. Plusieurs mesures de réduction sont prévues pour tenir compte des impacts du chantier sur les habitats naturels et les espèces : le respect d'un calendrier adapté à la saisonnalité de ces dernières (évitement des périodes de nidification, réduction des risques de dérangement), la mise en place d'un suivi environnemental des travaux par un écologue, le balisage et la mise en défens des secteurs proches du chantier et des arbres gîtes, le colmatage des cavités susceptibles de servir de gîtes pour les chauves-souris et la pose de barrières anti-retour vis-à-vis des amphibiens et des petits mammifères. Les modalités de gestion des espèces exotiques envahissantes présentes sur le site sont décrites. L'installation de nichoirs et l'aménagement de micro-habitats de substitution durant la durée des travaux est également prévue, ainsi qu'une mesure présentée comme

d'accompagnement prévoyant l'amélioration du potentiel d'accueil de la faune sur la friche ferroviaire à proximité de la zone de chantier, sur une surface estimée à environ 1 890 m².

Sur la base de ces mesures, le maître d'ouvrage a estimé que les impacts résiduels sur les espèces protégées et leurs habitats n'étaient pas significatifs et ne nécessitaient pas le dépôt d'une demande de dérogation, ce à quoi souscrit l'Ae.

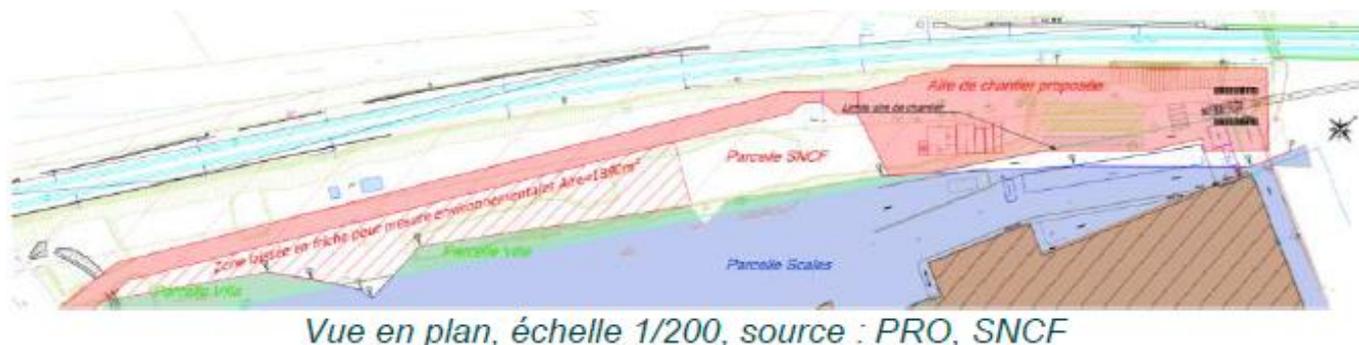


Figure 8 : plan de la zone chantier et de la zone d'accompagnement écologique envisagée (source : dossier)

Enfin, les conditions de remise en état du site après travaux sont précisées.

2.1.4 Milieu humain

Qualité de l'air

La qualité de l'air est décrite en prenant en compte les particules et l'ozone, ce qui pourrait être complété par des informations sur d'autres polluants, les oxydes d'azote notamment. La qualification de l'enjeu de « nul à favorable » pourrait également être nuancée compte tenu des dépassements constatés par rapport aux valeurs cibles de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

L'Ae souscrit néanmoins à la conclusion selon laquelle le projet n'aura pas d'incidence significative sur la qualité de l'air.

Nuisances sonores

Concernant le bruit, le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport ferroviaire de l'État dans le Val d'Oise a été approuvé le 20 décembre 2018. Le seuil réglementaire de 73 dB(A) pour le niveau de bruit moyen pondéré sur la journée (Lden) est dépassé sur l'ensemble de la ligne ferroviaire, entre les deux gares entourant le pont-rail. Le dossier indique, sans plus de précision, que ce dépassement n'atteint pas les habitations avoisinantes, dont les proches sont situées à environ 150 m du pont-rail, et à moins de 100 m de la zone de travaux.

Des mesures de réduction sont prévues en phase chantier (notamment un contrôle permanent du suivi acoustique par capteurs). Il est jugé que l'impact sur les riverains sera limité du fait de la distance entre le chantier et les premières habitations.

Pour la phase exploitation, le ballastage de la voie V2 améliorera la situation par rapport à l'état initial. Bien qu'il s'agisse d'une incidence positive, ne nécessitant donc pas de définir des mesures, il serait intéressant d'avoir dans le dossier des indications sur les gains pouvant être attendus au niveau de l'école élémentaire et des habitations.

Transports et déplacements

La circulation des piétons et des cyclistes sur le chemin de halage le long de l'Oise sera interrompue au minimum pendant les phases les plus actives du chantier (l'étude est encore en cours pour les autres phases) et un itinéraire alternatif sera mis en place.

Les informations fournies pour le transport ferroviaire concernent l'ensemble de la ligne H qui comprend plusieurs branches. Celles relatives au transport fluvial sont des données nationales.

Le dossier ne détaille pas les incidences des travaux et notamment de l'opération « coup de poing » en termes de trafic supprimé et de solutions de substitution. Il serait également utile d'ajouter une estimation du nombre de camions nécessaires pour le chantier, qui est limité selon les indications fournies oralement aux rapporteurs.

L'Ae recommande de préciser les incidences en phase travaux sur les trafics routier, ferroviaire et fluvial et les solutions de substitution prévues pour les deux derniers modes.

2.1.5 Patrimoine et paysage

Le paysage des communes à proximité du pont-rail de Chaponval est marqué par l'urbanisation croissante, au détriment des paysages naturels et agricoles. Le pont-rail se trouve au sein du site patrimonial remarquable dit « d'Auvers-sur-Oise » et du périmètre de protection de la chapelle Saint-Nicolas du Valhermeil, bâtiment inscrit à l'inventaire des monuments historiques. L'aire d'étude rapprochée se trouve à la limite du périmètre de protection de la Villa Castel et du site inscrit « Village, plateau au Nord et vallées de Bois-le-Roi et de Cléry » et à 100 m du site inscrit « Corne Nord-Est du Vexin Français ».

Le nouveau tablier, semblable à l'existant, n'aura pas d'incidences supplémentaires sur le patrimoine par rapport à la situation actuelle.

2.1.6 Risques naturels et technologiques

Le pont-rail est situé sur le territoire à risque d'inondation (TRI) « Métropole francilienne » et il est soumis au risque d'inondation par remontée lente du cours d'eau. Les communes de Saint-Ouen-l'Aumône et d'Auvers-sur-Oise sont concernées par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) « Vallée de l'Oise » approuvé le 5 juillet 2007. La zone du pont-rail et de ses abords est concernée par les zones turquoise (zone avec risque de remontée de nappe) et verte (zone naturelle d'expansion des crues) du PPRI, dans une moindre mesure, par la zone rouge (secteur particulièrement exposé).

L'impact hydraulique en cas d'inondation a été modélisé. En phase travaux, le volume disponible pour la crue centennale est réduit de 134 m³, ce qui correspond à une surface de 447 m², et les écoulements ne sont pas modifiés de façon significative. Pour la phase exploitation, Le fonctionnement hydraulique est identique à celui de l'état initial.

2.1.7 Effets cumulés

L'analyse menée conclut à l'absence d'impacts cumulés avec l'ensemble des projets connus. Cette analyse devrait être complétée en prenant en compte les projets de mise au gabarit européen de

l'Oise entre Compiègne et Creil (Mageo), de rehaussement du pont ferroviaire de Mours et du Canal Seine – Nord Europe (CSNE) dont certaines périodes de travaux pourraient coïncider avec celles du projet.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des effets cumulés en prenant en compte les projets de mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil (Mageo) et du Canal Seine – Nord Europe (CSNE).

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'étude des variantes a porté sur :

- le type d'ouvrage (tablier mixte à caisson, tablier mixte bipoutre, tablier à poutrelles métalliques latérales hautes) ; la solution d'un tablier mixte bipoutre a été retenue pour des questions d'encombrement,
- la configuration de l'ouvrage : tablier continu hyperstatique (solution retenue pour des raisons techniques) ou trois tabliers isostatiques,
- la prise en compte ou non (solution retenue) du choc des bateaux.

Cette analyse fait apparaître quelques différences en matière d'incidences environnementales. Le choix de la solution n'intégrant pas le choc d'un bateau permet de ne pas réduire le débouché hydraulique et de limiter les incidences pour le fond de la rivière (impact définitif au lieu de provisoire). Les conséquences d'un choc de bateau, notamment le risque de pollution accidentelle accru, ne sont néanmoins pas détaillées dans l'étude d'impact. Une étude de trajectographie¹² sur les risques de collision et les scénarios de renforcement des piles a été réalisée et transmise aux rapporteurs par la maîtrise d'ouvrage. Elle devrait figurer en annexe du dossier et ses principales conclusions reportées dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de joindre au dossier l'étude de trajectographie sur les risques de collision par les bateaux et de compléter l'étude d'impact par les principaux éléments qui en résultent.

2.3 Évaluation des incidences Natura 2000

Le dossier indique qu'aucun site Natura 2000¹³ n'est présent dans l'aire d'étude éloignée ou à proximité. Cette indication n'est pas tout à fait exacte : même si, comme le signale le dossier, la nature du projet ne paraît pas induire des incidences portant sur un périmètre de grande ampleur, l'aire d'étude éloignée est définie dans le dossier, en ce qui concerne l'environnement naturel, comme susceptible d'aller jusqu'à l'échelle départementale ; or, il existe à cette échelle, et en particulier dans le périmètre du parc naturel régional du Vexin français, des sites Natura 2000, tel que la zone spéciale de conservation FR1102015 « Sites à chiroptères du Vexin français », située à moins de 20 km au nord-ouest du pont-rail. L'Ae reconnaît toutefois que les impacts du projet sur ces sites Natura 2000 et les espèces et habitats naturels ayant conduit à leur désignation ne semblent pas significatifs.

¹² Évaluation des trajectoires de franchissement du pont par les bateaux et des risques de collision en découlant.

¹³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dispositif de suivi des mesures ERC fait l'objet d'un tableau synthétique de présentation dans le dossier. Le suivi spécifique à la faune et à la flore post-travaux (MS01) est davantage détaillé (saisonnalité et modalités des observations, nombre de passages par groupe biologique). Des précisions analogues seraient utiles en ce qui concerne certaines autres incidences et mesures, notamment en matière de pollutions accidentelles et de nuisances auprès des riverains.

L'Ae recommande de compléter la description du dispositif de suivi par des précisions concernant les modalités du suivi des risques de pollutions et des nuisances ainsi que de l'efficacité des mesures destinées à les éviter ou les réduire.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique, présenté dans un document distinct, reprend de manière synthétique les composantes principales de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.