

**DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
PRÉALABLE
AU PROJET DE RÉGÉNÉRATION DU PONT-RAIL de CHAPONVAL
SUR LES COMMUNES d'AUVERS-SUR-OISE et de SAINT-OUEN-L'AUMONE**

Enquête publique

Du lundi 16 août dès 8h30 au mardi 18 septembre 2025 à 17h00 inclus

N° E 25000048/95

- ❖ **Partie I : RAPPORT D'ENQUÊTE**
- ❖ **Partie II : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ**

Commissaire enquêtrice : Annie Joëlle JASION



Figure 1 - Localisation du PRA de Chaponval

Le Pont Rail relie les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen l'Aumône,
et enjambe l'Oise dans le département du Val d'Oise

PARTIE I - RAPPORT D'ENQUÊTE

Table des matières

1	Généralités.....	8
1.1	PrÉambule.....	8
1.2	Objet de l'enquÊte	8
1.3	Le cadre juridique	9
1.4	Instruction de la demande d'autorisation environnementale	9
1.5	Le projet.....	10
1.6	Le dossier d'enquête publique	14
1.7	Information préalable du public.....	16
2	l'Étude d'impact.....	17
2.1	Le contenu	17
2.2	Les enjeux identifiés par les services.....	19
2.3	Suivi des mesures ERC.....	21
2.4	Les couts	21
3	Organisation	22
3.1	LEs interlocuteurs	22
3.2	Les modalités de l'enquÊte.....	22
3.3	Réunions, visites	24
4	Déroulement	25
4.1	Publicité de l'enquÊte.....	25
4.2	Consultation du dossier.....	26
4.3	Consignation des observations.....	27
4.4	Les permanences et la clôture.....	27
4.5	Les avis – les problématiques	28

5	Examen des avis des services	29
5.1	reçus avant l'enquête	29
5.2	attendus en cours d'enquête	30
5.3	Bilan des observations du public	31
6	Examen du mémoire en réponse de SNCF Réseau	35
	Conclusion du rapport	35
	ANNEXES	Erreur ! Signet non défini.
	PIÈCES JOINTES	Erreur ! Signet non défini.

Sigles utilisés

Auvers-sur-Oise	: AsO
Saint-Ouen l'Aumône	: SOA
Ae	Autorité environnementale
C.Envir	Code de l'environnement
CE	Commissaire enquêtrice
DAES	Déclaration d'autorisation environnementale supplétive
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des Transports d'Île-de-France
EE	Evaluation environnementale
IEGDD	Inspection générale de l'environnement et du développement durable
MO	Maitre d'ouvrage
PRA	Pont-rail de Chaponval
RNT	Résumé non technique
TA	Tribunal administratif de Cergy- Pontoise
VNF	Voies navigables de France

Liste des tableaux

Tableau 1 - Avis des services consultés	19
Tableau 2 - Avis de l'Autorité environnementale	19
Tableau 3 - Avis DRIEAT.....	20
Tableau 4 - Les réunions	25
Tableau 5 - Les visites de terrain	25
Tableau 6 - les permanences	27
Tableau 7 - Les observations du public	

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 PRÉAMBULE

Le projet entre dans le cadre d'un programme global de régénération des tabliers métalliques anciens plus de 100 ans et supérieurs à 30m de long de SNCF RESEAU.

Une inspection périodique réalisée par la Direction Générale Industrielle et Ingénierie (DGII) de SNCF Réseau, a conclu à la nécessité de remplacer le tablier du pont-rail, côté voie 2, de Chaponval afin d'assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire.

Par arrêté préfectoral n° 18379 du 17 juillet 2025, Monsieur le préfet du Val d'Oise a prescrit l'ouverture d'une enquête publique sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen l'Aumône (Annexe n°1).

Elle fait suite à la demande d'autorisation environnementale préalable au projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval soumise par SNCF Réseau - IDF auprès de la DRIEAT- Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, Services politiques et police de l'eau.

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a désigné la soussignée commissaire enquêtrice pour diligenter cette enquête, par décision datée du 10/06/2025 et Mme Anne Lefeuvre, commissaire enquêtrice suppléante.

1.2 OBJET DE L'ENQUÊTE

L'enquête a pour objet de soumettre à la consultation du public le dossier de demande d'autorisation environnementale pour le projet PRA de Chaponval. Le dossier comprend une évaluation environnementale développée en une étude d'impact (EI) sur laquelle le public est invité à présenter ses observations et éventuelles contre-propositions.

1.2.1 L'autorité organisatrice

L'enquête est organisée par l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale, le préfet du département du Val d'Oise, en application de l'article L.181-10 du code de l'environnement.

Le préfet a donné délégation de signature au directeur départemental des territoires du Val d'Oise -DDT 95 et subdélégation de signature à ses collaborateurs du Service de l'environnement, de l'agriculture et de l'accompagnement des territoires – pole eau : DDT95/SEAAT/PE.

Ce service a reçu la mission d'organiser l'enquête en application de la répartition des compétences en matière de police de l'eau et des milieux aquatiques et de la police de la pêche dans le département du Val d'Oise.

1.2.2 Le maître d'ouvrage

SNCF RESEAU – DG Ile-De-France

Direction de la modernisation et du développement- Département des projets et appuis aux projets

Et ses consultants

- SUEZ CONSULTING –Île de France : auteur de l'étude d'impact
- SRATEACT - agence de conseil spécialisée dans la concertation et la communication
- TERRALMA- Agence de communication et d'évènementiel

1.3 LE CADRE JURIDIQUE

L'enquête publique entre dans la famille des enquêtes Loi sur l'Eau et du code de l'environnement.

Tout projet susceptible d'impact sur l'environnement doit faire l'objet d'une *autorisation environnementale unique*.

Mise en place depuis le 1^{er} mars 2017 certaines de ses dispositions s'appliquent aux 'installations, ouvrages, travaux et activités – IOTA' qui ont un impact sur la gestion et les ressources en eau et la protection des milieux humides. La nomenclature IOTA définit le régime d'autorisation ou de déclaration et les seuils concernés en application de l'article R.214-1 du CEnv.

Le projet PRA de Chaponval relève de la rubrique 5 'infrastructures ferroviaires : ponts, tunnels tranchées ouvertes supportant des infrastructures ferroviaires', article R.122-2 du CEnv. Il est soumis à la loi sur l'eau en étant classé *au seuil du régime de la déclaration* du fait des installations temporaires durant la phase travaux (Cf. pièce 2a, p.2).

La longueur du tablier du pont Chaponval étant inférieure à 500m, le projet ne nécessitait pas d'examen au cas-par-cas par l'autorité environnementale. Cependant, en anticipation d'incidences négatives notables sur l'environnement, SNCF Réseau a pris l'initiative d'une demande d'examen. L'Ae a *décidé de le soumettre à une étude d'impact dans une procédure d'évaluation environnementale* (décision F-011-20-0137 du 14/12/2020).

Pour assurer un cadre réglementaire à ce projet, SNCF RESEAU a fait le choix de le soumettre à une **demande d'autorisation supplétive** (article R.181.1 CEnv) avec **une étude d'impact** tel que prévu aux articles R.181-13 et suivants du CEnv (cf. Pièce 5, p.4 et pièce 6a).

Les projets IOTA soumis à évaluation environnementale, doivent faire l'objet d'une enquête publique. Celle-ci est soumise aux prescriptions des articles R.123-1 et suivants du CEnv.

1.4 INSTRUCTION DE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le dossier d'Autorisation environnementale Loi sur l'Eau pour ce projet a été déposé le 13 novembre 2023 ce qui a déterminé sa soumission au régime antérieur à la loi industrie verte.

(Rappel sur la loi Industrie verte : La loi n°2023-973 du 23 octobre 2023 a fait l'objet d'un décret d'application n°2024-742 promulgué le 6/07/2024. Par ailleurs, les instructions transmises aux préfets pour la nouvelle procédure datent du 28/10/2024).

La demande d'autorisation environnementale supplétive (DAES) fait l'objet d'une instruction par la DRIEAT-IF, services des politiques et de la police de l'eau, unité Oise Seine-Aval au titre des articles L.181-1 et suivants du CEnv, en trois phases (Pièce 2b, Annexe 13) :

La phase d'examen

- 27/11/2023 - Lancement d'une enquête administrative auprès des services sélectionnés par la DRIEAT.
- 23/10/2024 – Transmission par le maître d'ouvrage des compléments demandés par les services.

- 20/12/2024 -Soumission du dossier consolidé à l'autorité environnementale (Ae-IGEDD)
- 27/03/2025 – L'Ae émet un avis avec des recommandations (publié sur le lien : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/10-pont-rail_dechaponval_cle2c2e99.pdf)
- 06/05/2025 - prise en compte de ces recommandations par le maître d'ouvrage dans un mémoire en réponse adressé à l'Ae et à la DRIEAT qui estime que les réponses 'semblent complètes et étayées'
- 22/05/2025 - Conclusion par **un avis de recevabilité** délivré par la DRIEAT après avoir considéré que le dossier est régulier et complet. Le dossier pouvait être soumis à une enquête.

La phase de consultation du public prend la forme de l'enquête publique en cours.

La phase de décision : après l'enquête et la réception du rapport et conclusions motivées de la commissaire enquêtrice, le préfet engagera le processus d'approbation de la DAE.

Il prendra éventuellement un arrêté qui fixera les prescriptions nécessaires, en tenant compte des dispositions des articles L.181-3 et L181.4 du Cenvir. ,telles que des mesures ERC et des modalités de suivi relatives aux pollutions, conditions d'exploitation, moyens d'analyses et de mesures au contrôle du projet, conditions de remise en état (Piece 2a, p.13-14).

1.5 LE PROJET

1.5.1 Objectifs

Depuis sa construction en 1859, l'ouvrage a fait l'objet de travaux importants comme le remplacement du tablier en 1911 ou d'une partie de celui-ci en 1946. L'ouvrage permet le passage de la ligne H des services ferroviaires franciliens, pour sa branche reliant Pontoise Creil, ainsi que du trafic de fret en surplombant l'Oise, cours d'eau navigable.

Les objectifs sont

- La régénération partielle du tablier pour maintien en sécurité de l'installation
- La pérennisation de l'infrastructure sur du très long terme (minimum 100 ans)

Il ne vise pas à modifier la fréquence ou les horaires de passage des trafics ferroviaire ou fluvial.

1.5.2 Justification du projet

Alternatives sur la configuration du tablier

Des alternatives ont été étudiées pour réaliser les travaux. Le **tablier mixte bipoutre**, étant la seule typologie permettant de respecter l'encombrement du tablier existant et étant identique au tablier de la voie 1, a été la seule solution retenue lors de la phase avant-projet (AVP).

Puis deux scénarios ont été étudiés : A/ tablier hyperstatique ou B/ isostatique.

D'un point de vue financier, les deux solutions ont un montant équivalent. Cependant La solution A était la plus favorable pour des raisons techniques et pour la réalisation des travaux : la conception du projet retenue est un ouvrage de **type tablier bipoutre hyperstatique** (Pièce 5, §2.4).

Justification de l'absence de solution alternative

Les risques estimés lors de l'inspection du PRA sont évalués à :

- Fort si le tablier n'est pas remplacé,

- Risque de chute de personnel très fort si les mains courantes ne sont pas remises en état,
- Risque moyen si déconsolidation des boulons. **La seule solution est le remplacement partiel du tablier existant** Pièce 6a, p.47-50).

1.5.3 Caractéristiques

Cet ouvrage métallique à trois travées a une longueur totale de 84 mètres, La ligne comporte deux voies. La voie V1 est ballastée tandis que la voie V2 est directement posée sur l'ouvrage. L'ouvrage comprend une ouverture de 20m 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 pour la plaisance ont une longueur maximale de 120m et une largeur maximale de 11,5m.

Le projet comprend

- le remplacement des tabliers supportant la voie V2, côté Est de la ligne
- le renforcement des piles et des culées existantes du pont.

Les tabliers de la voie 1 ne sont pas remplacés. Il n'est pas prévu de modifications de part et d'autre du PRA. Le projet n'apportera aucun changement à l'utilisation ferroviaire ni aux fonctionnalités actuelles de l'ouvrage. (Pièce 5 p.5)

Tablier actuel

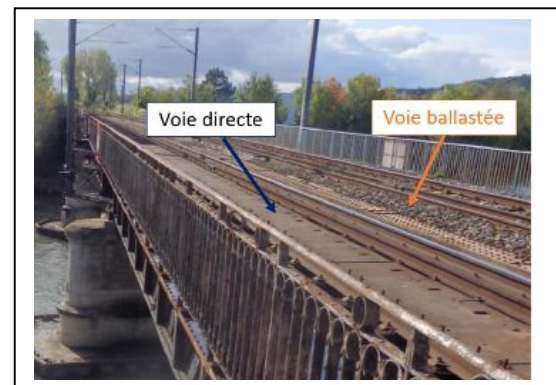


Figure 2- Profil en long actuel (source : AVP SNCF Réseau, 2021)

Le PRA actuel est constitué de trois tabliers isostatiques en acier doux, composés de deux poutres basses en treillis et repose sur une culée de chaque côté de l'Oise et de deux piles dans l'Oise. Les culées et piles sont constituées de pierre maçonnée et de béton, et les trois travées ont une longueur de 28m chacune (Pièce 6a, p.24).

Tablier futur



Figure 29 : Visualisation de l'ouvrage après travaux (Source : crédit STRATES OA®, 2023)

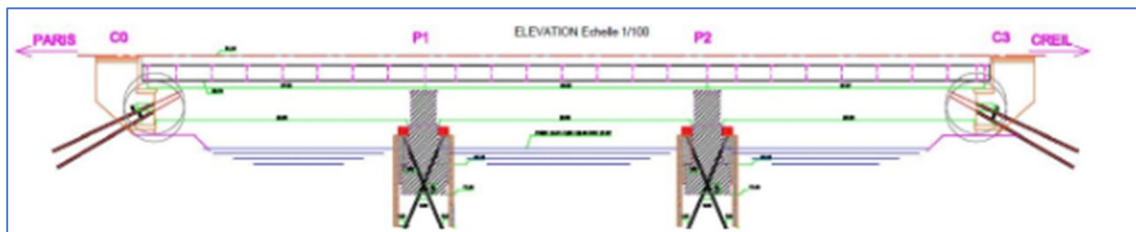


Figure 3- Tablier et profil en long projeté (Source : AVP SNCF Réseau, 2021)

Le nouveau tablier sera un tablier bi-poutre hyperstatique à trois travées, d'une longueur totale de 84 mètres. **La hauteur du tablier et de la passe navigable seront conservées** (Pièce 6a, p.39-40)

Pendant les travaux les circulations routières, fluviales et ferroviaires seront modestement impactées. Pour la circulation piétonne davantage concernée, des déviations seront mises en place.

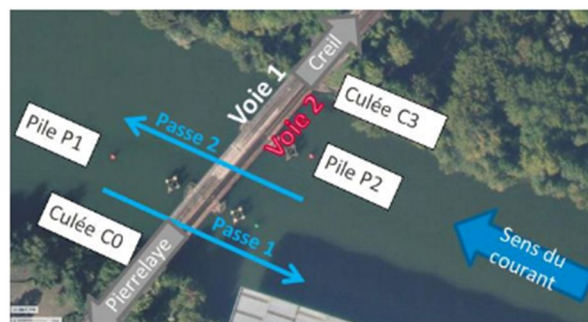


Figure 4 - Localisation des passes navigables (Source SNCF Réseau)

1.5.4 Phasage des travaux

Les travaux se dérouleront en trois grandes phases avec un début prévu fin 2025, un objectif de mise en service à l'été 2027 et une fin des travaux (remise en état) fin 2027

- Phase 1 : Après la préparation du terrain, montage du nouveau tablier au niveau des emprises SNCF Réseau et confortement des piles et des culées du pont
- Phase 2 : Dépose et démontage de l'ancien tablier
- Phase 3 : lançage puis ripage du nouveau tablier



Figure 5 - Calendrier estimé des travaux

1.5.5 Les zones de chantier et les accès

- En rive gauche : le chantier sera dans une zone enclavée, sur un terrain appartenant à SNCF Réseau, avec accès du côté St-Ouen l'Aumône. Dans cette aire, un renforcement du sol est prévu pour l'implantation d'une grue (Cf schémas des zones de chantier, Pièce 6a, p.27-28-29).

Cette emprise prévue pour la préfabrication du nouvel ouvrage d'art se situe sur la rive gauche, le long de la voie 2 au niveau de la zone portuaire de Saint-Ouen l'Aumône (Pièce 5, p.9)

- En rive droite : Les travaux concernant la culée 3 ne nécessitent pas d'aménagement d'aire de chantier imperméabilisée. L'accès à la zone nécessitera de condamner temporairement le chemin des Bartagnolles. (Cf. schémas de la zone de travaux, Pièce 6a, p30). Un itinéraire alternatif est proposé.

1.5.6 Foncier et Zonage

L'ensemble des parcelles occupées par le projet appartiennent à SNCF Réseau et une partie appartient à l'entreprise SCALES.

Le projet n'interférera pas avec un Espace boisé classé (EBC) situé à environ 200 mètres car la zone de travaux sera en rive gauche.

Le projet est compatible avec le zonage d'urbanisme :

- En zone N dans le PLU d'Auvers-sur-Oise.
Le projet concerne une installation nécessaire à un équipement collectif et à un service public (transport en commun passant sur l'ouvrage)
- En zone UJ dans le PLU de Saint-Ouen l'Aumône.
Le projet ne fait pas partie des constructions interdites dans cette zone d'activités (Pièce 6a, §6.2.3.3).

1.6 LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier soumis à l'enquête publique contient toutes les pièces prévues à l'article R.123-8 du C.Envir.

Le dossier (1250 pages) est composé de six pièces, imprimées en couleur en format A4, Chaque pièce est identifiée, solidement reliée par une spirale, le texte très lisible sur un papier de qualité. Un intercalaire de couleur sépare les annexes. Globalement, le dossier est net, cohérent, méthodique, les auteurs des études sont mentionnés. Le Guide de lecture en format A4 est pratique avec au verso une liste d'abréviations.

Le dossier imprimé et le dossier numérique sur le site dédié à l'enquête sont identiques.

Guide de lecture	2 pages
• Liste des pièces principales à consulter • Sommaire détaillé • Liste des abréviations	
Pièce 1 - Présentation non technique	11 pages
1. Présentation générale du contexte 2. Enjeux et objectifs du projet	
Pièce 2a - Note de contexte	18 pages
3. Contexte réglementaire du projet 4. Contexte de l'enquête publique 5. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative 6. Résumé de l'information préalable du public	
Pièce 2b - Annexes à la note de contexte	138 pages
- Annexe 1 – Décision de l'autorité environnementale du 14 décembre 2020 - Annexe 2 – Mandat de dépôt d'une autorisation environnementale - Annexe 3 – Synthèse du dépôt de la téléprocédure à la DRIEAT – dépôt 1 - Annexe 4 – Accusé de réception de la DRIEAT – dépôt 1 - Annexe 5 – Demande de compléments DRIEAT - Annexe 6 – Courrier SNCF de demande de prolongation du délai de transmission des compléments - Annexe 7 – Arrêté préfectoral – prolongation de la phase d'examen - Annexe 8 – Tableau de suivi des demandes de compléments de la DRIEAT - Annexe 9 - Synthèse du dépôt de la téléprocédure à la DRIEAT – dépôt 2 - Annexe 10 – Accusé de réception de la DRIEAT – dépôt 2 - Annexe 11 – Avis délibéré de l'Autorité environnementale du 27 mars 2025 - Annexe 12 – Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale - Annexe 13 – Déclaration de recevabilité et demande d'ouverture d'enquête publique - Annexe 14 - Courrier et arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique - Annexe 15 – Avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) - Annexe 16 – Flyer d'information	
Pièce 3 – Eléments graphiques(plans)	5 pages
1. Plan de situation (échelle 1/25000) 2. Plan du projet (échelle 1/3000)	

Pièce 4 - Justificatif de maîtrise foncière 7 pages

Pièce 5 - Résumé non-technique 48 pages

1. Présentation du dossier d'étude d'impact
2. Présentation du projet
3. Etat actuel de l'environnement
4. Analyse des impacts, présentation des mesures et modalités de suivi associées
5. Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sur l'environnement
6. Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes

Pièce 6a – Etude d'impact 336 pages

1. Présentation de l'étude d'impact
2. Présentation du projet
3. Analyse de l'état initial
4. Analyse des impacts, présentation des mesures et modalités de suivi associées
5. Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sur l'environnement
6. Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes
7. Compatibilité du projet avec les prescriptions liées à la Loi sur l'Eau
8. Suivi des mesures ERC et coûts associés
9. Méthodologies employées
10. Auteurs de l'étude d'impact

Pièce 6b – Annexes à l'étude d'impact (1/2) 329 pages

- Annexe 1- Etude d'impact hydraulique
- Annexe 2 – Volet naturel et zone humides de l'étude d'impact

Pièce 6c - Annexes à l'étude d'impact (2/2) 356 pages

- Annexe 3 – Déclaration d'intention SNCF Réseau
- Annexe 4 – Analyse multicritère SNCF Réseau
- Annexe 5 - Liste des équipements publics
- Annexe A1 – Dossier de déclaration pour la réalisation ou la régularisation de :
sondage, forage, piézomètre, puits
- Annexe A2 – Compte-rendu de suivi piézométrique
- Annexe B – Phasage des travaux
- Annexe C – Courrier SNCF Réseau de saisine de l'ABF
- Annexe D – Diagnostic amiante
- Annexe E – Diagnostic plomb
- Annexe F – Etude de trajectographie
- Annexe G – Cahier Fiche système d'étanchéité
- Annexe H – Diagnostic des terres à excaver

Documents pour information du public

Une chemise est destinée à recevoir des documents en cours d'enquête tels que publicité complémentaire par les communes, communication par la SNCF ou bien les avis des collectivités consultées, en application de l'article R.123-14 du Cenvir.

Plaquette informative ‘L’essentiel pour comprendre et participer’

SNCF Réseau a sollicité ma contribution à la rédaction de cette plaquette mise à disposition du public dans les mairies pendant l’enquête.

Commentaires

Le dossier initial m’a été livré à domicile le 26 juillet sous format papier et format numérique. Sollicitée par le maître d’ouvrage j’ai suggéré des modifications. Le dossier mis-à-jour et finalisé m’a été livré le 8/08/2025.

Sur la forme :

Dans le volet ‘instruction du projet’ (168 pages), il aurait été souhaitable de mettre en valeur les avis réglementaires tels que l’avis de l’Autorité environnementale et de réduire la visibilité de documents tels que mandat de dépôt, accusé réception (pièces 2a, 2b, 3, 4).

Le volet Etude d’impact proprement-dit couvre 1069 pages (Pièce 5 et pièces 6a,6b,6c).

Sur le contenu :

Hormis l’Avis délibéré de l’Autorité environnementale et l’avis de recevabilité de la DRIEAT, le dossier ne contenait pas d’avis des services consultés ni des collectivités territoriales. Pour en trouver les raisons, j’ai interrogé le maître d’ouvrage, le service instructeur DRIEAT et un collègue référent de la Compagnie des commissaires enquêteurs. l’avis de l’Agence Régionale de la Santé – ARS a finalement été ajouté au dossier d’enquête (explications dans le §4.5.2 de ce rapport).

1.7 INFORMATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Le projet PRA Chaponval n’entre pas dans la liste des opérations soumises à débat public. En revanche, SNCF Réseau conduit une politique volontariste guidée par la **Charte** de la participation du public, pour accompagner ses projets.

Le projet a nécessité des consultations internes à SNCF Réseau (Pièce 2a, § 4., p. 14-15).

La démarche s’est déployée dès les études d’Avant-projet en 2020 jusqu’à l’annonce de l’enquête et de ses objectifs, et se poursuivra en période de travaux du projet.

Le dossier d’enquête fournit un résumé d’actions menées par le maître d’ouvrage auprès des habitants, des collectivités et autres organismes intercommunaux, associations, syndicat spécifiques, entreprises et une diversité d’autres acteurs. SNCF Réseau confirme ses actions dans la question n° 2 de son mémoire en réponse (annexe 3 du rapport).

Historique synthétique des procédures de consultation

- 2022 : déclaration d’intention de projet
- 2023 à 2024 : enquête administrative auprès des services
- 2025 18 août-16 septembre : enquête publique
- 2025 17 juillet- 30 septembre : consultation des collectivités.

2 L'ÉTUDE D'IMPACT

2.1 LE CONTENU

L'Etude d'impact (EI) est conforme au Code de l'Environnement (article R.122-5, en application du II.2 de l'article L.122.3). Elle décrit notamment :

2.1.1 L'état initial

Etude organisée en 6 grandes thématiques : milieu physique, milieu naturel, milieu aquatique et domaine de l'eau, milieu humain, patrimoine et paysage, risques naturels et technologiques, conformément à la réglementation.

Pour chaque thématique et sous-thématique, l'analyse part de l'échelle la plus large pour se resserrer progressivement à une vision fine par thème. Une synthèse des enjeux est proposée pour chaque thématique. Ces synthèses sont reprises dans **une synthèse générale des enjeux**.

Un tableau récapitule le niveau de **sensibilité et de contraintes pour le projet**, niveau d'enjeu fort, moyen, faible, neutre, nul à favorable (Pièce 6a, §3.4, p.159-161)

2.1.2 Les aires d'étude

Ce sont celles susceptibles d'être impactées par le projet. L'EI définit ainsi :

- Le périmètre d'influence éloigné (échelles communales, départementales, régionales)
- Le périmètre d'influence de proximité : emprise de l'infrastructure et les terrains directement accessibles depuis celle-ci.

2.1.3 Les effets cumulés du projet avec d'autres projets

La sélection des projets connus est basée sur 3 critères : localisation, état d'avancement et typologie. Huit projets sont cités notamment les deux projets qui ont fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale :

- Projet Canal Seine Nord Europe (CSNE) (60)
- Projet de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO (60).

L'analyse conclue :

Compte tenu de la distance qui sépare les projets MAGEO et CSNE du PRA de Chaponval (au moins 40 km), ces projets n'auront pas d'effet cumulatif sur les enjeux de biodiversité. L'ensemble des mesures proposées dans les différents projets ainsi que celles mises en œuvre pour le PRA de Chaponval permettent de conclure **à l'absence d'impacts cumulés entre les projets connus. La situation future sera similaire à la situation actuelle, aucun effet négatif cumulé notable n'est attendu en phase exploitation du projet.**

(Pièce 5, §5, p.44 et Pièce 6a, §5, p.273-289 - tableau de synthèse p. 286 à 288)

2.1.4 La comptabilité avec plans, schémas et programmes

Le projet est compatible avec les 12 documents d'urbanisme et des documents de planification pertinents. (Cf. Liste dans la pièce 5, §6, p. 45 et détaillée dans la pièce 6a, §6, p. 291-312).

Il n'existe pas de SAGE -Schéma d'aménagement et de gestion, sur les deux communes concernées par le projet.

2.1.5 Les impacts, les mesures ERC et le suivi

- Pour la phase chantier : effets temporaires du projet sur l'environnement et la santé humaine (Pièce 5, §4.1, p.31-39)
- Pour la phase opérationnelle : effets permanents, positifs et négatifs, du projet (Pièce 5, §4.2, p.39-43)

La conception du projet s'attache à la doctrine ERC- éviter, réduire, compenser, pour limiter l'impact sur l'environnement naturel et aussi sur le milieu humain, urbain, patrimoine et paysager (Pièce 6a, p.167-168). Citons des mesures

- D'évitement pour réduire le périmètre des travaux, d'éviter les habitats à enjeux forts comme les boisements, les arbres gîtes, les zones de frayère des poissons, des friches favorables aux oiseaux et insectes patrimoniaux, des zones humides.

D'autres mesures d'évitement ont permis d'adapter les méthodes constructives et d'éviter les impacts sur le milieu aquatique (notamment le lit mineur et les berges) ou de prélever des eaux de l'Oise.

- De réduction telle que la limitation au strict minimum des interruptions totales de trafic ferroviaires et fluviaux pour éviter un impact socio-économique trop important. A noter **l'opération coup de poing sur 9 jours** pour démonter et installer les tabliers.

La réduction des nuisances sonores en phase chantier en utilisant du matériel et des techniques les moins bruyants.

- De compensation

L'EI estime que les impacts résiduels sont nuls ou faibles après les mesures ERC, donc aucune mesure de compensation n'est nécessaire, sauf la mise en place de bus de substitution pendant l'interruption du trafic ferroviaire.

- D'accompagnement et suivi post-travaux

Pour aller plus loin dans la démarche, les entreprises y seront partie prenante par exemple pour l'aménagement d'une friche pour l'accueil de la faune, des gîtes pour des chauves-souris, les suivis de la faune et de la flore post-travaux.

Mon avis :

L'EI est une étude approfondie, menée avec des méthodologies claires, des recherches de solutions, tableaux de synthèse et phrases sur ce qu'il faut retenir par thème, des illustrations par photographies, diagrammes, cartes, les données scientifiques sont datées, les auteurs des études sont mentionnés.

2.2 LES ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LES SERVICES

Les enjeux identifiés par le maître d'ouvrage dans l'EI ont été scrutés par la DRIEAT et par l'Autorité environnementale. Je propose ci-dessous un récapitulatif des enjeux identifiés par chaque service et les avis conclusifs respectifs.

Tableau 1 - Avis des services consultés

DRIEAT - ENQUÊTE ADMINISTRATIVE début le 27/11/2023	
Services consultés	Enjeux identifiés Et demandes de compléments
Absence de réponse de trois services : • DRAC 95 • VNF-UTI Seine Nord • Fédération de la pêche et protection du milieu aquatique du Val d'Oise	Réponses de quatre services sur sept : • ARS : <i>avis favorable sous réserve</i> de la bonne gestion de l'enjeu pollution amiante • Département hydrologie et prévision des crues : <i>avis favorable</i> • DRIEAT – SNP : <i>avis favorable sous réserve</i> de compléter l'état initial, les mesures de réduction, la définition des zones de chantier. • OFB – Office départemental de la biodiversité : <i>avis favorable sous réserve</i> (même que ci-dessus).
SNCF Réseau a apporté les compléments requis par la DRIEAT dans un 'tableau de suivi'. La DRIEAT estime que cela 'lève toutes les réserves'. Une fois le dossier consolidé par SNCF Réseau, l'Autorité environnementale (IGEDD) a été saisie le 20/12/2024 (Pièce 2b, annexe 8)	

Tableau 2 - Avis de l'Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE N° 2025-016 du 27/03/2025	
Enjeux environnementaux	Recommandations
1. Climat et émissions de gaz à effet de serre 2. Eau et milieux aquatiques 3. Biodiversité et habitats naturels 4. Nuisances et risques de pollution	Synthèse : Apporter des informations plus précises sur l'état initial et les incidences (GAS, trafics...) • Réaliser un bilan des émissions GAS et bilan carbone, • Mettre à jour le diagnostic écologique/état de conservation des habitats naturels et biodiversité • Quantifier le trafic induit par le chantier • Compléter l'analyse du risque de collision par les bateaux justifiant le choix de la solution technique Huit recommandations détaillées et aussi : • Dispositif de suivi des risques de pollution et efficacité des mesures (A9) • Mettre à jour le résumé non technique de l'EI (A10)
SNCF Réseau a adressé un mémoire en réponse à l'avis de l'IGEDD et à la DRIEAT le 06/05/2025 L'Ae estime que l'EI est « correctement proportionnée compte tenu des enjeux et de la nature du projet » Pièce 2b, annexe 11 - Synthèse de l'avis)	

Tableau 3 - Avis DRIEAT

DRIEAT - FIN DE LA PHASE D'EXAMEN
Des réponses sont apportées aux enjeux liés <u>À l'eau et aux milieux aquatiques</u> Risque inondation – impacts hydrauliques Nappes souterraines-piézomètres Gestion des eaux pluviales en phase chantier Gestion des eaux usées Zones humides Biodiversité liée à l'eau Gestion des déblais-remblais <u>Autres enjeux</u> : faune-flore, sites et sols pollués, nuisances sonores en phase chantier, Domaine public fluvial
« Les réponses apportées à l'Ae semblent complètes et étayées » Déclaration de recevabilité du 22/05/2025. Le projet peut être soumis à une enquête publique (Pièce 2b, annexe 13)

J'ai sélectionné ci-dessous quelques enjeux signalés par les services et les réponses du MO :

Recherche de variantes et choix du parti retenu

Outre la recherche de variantes sur le type d'ouvrage (tablier mixte bipoutre) et sa configuration (tablier continu hyperstatique) le MO a réalisé une étude multicritère (16 critères) en phase avant-projet.

Sur les deux scénarios envisagés dans cette étude, **le scénario retenu est celui qui prend en compte la diminution du risque de collision des bateaux et la sécurité des ouvriers : cette étude de trajectographie est intégrée à l'EI** (Pièce 2b, p.12-15, pièce 6a, p.48).

Emission GES, effets sur le climat

SNCF Réseau explique sa méthodologie pour maîtriser les émissions de GES dues majoritairement aux mouvements des engins de chantier qui augmenteront temporairement en phase travaux. Cela concerne aussi les matériaux et les techniques constructives.

Dans le cadre de sa politique d'achats, SNCF Réseau intègre une notation carbone dans les offres des candidats. Les entreprises devront quantifier les émissions dans leurs offres, en cours de chantier et le MO contrôlera en fin de chantier.

SNCF Réseau a réalisé un bilan carbone prévisionnel, en phase études projet, qui sera mis à jour en phase travaux. Il estime les émissions de GES à 1329 t CO₂e. Des mesures d'éco-conception seront mise en œuvre comme l'utilisation d'acier recyclé ou de traverses de réemplois (Pièce 2a, §4.2.2, p.174-175, p.179).

Effets de la pollution des milieux et les risques

Des mesures de réduction sont prévues par pose de géotextile et mousses étanches et d'un système d'assainissement du chantier pour éviter, réduire les effets de la pollution

- Sur la santé humaine et l'environnement liés à la présence de plomb et d'amiante.
- Dans le sol, sous-sol, les milieux aquatiques, liés par exemple aux injections de coulis de ciment dans les culées et les piles, et lors de la dépose et du démantèlement des tabliers.
- Mise en peinture du tablier hors zone chantier (cf. Pièce2b, p.7-8)

2.3 SUIVI DES MESURES ERC

SNCF Réseau a répondu de façon exhaustive à la DRIEAT en précisant les modalités de suivi et d'efficacité des mesures ERC (Pièce 6a, tableaux 42 et 52 et p.318) :

Une mesure est prévue pour contrôler le **système de management environnemental de chantier** (PAE, SOGED, POI...) **et le respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral.**

Le Plan d'assurance environnement (PAE) sera rédigé par le titulaire de marché de travaux. Il s'impose à toutes les entreprises intervenantes, cotraitantes et sous-traitantes. Un plan de contrôle y est intégré qui comprend :

- Plan d'organisation et d'intervention (POI) en cas de pollution accidentelle
- Schéma d'organisation et de gestion des déchets (SOGED)
- Plan de gestion des espèces exotiques envahissantes
- Plan de gestion de crue

Les actions de suivi seront réalisées par un coordonnateur environnemental au sein de l'entreprise et une Assistance environnementale par un écologue externe en charge de vérifier le respect des emprises travaux et des mesures de préservation de l'environnement prescrites dans les marchés de travaux

Les outils de suivi proposés sont des fiches d'incident, de non-conformité, de levée de point d'intérêt. (Pièce 2b, p15-17).

2.4 LES COUTS

SNCF Réseau est propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure (Pièce 6a, p.318).

Le dossier indiquait des couts que SNCF Réseau a précisé à ma demande (voir son mémoire en reponse au procès-verbal de synthèse - Question n°4) :

Le cout global estimé du projet est d'environ 20 M€ dont environ 10 M€ pour les travaux « génie civil » c'est-à dire de l'ouvrage d'art.

Le cout estimé des mesures ERC en milieux naturels n'est pas renseigné mais a été fait (Pièce 6a, p. 318-319).

Le MO a également anticipé une provision économique associée aux principaux risques identifiés (Pièce 6a, p.320)

3 ORGANISATION

3.1 LES INTERLOCUTEURS

Désignée commissaire enquêtrice j'ai eu des contacts avec les personnes suivantes :

L'autorité organisatrice : Direction départementale des territoires du Val d'Oise
Service de l'environnement, de l'agriculture et l'accompagnement des territoires

Madame Sophie Fontaine, Responsable Pole Eau, DDT/SEAAT/PE
Monsieur Denis Roger, Responsable du guichet unique de l'eau

Le maître d'ouvrage SNCF Réseau

Madame Anne Bonnerot, Responsable pôle ingénierie environnementale et réglementaire
Monsieur Vincent Durand, Chargé de concertation Ile-de-France
Monsieur Christian Graeff, Pilote opérations, DMD/PNE
Madame Yacine Kaloga, Cheffe de projet, DMD/PNE

La DRIEAT, Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France - SPPE/DILE/UOSA

Monsieur Théo Mornas, Chef de l'unité
Monsieur Kasper Kupka, Inspecteur de l'environnement, police de l'eau

Ville d'Auvers-sur- Oise - Service urbanisme : Madame Sandrine Petit

Ville de St-Ouen l'Aumône – Direction Urbanisme : Monsieur Vincent Ulve

Prestataire Srateact

Madame Caitlin Rochefort Van Der Beken, Responsable projets & développement

Prestataire Terralma,

Madame Laure Morandina, Directrice et madame Anne-Laure Mosler

Prestataire Préambles – registre dématérialisé -Madame Marion Sigrist et Madame Carole Dobles

3.2 LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE

La préparation des modalités de l'enquête a pris un temps considérable de consultation en présentiel, au téléphone et par messagerie pour plusieurs raisons. Les consultations ont été menées systématiquement entre la DDT/95- Pole Eau, mandatée par la préfecture du Val d'Oise pour les enquêtes IOTA, le maître d'ouvrage et moi-même.

Les dates de l'enquête : Dans la lettre de saisine de la DDT/95 datée du 04/06/2025 auprès du préfet du Val d'Oise, l'enquête était demandée pour une période de 33 jours, du lundi 22/07 au vendredi 22/08/2025, justifiée semble-t-il par les contraintes de calendrier de la SNCF pour lancer les travaux avant fin 2025 .

J'estimais que ces dates en pleine période estivale n'étaient pas compatibles avec l'objectif de l'enquête d'informer le public et de favoriser la plus large participation possible.

A l'issue d'une réunion organisée en visio-conférence conduite par Madame Bonnerot le vendredi 13/06/2025, un accord fut atteint pour une enquête de 30 jours du lundi 18 aout au mardi 16 septembre.

Ces dates tiennent compte des contraintes des acteurs : SNCF Réseau, DRIEAT, DDT 95 et les mairies concernées par le projet. **Nous avons tenté de minimiser le plus possible les inconvénients de la période de congés estivale**

Prise de connaissance du projet

Outre le résumé non-technique reçu au début du processus, j'ai pris connaissance du projet lors d'une visite de terrain le lundi 16 juin avec le maître d'ouvrage : En partant des bureaux de SNCF Réseau à Saint-Denis en voiture, la visite nous amena au pied du pont-rail Chaponval, sur les futures zones de chantier dans les deux communes concernées par le projet, le secteur prévu pour la base de vie du chantier côté Auvers-sur-Oise. Monsieur Graeff et Madame Kaloga. ont fourni des explications sur la nature des travaux envisagés, les techniques choisies et les entreprises situées à proximité.

Tout en marchant dans les rues et sur les chemins, nous avons repéré les sites potentiels d'affichage.

Monsieur Durand a expliqué toutes les actions de consultation préalable menée avec une large panoplie d'acteurs et l'intention de déposer un flyer dans les boîtes aux lettres des habitants avant l'enquête.

J'en ai déduit qu'il n'était pas nécessaire de prévoir une réunion d'information du public. En outre, la mairie d'Auvers-sur-Oise avait fait connaître à SNCF Réseau qu'elle n'en souhaitait pas.

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête et l'avis d'enquête

Bien qu'à ce stade le dossier d'enquête ne fût pas encore prêt, la visite de terrain ainsi que les conversations continues avec le maître d'ouvrage et les communes concernées m'ont donné assez d'éléments pour pouvoir contribuer à la rédaction de l'AOEP. Le maître d'ouvrage SNCF Réseau, son prestataire de communication Terralma et moi-même témoignons unanimement que nous avons eu à gérer une situation de travail inédite et préoccupante.

En effet, les versions initiales de l'AOEP et de l'avis d'enquête été transmises par la DDT 95, étaient si minimalistes qu'elles étaient irrecevables. Il fallut retravailler ces documents en vertu des exigences réglementaires et des spécificités du projet. Des inexactitudes dans la version finale ne remettaient pas en cause la régularité de l'enquête.

La concertation a été fastidieuse en grande partie par manque de formation de la personne en charge à la DDT en cette fin de période de congés.

Les registres d'enquête

Format papier : sur la base d'un modèle minimal fourni par la DDT 95, la société Terralma et moi-même rédigeâmes le contenu requis réglementairement.

Format numérique : Le 12/08/2025, la société Préambules, gestionnaire du registre dématérialisé, m'a sollicité ainsi que le maître d'ouvrage pour vérifier le contenu du site. Des corrections ont amélioré la cohérence avec les modalités de l'avis d'enquête.

Il fut convenu que Préambules assurerait la transmission des messages arrivant par voie électronique vers le registre dématérialisé.

Préparation du plan d'affichage

Cette tâche a requis du temps et du dialogue entre le maître d'ouvrage et la mairie d'Auvers sur-Oise et moi-même.

SNCF Réseau avait sollicité mes observations sur un premier plan d'affichage qui semblait bien pensé car réparti sur des sites proches du projet et sur des points aussi fréquentés que possible dans les deux communes (cf. mails du 27 et 28/07/2025).

Ce plan initial ne convenait pas au service urbanisme d'Auvers-sur-Oise du fait de « *la pollution visuelle sur le mobilier urbain qui n'est pas envisageable en Site Patrimonial Remarquable* » et demandait de restreindre l'affichage aux panneaux réglementaires municipaux dédiés à cet effet et dans les gares SNCF. Le plan d'affichage fut modifié pour respecter la sensibilité particulière de la commune.

Je confirme que cette décision est cohérente avec le dossier d'enquête qui mentionne expressément '*le site patrimonial remarquable dit d'Auvers-sur-Oise*' (Pièce 6a, 3.3.6.4, p.143).

3.3 RÉUNIONS, VISITES

En phase de préparation de l'enquête et pendant l'enquête, j'ai bénéficié de nombreuses discussions en présentiel, en direct au téléphone, ainsi que par courriels. Le maître d'ouvrage, Madame Bonnerot et Monsieur Durand m'ont fourni toutes les informations et documents utiles, nous mettons en commun les résultats de nos recherches sur des questions inhabituelles. La même disposition au dialogue avec l'équipe de Terralma prestataire du registre dématérialisé a permis de résoudre certaines questions. Les mairies ont été réactives et accueillantes.

Je remercie toutes les personnes qui ont facilité l'enquête.

Une réunion préparatoire

Cette réunion en visio conférence, du vendredi 13/06/2025 avait pour objet : *Partager le planning d'instruction de la Demande d'autorisation environnementale unique (DAEU) pour le projet, de la phase d'enquête publique à la signature de l'arrêté préfectoral.*

Elle a permis aux trois acteurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage, service instructeur et moi-même de cerner la marge de manœuvre dans les délais liée à l'instruction de la Demande d'autorisation environnementale unique (DAEU), à l'organisation de l'enquête publique et ensuite à la signature de l'arrêté préfectoral et passage éventuel au CODERST.

La réunion de présentation

Elle s'est tenue dans les bureaux de SNCF Réseau à Saint Denis. Sur la base d'un diaporama, ont été abordés notamment des sujets d'ordre réglementaire, organisation du dossier d'enquête, les contraintes opérationnelles et de calendrier liées au projet, les impacts environnementaux et le Système de management environnemental mis-en-place, la politique de communication et d'information de SNCF Réseau, la stratégie d'affichage pour l'enquête et une présentation du prestataire Terralma.

Réunion de remise de PV de synthèse

Outre Madame A. Bonnerot et Monsieur V. Durand, étaient présents Monsieur C. Graeff, pilote du projet PRA de Chaponval, Mesdames Hélène Boudens, Marie Quignard, toutes deux chargées de l'étude d'impact au nom de Suez Consulting. Et Monsieur Yahya Helli, étudiant en alternance.

La réunion a permis de commenter les résultats de l'enquête et les thèmes qui préoccupent les contributeurs. L'équipe SNCF a confié qu'ils avaient relativement peu d'expérience sur les enquêtes et étaient en demande de formation. Ils ont apprécié mes explications notamment sur les méthodes de dépouillement et de comptabilité des observations, de l'importance des réponses du MO au PV de synthèse, des principes d'intérêt général et d'acceptabilité sociale d'un projet et le rôle du rapport et conclusions et la nature de l'avis du commissaire enquêteur.

J'ai abordé les problématiques rencontrées lors de l'interaction entre le CE et le prestataire choisi par le maître d'ouvrage pour les accompagner dans l'enquête.

Tableau 4 - Les réunions

Date	Horaires	Durée	Objet de la réunion	Participants
Vendredi 13/06/2025 En visio	14h00-16h00	2.0	Instruction, planification, coordination préalable à enquête publique	SNCF Réseau, 2 personnes DRIEAT, 2 personnes DDT 95 , 2 personnes Moi-même
Lundi 21/07/2025 Présentiel	13h30 à 18h00	4.5	Présentation du projet Révision de l'arrêté d'ouverture et de l'affiche -plan affichage Organisation livraison registre-dossier- Présentation du registre dématérialisé par Terralma, en visio	SNCF Réseau : A.Bonnerot, V.Durand, Terralma prestataire : Mme Morandina, Mma Mosler Moi-même
mercredi 23/07/2025 en visio	14h30 à 15h30	1.0	Analyse et modification du Dépliant de communication SNCF	SNCF Réseau : Mme Bonnerot- M. Durand Moi-même
Mardi 23/09/2025	16h00 à 17h30	1.5	Remise du PV de synthèse	Suez consulting Hélène Boudens, M. Quignard SNCF Réseau : C. Graeff, A.Bonnerot, Vincent Durand, Yahya .Hehli Moi-même

Tableau 5 - Les visites de terrain

Date	Horaires	Durée	Lieux	Participants
Lundi 16/06/2025	13h-18h	5.0	Saint Denis, Auvers-sur-Oise, St-Ouen-l'Aumône	SNCF Réseau : Christian Graeff, Yacine Kaloga, Vincent Durand Moi-même
Vendredi 05/09	17h -17h30	0.5	Site chantier côté SOA Site gens du voyage Habitations	Moi-même

4 DÉROULEMENT

4.1 PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE

Les mesures de publicité légale ont été respectées conformément à l'article R.123-11 du code de l'environnement.

- Affichage (PJ.1)

Le plan d'affichage a été modifié pour respecter les souhaits de la Mairie d'Auvers. Il comporte in fine 28 points dont 18 sur les lieux de l'opération et 10 en panneaux administratifs dont 9 à

Auvers et 1 à St-Ouen : Rapports photographiés par Terralma, datés du 31/07/2025, du 18/08/2025 (PJ 2).

Constats par l'huissier, société BSMC : les 31/07/2025, 18/08/2025 et 16/09/2025 (PJ.3)

Certificats d'affichage par Auvers-sur-Oise : (PJ 4)

- Annonces dans les journaux (PJ 5)

1^{ère} publication :

Les Echos, 30/07/2025

Le Parisien- 95, 30/07/2025

2^{ème} publication

Les Echos, 20/08/2025

Le Parisien - 95 20/08/2025

Autres actions d'information du public

Cela concerne les annonces par tous moyens appropriés au sens de l'article L123-10 du C.Envir.

Par Auvers sur Oise : Une annonce mise sur le site Internet de la Ville le 18/08/2025. (PJ 6)

Par Saint Ouen l'Aumône : non renseigné.

Par SNCF Réseau :

- Publication sur Internet le 17/11/2023 et mis à jour 25/06/2024 :
<https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/ile-de-france/projet-de-remplacement-du-tablier-du-pont-rail-de-chaponval>
- Campagne de boitage d'un flyer dans 1200 boites aux lettres sur les deux communes fait le 6 aout 2025 (Pièce 2b, annexe 16) (PJ.7).
- Plaquette 'L'essentiel pour comprendre et participer' à l'enquête publique (PJ 8)

4.2 CONSULTATION DU DOSSIER

L'enquête a duré 30 jours consécutifs du lundi 18 août à 08h30 au mardi 16 septembre à 17h00 inclus. aux conditions prévues dans l'arrêté n°18379 aux jours et heures d'ouverture des bureaux,

À Auvers-sur-Oise,

L'accueil du public s'est fait dans une salle de réunion au Service Urbanisme où le dossier et le registre papier étaient à disposition ainsi qu'un poste informatique. Un second poste informatique était accessible aux personnes à mobilité réduite dans la mairie principale. La directrice de l'urbanisme établit les accès au dossier et au registre numérisés via le réseau internet de la Ville.

À Saint Ouen l'Aumône

Lors de ma première permanence en mairie, je constatais que le dispositif d'accès au registre et au dossier numérisé à partir d'un poste encastré en hauteur dans un mur dans le hall d'accueil était inopérant et inconfortable et qu'il n'y avait pas d'affiche visible dans ce lieu. Une semaine après le début de l'enquête, un poste informatique dédié fut mis en place par le Service Urbanisme qui installa aussi une table. Un panneau annonçant l'enquête fut ajouté près du bureau d'accueil qui tenait le dossier papier et le poste informatique à disposition du public sur demande. Le personnel du service urbanisme était à disposition si besoin était.

Photos par la CE : <https://photos.app.goo.gl/t73QGvqrkKbtVrdo8>

Le dossier d'enquête était également consultable

- sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise à l'adresse : <https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>
- Et sur un registre dématérialisé accessible à l'URL : <https://www.enquete-publique-pont-rail-chaponval.fr>

Dès l'affichage de l'avis d'enquête, toute personne pouvait, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique en adressant sa demande auprès de M. Christian Graeff, pilote d'opération SNCF Réseau, à l'adresse : popntchaponval@reseau.sncf.fr

4.3 CONSIGNATION DES OBSERVATIONS

Le public a pu consigner ses observations durant toute la durée de l'enquête aux conditions prévues dans l'arrêté n° 18379 selon l'une des modalités suivantes :

- Sur un registre papier mis à disposition en mairie annexe d'Auvers sur Oise et en mairie de Saint-Ouen l'Aumône
- Par dépôt sur le registre dématérialisé accessible à l'URL : <https://www.enquete-publique-pont-rail-chaponval.fr>
- courrier par voie électronique à l'attention de la commissaire enquêtrice à l'adresse : enquete-publique-pont-rail-chaponval@registre-dematerialise.fr
- Par courrier remis ou adressé par la poste aux mairies d'Auvers sur Oise et de Saint-Ouen l'Aumône à l'attention de la commissaire enquêtrice
Auvers-sur-Oise : Hôtel de Ville, rue du Général de Gaulle, 95430 Auvers-sur-Oise
Saint-Ouen-l'Aumône : 2 place Mendès France, 95310 Saint-Ouen-l'Aumône

Les observations et propositions reçues par voie postale ou lors des permanences de la commissaire enquêtrice étaient consultables au siège de l'enquête. Les observations et propositions reçues par voie électronique étaient consultables sur le registre dématérialisé.

4.4 LES PERMANENCES ET LA CLOTURE

L'enquête s'est déroulée sans incident. J'étais à la disposition du public lors des cinq permanences prévues dans l'arrêté, dont trois au siège de l'enquête. Les heures prévoyaient une 'nocturne' à Auvers-sur-Oise et un samedi matin à Saint-Ouen l'Aumône.

Tableau 6 - les permanences

Commune	Date	Horaire
Auvers sur Oise	Lundi 18 août	De 13h30 à 16h30
	Jeudi 11 septembre	De 15h00 à 18h00
	Mardi 16 septembre	De 13h30 à 16h30
Saint-Ouen-l'Aumône	Vendredi 22 août	De 13h30 à 16h30
	Samedi 6 septembre	De 09h00 à 12h00

La soussignée a clôturé l'enquête à 17h00 en emportant les registres papier du siège de l'enquête et de Saint-Ouen l'Aumône (PJ.9).

Après que l'autorité organisatrice, DDT 95/pole Eau, m'ait notifié qu'elle ne reprendrait pas le dossier d'enquête papier et après que j'en ai informé le maître d'ouvrage, il fut convenu que le service urbanisme d'Auvers-sur-Oise gardera le dossier.

Pour Saint-Ouen l'Aumône, la société Terral m'a assuré la collecte du registre papier qu'elle me remit le soir de la clôture et du dossier papier pour le remettre ultérieurement au maître d'ouvrage.

4.5 LES AVIS – LES PROBLÉMATIQUES

4.5.1 Relatif aux collectivités territoriales

Le dossier ne contenait pas d'avis des collectivités concernées. Pour ce type de projet la procédure dit :

*« Dès le début de la phase de consultation du public, le préfet demande l'avis du conseil municipal des communes ...ainsi que de leurs groupements, qu'il estime intéressés par le projet notamment au regard des incidences environnementales notables sur le territoire. Ne peuvent être pris en **considération que les avis exprimés au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de l'enquête publique** ou de la consultation du public réalisée conformément aux dispositions de l'article L.123-19".*

Du fait que les dates de réunion des conseil municipaux ou territoriaux auraient lieu dans la dernière semaine de septembre, les délibérations ne pourraient pas parvenir à la connaissance du public ni à celle du commissaire enquêteur avant la clôture de l'enquête du 16 septembre.

Ayant saisi la DDT 95 de ma préoccupation sur les conséquences de ce délai, elle répondit que

« ... l'enquête peut se tenir normalement et que les avis des conseils municipaux et des collectivités seront pris en compte bien après le retour de votre rapport, au moment de la rédaction de l'arrêté d'autorisation après présentation au CODERST. »

Au pire si je ne recevais pas les délibérations avant la finalisation de mon rapport, je pouvais avoir une idée des positions des collectivités à partir de :

1/ En 2022, les collectivités ni le public n'ont demandé de concertation supplémentaire pour modifier ou remettre en cause le projet à l'occasion de la procédure de *déclaration d'intention* qui a donné lieu à une publicité et mise à disposition d'un dossier sur le projet.

2/ En février et mars 2025, SNCF Réseau a rencontré les communes, dont les comptes-rendus de réunions ont été portés à ma connaissance.

3/ Des entretiens que j'ai initiés en cours d'enquête avec les communes

J'ai demandé à la DDT 95 et aux communes de m'envoyer les délibérations avant que je finalise mon rapport et mes conclusions motivées.

4.5.2 Relatif aux PPA et aux services

Le dossier ne contenait ni liste ni avis des personnes publiques qui seraient attendus en vertu des articles suivants :

- Extraits de l'article R 123-8 du CE -La composition du dossier prévoit au moins (Pièce 2a - §, 2.2.1, p. 4 et 5) :

1° lorsqu'ils sont requis : l'étude d'impact et son résumé non technique, le cas échéant la décision prise par l'autorité compétente d'une décision prise après examen au cas par cas, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse écrite du maître d'ouvrage.

3° la mention des textes qui régissent l'enquête et la façon dont l'enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet.

4° les avis émis lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête.

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance.

- En application de l'article R.123-9, le dossier d'enquête publique « **comprend les avis reçus lors de la phase d'examen** ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale et la réponse écrite du maître d'ouvrage à cet avis. » (Cf. Pièce 2a - § 3.4.5.3, p.10)

Enquêtant sur les raisons de cette situation, j'ai reçu les réponses suivantes :

- La DDT 95 n'a pas reçu les avis recueillis par la DRIEAT.
- Le maître d'ouvrage indique que « la procédure de demande d'autorisation environnementale ne relève pas d'une procédure de consultation des PPA comme cela peut être le cas au titre du code de l'urbanisme. Aussi, dans notre dossier d'enquête figurent exclusivement les avis réglementairement requis : la demande de compléments de la DRIEAT et l'avis de l'Autorité environnementale .. La Drieat vous a transmis les noms des services consultés par son service dans le cadre de l'instruction de notre dossier. Nous n'en avons jamais eu communication." (Courriel du 06/07/2025)
- La DRIEAT explique que
« L'avis de l'ARS : Conformément à l'article R.181-37 du Code de l'environnement, pour votre dossier d'autorisation, uniquement cet avis est obligatoirement transmis pour l'enquête publique. Pour les autres avis, une autorisation de diffusion doit être demandée au service ayant rendu l'avis avant de pouvoir vous le transmettre." (Courriel du 04/07)
« Concernant les avis des services saisies lors de la phase d'instruction, les services (SNP, OFB et DHPC) ne souhaitent pas que leurs avis soient diffusés. De plus, pour certains avis, la forme de ceux-ci n'a pas été rédigée pour une diffusion. Dans tous les cas les éléments des avis ont été repris dans la demande de complément qui vous a été transmise le 7 février 2024. » Courriel du 24/07 (après relance par SNCF Réseau les 07 et 22/07)

5 EXAMEN DES AVIS DES SERVICES

5.1 REÇUS AVANT L'ENQUÊTE

5.1.1 Avis des services consultés

Les services ont été consultés lors de l'enquête administrative menée par la DRIEAT dès le 24/11/2023. Sur une liste de 7 services, 4 ont rendu un avis : l'Agence régionale de santé (ARS), le département de l'hydrologie et prévision des crues, l'Office français de la biodiversité (OFB) et le service nature et paysage. (Voir tableau 1a, p. 20 de ce rapport).

Les avis obtenus étaient favorables avec des réserves. Un mémoire de réponse par SNCF Réseau à la demande de compléments qui en a résulté, **a permis de lever toutes les interrogations ou réserves émises par les services.**

5.1.2 Avis de la DRIEAT et de l'Ae

Dans son avis, l'Ae -IGEDD estime que **l'EI est correctement proportionnée compte tenu des enjeux et de la nature du projet** (Avis Ae n° 2025-016)

https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/10_-_pont-rail_de_chaponval_cle2c2e99.pdf

En outre, elle a émis neuf recommandations qui ont été prises en compte par SNCF Réseau dans un mémoire en réponse: Le MO a apporté des améliorations à l'EI notamment au diagnostic initial et aux mesures ERC pour limiter les impacts environnementaux et sur la santé humaine.

Sur la base de ce mémoire à l'avis de l'Ae, la DRIEAT a confirmé que **les réponses apportées semblent complètes et étayées** » et a émis une **Déclaration de recevabilité** au dossier de demande d'autorisation environnementale. (Voir tableaux 1b et 1c,p.21 de ce rapport).

Mon avis

SNCF Réseau a pris en compte les 45 points soumis dans la demande de compléments de la DRIEAT. À noter la demande D20 relative au classement du projet au titre de la Loi sur l'Eau :

Le MO explique et justifie que le projet n'est pas soumis à la rubrique 3.1.1.0 : en effet les gammes de différence de niveaux de la ligne l'eau ne permettent pas de parler d'obstacle à l'écoulement d'eau dans le lit mineur de l'Oise. (Cf. tableau de suivi dans la Pièce 2b. annexe 8).

Sur mon insistance et celle du maître d'ouvrage, la DRIEAT nous a transmis **l'avis de l'Agence régionale de santé (ARS)**, daté du 18/12/2023, relatif aux domaines de la santé et de la sécurité publique (**Cf. Pièce 2a -Annexe 15 du dossier d'enquête**).

L'absence des avis dans le dossier pouvait être ressenti comme un obstacle à la transparence de l'information du public. Toutefois, il semble que la DRIEAT et les services consultés disposent de discrétion en la matière.

5.2 ATTENDUS EN COURS D'ENQUÊTE

5.2.1 Des collectivités territoriales

Il s'agit des collectivités d'Auvers-sur-Oise, Saint-Ouen l'Aumône, la Communauté de communes Sausseron Impressionnistes et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

Par sollicitation de la préfecture du Val d'Oise en date du 17/07/2025, les conseils municipaux ont été avisés qu'ils ont 15 jours au plus tard après la clôture de l'enquête du 16 septembre pour envoyer leurs délibérations. Il s'agit d'Auvers-sur-Oise, Saint-Ouen l'Aumône, Communauté de communes Sausseron Impressionnistes et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

Les délibérations ont été portées à ma connaissance aux dates suivantes :

- 23/09/2025 par le Conseil communautaire de la CC Sausseron Impressionnistes (Annexe 3)
- 26/09/2025 par Le conseil municipal d'Auvers-sur-Oise (Annexe 4)

- Le conseil municipal de Saint-Ouen l'Aumône : non renseigné
- Du conseil territorial de Cergy-Pontoise : non renseigné

Mon avis : Je prends acte des avis favorables à la demande d'autorisation environnementale pour le projet PRA de Chaponval. Il n'y a aucune observation sur le contenu de l'étude d'impact

5.2.2 Autorisation au titre du Code du patrimoine

La SNCF Réseau a saisi l'ABF de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Val-d'Oise (UDAP 95) en octobre 2023. En janvier 2024, le maître d'ouvrage a modifié la proposition architecturale du pont suite à un échange avec l'ABF et a relancé le 17 avril 2024 pour obtenir un avis final. Il était compris que sans retour de sa part dans les semaines suivantes, S NCF Réseau considérerait sa proposition architecturale comme acceptable dans l'état.

Le nouveau tablier du pont-rail, semblable à l'existant, n'aura pas d'incidences supplémentaires sur le patrimoine et le paysage par rapport à la situation actuelle, dit l'EI (Pièce 6a, § 4.3.6.2, p.266).

Mon avis : À ce jour, l'ABF n'a pas envoyé d'avis formel. Je considère cet accord tacite comme valable pour l'enquête, tout en recommandant d'obtenir un avis formel de l'ABF.

5.3 BILAN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

5.3.1 Le décompte

Sur le site dédié à l'enquête les statistiques du nombre de visiteurs uniques est très élevé : 2137 visiteurs ainsi que le nombre de téléchargement des pièces : 1097. Les pièces les plus téléchargées sont : l'arrêté et l'avis d'enquête pour 22%, le résumé non-technique et l'EI 26%.

En revanche la participation effective en nombre d'observations (13 au total) n'est que 0,06% du total des visiteurs. La participation des citoyens a été assez faible quantitativement puis a augmenté dans les trois derniers jours de l'enquête

Sur 13 observations, on compte :

- 1 favorable au projet proprement dit (le PRA)
- 4 plutôt favorables mais avec des questions sur l'étude d'impact
- 4 défavorables pour cause d'impacts sur le milieu naturel (faune)
- 4 avis non exprimés mais sont préoccupés par le contenu de l'étude d'impact

Décompte : 13 contributions (après déduction de deux doublons). 100% ont été portées au registre dématérialisé. Aucune contribution n'a été consignée dans les registres papier, ni envoyée par courrier postal ou par voie électronique.

Sur les 13 contributions, une est émise par *l'Association Allons-y à vélos* d'Auvers-sur-Oise. Les autres sont produites par des particuliers dont six de manière anonyme.

. Les observations sont parfaitement ciblées sur l'objet de l'enquête cependant elles ne sont étayées par aucun document ou illustrations ou contre-proposition.

Les observations sont émises par une communauté d'intérêt élargie, non restreinte à la population directement impactée par le projet, comme le montre les données suivantes :

Durant l'enquête, trois personnes sont venues poser des questions en mairie d'Auvers-sur-Oise. Aucun visiteur à signaler pour la commune de Saint-Ouen l'Aumône.

Mon avis : Je n'ai pas d'explications documentées sur ce phénomène. Je fais l'hypothèse qu'il peut être lié aux nombreux services publics concernés par le projet et à la vigilance des associations environnementales. SNCF Réseau émet l'hypothèse que le flyer distribué en amont de l'enquête publique ainsi que les courriers d'information distribués aient pu rendre davantage visible l'enquête publique, notamment auprès d'un public concerné (riverains et associations de protection de l'environnement).

5.3.2 Synthèse des thèmes et sous-thèmes

Le texte intégral des observations recueillies est intégré au procès-verbal de synthèse que j'ai remis au maître d'ouvrage le 23 septembre 2025 (Annexe 2).

Après lecture et classement de toutes les observations en une grille de dépouillement deux thèmes principaux se dégagent: **le projet PRA de Chaponval** et les **impacts environnementaux et humains**. Le nombre d'occurrences par sous-thème permet de préciser les sujets.

Les contributeurs rappellent le besoin d'intégrer une passerelle piétons/vélos intégrée au pont-rail, d'assurer le suivi des mesures ERC pendant la phase travaux, la phase de remise en état et la phase exploitation.

Des voix s'opposent au projet surtout à cause de la perte de biodiversité de la faune sur les berges.

Je constate que cette perte serait forte sur la base chantier située au niveau de la zone portuaire de Saint-Ouen l'Aumône : l'emprise y est prévue pour la préfabrication du nouvel ouvrage d'art sur la rive gauche, le long de la voie 2. Dans cette aire, un renforcement du sol est prévu pour l'implantation d'une grue.

Thème 1 - Le projet - 3 contributions sur 13, soit 23%.

Décliné en 4 sous-thèmes totalisant 7 occurrences réparties comme suit :

- 3 - passerelle piétons et vélos
- 2 - objectifs
- 1 - zones de chantier
- 1 - information du public

Une passerelle piétons/vélos

Je considère le sujet dans le périmètre de l'enquête bien qu'il ne soit pas inscrit dans les objectifs du projet de régénération. En effet, d'une part le public évoque un besoin d'autre part, j'ai appris que les mairies avaient abordé la question lors de consultations préalables avec SNCF Réseau.

Les objectifs

Entrent ici les observations questionnant le fret et le nombre de voies, et l'observation 15 rappelle les objectifs recherchés du projet : sécurité et pérennisation du pont-rail.

Thème 2 – Les impacts environnementaux et humains -11 contributions sur 13 soit 85%.

Décliné en 9 sous-thèmes totalisant 26 occurrences réparties comme suit :

- 10 - Biodiversité/faune/flore
- 5 - Mesures ERC et suivi
- 2 - Pollutions/air/sol/GES
- 2 - Périmètres/zones ENS
- 2 - Trafic (camion) et circulation (vélos)
- 2 - Impacts humains (habitations, gens du voyage, transport public)
- 1 pour 'Eau/sones humides', 1 pour 'bruit', 1 pour 'effets cumulés des projets'.

La biodiversité : 38% des occurrences (du total occurrence des sous-thèmes)

L'enjeu de biodiversité de la faune sur les berges domine : Les contributions semblent refléter une cause environnementale partagée par une communauté d'intérêt élargie plus que l'impact pressenti par la population de proximité.

C'est le principal argument des avis défavorables : le diagnostic environnemental serait insuffisant. Le projet ne serait pas acceptable 'tel quel'.

Les mesures ERC et leur suivi : 19% des occurrences - Enjeu perçu pour la phase travaux, la phase de remise en état et la phase exploitation.

Tableau n° 7 - Les observations du public par nombre d'occurrences par thème et sous-thèmes :

Registre dematerialisé

Note: le numero associé au libellé de la thématique est purement comptable, il ne traduit pas le poids de la thematique

Contribution N°	Doublon de	01. Le Projet	01.1 Objectifs	01.2 Zones chantier	01.3 Information du public	01.4 Passerelle piéton/velo	02. Impacts	02.1 Pollution air/sol/GES	02.2 Perimètre/zones ENS	02.3 Eau/zones humides	02.4 Biodiversité/faune/flore	02.5 Bruit	02.6 Trafic/circulations	02.7 Effets cumulés	02.8 Mesures ERC/suivi	02.9 Impacts humains	03. Avis	03.1 Favorable	03.2 Favorable avec réserve	03.3 Défavorable	03.4 Non exprimé
1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1
2	1																				
3	-						1				1				1						1
4	-					1													1		
5	-						1				1										1
6	-						1				1										1
7	-						1				1				1				1		
8	-						1				1									1	
9	-	1				1							1						1		
10	-						1				1									1	
11	-						1				1									1	
12	-						1	1	1		1				1					1	
13	12																				
14	-						1				1				1				1		
15	-	1	1				1									1		1			
TOTAL occurrences		3	2	1	1	3	11	2	2	1	10	1	2	1	5	2		1	4	4	4
total			7					26													

6 – EXAMEN DU MÉMOIRE EN RÉPONSE

Le procès-verbal adressé par la soussignée à SNCF Réseau a reçu un Mémoire en réponse. Chaque observation et mes questions ont reçu des réponses circonstanciées.

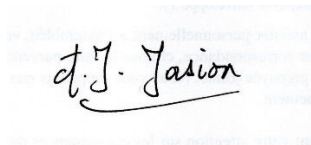
On trouvera ci-après le mémoire en réponse reproduit dans son intégralité. Il contient mon examen de chaque réponse (texte encadré en beige clair).

Afin d'en garder le format, ce document est intégré au rapport dans sa version PDF hors pagination du rapport.

CONCLUSION DU RAPPORT

La publicité de l'enquête, la mise à disposition du dossier d'enquête auprès du public, les étapes de prise de connaissance du projet et d'analyse du dossier par la soussignée, l'expression des avis des services consultés et des observations du public ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage SNCF Réseau s'étant déroulées sans incident ni entrave, je conclus au déroulement de la présente enquête publique dans les règles.

Le 16 octobre 2025, la commissaire enquêtrice

A handwritten signature in black ink, reading "A.J. Jasion", is centered on a light blue rectangular background.

A.J. Jasion

Enquête publique environnementale

**Demande d'autorisation environnementale préalable
au projet de régénération du Pont-Rail
de Chaponval sur les communes d'Auvers-sur-Oise
et de Saint-Ouen-l'Aumône (95)**

Mémoire en réponse au PV de synthèse de la commissaire enquêteuse pour l'enquête n°E 21000048/95

Sommaire

1.....	Préambule	2
2.....	Réponses aux Contributions du public	2
2.1	Contribution n° 1 (Web)- Par Dutrannoy Bernadette.....	2
2.2	Contribution n°3 (Web) - Par Bernadette DUTRANNOY	11
2.3	Contribution n°4 (Web) – par anonyme	12
2.4	Contribution n°5 (Web) - Par Lionel de Gayffier	12
2.5	Contribution n°6 (Web) - Par Dussaussois, Lara.....	12
2.6	Contribution n°7 (Web) - Par Claudine Caillet	13
2.7	Contribution n°8 (Web) - Par Distinguin Béatrice.....	13
2.8	Contribution N°9 (Web) - Par Sylvie Foliguet.....	14
2.9	Contribution N°10 (Web)- anonyme	14
2.10	Contribution n°11 (Web) - anonyme.....	15
2.11	Contribution n°12 (Web) - anonyme.....	17
2.12	Contribution n°14 (Web) - Par MALVEZIN Frédérique	18
2.13	Contribution n°15 (Web) - Anonyme.....	18
3.....	Réponses aux questions de la commissaire enquêtrice	19
3.1	Les aires d'étude du milieu naturel.....	19
3.2	Communication et information préalable du public.....	21
3.3	Diagnostic des nuisances sonores.....	21
3.4	Les coûts	23

1. PREAMBULE

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour la régénération du pont-rail de Chaponval s'est déroulée sur 30 jours consécutifs depuis le lundi 18 août, 08h30, au mardi 16 septembre 2025, 17h00 selon les dispositions prévues à l'arrêté préfectoral n° 18379 du 17/07/2025.

Cette dernière a été organisée par le préfet du Val d'Oise selon les dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement.

La commissaire enquêtrice, Madame Annie Joëlle Jasion, a remis en main propre son PV de synthèse au maître d'ouvrage SNCF Réseau lors d'une réunion le mardi 23 septembre 2025.

Le présent document apporte les réponses du maître d'ouvrage aux différentes contributions du public et aux questions posées par la commissaire enquêtrice qui sont récapitulées au chapitre 4.3 et 4.4 du PV de synthèse.

2. REPONSES AUX CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

2.1 Contribution n° 1 (Web)- Par Dutrannoy Bernadette

1) Des arbustes ont été déracinés et une palissade a été mise sur une parcelle rue d'Epluches SOA face à la rue de la rivière, la mairie nous a répondu que c'était pour permettre à la SNCF de poser les matériaux nécessaires à la pose du Pont rail de Chaponval.

Or dans les documents de l'enquête publique, il n'est jamais fait mention de ce terrain. Il semble même qu'une zone soit aménagée à cet effet du côté Auvers mais finalement supprimée en raison d'une zone humide.

Réponse de SNCF Réseau :

Après renseignement pris auprès de la mairie de Saint-Ouen-l'Aumône, le secteur évoqué dans cette contribution correspond au périmètre d'attente du projet d'aménagement global (PAPAG) de la Porte Jaune porté par la ville de Saint-Ouen-l'Aumône. Il s'agit de la parcelle AX70, située à côté des terrains UNIBETON rue d'Epluches, qui est actuellement gérée par l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France (EPFIF). Au printemps 2025, l'EPFIF a procédé à la pose de palissades pour clôturer le terrain côté rue d'Epluches. Lors de cette intervention, l'entreprise a dû débroussailler la zone de travaux afin de sécuriser le terrain et surtout d'éviter la prolifération d'une plante invasive : la Datura.

Enfin, la mairie a également précisé que, lors d'une réunion publique sur le devenir du secteur PAPAG, il avait été indiqué suite à la question d'habitants, que ce terrain servirait peut-être lors des travaux sur le Pont Rail de Chaponval. Or, SNCF Réseau n'a pas participé à cette réunion. SNCF Réseau précise et rappelle qu'aucune zone de chantier n'est envisagée sur le secteur évoqué dans la contribution. D'autre part, les travaux concernant la régénération du Pra de Chaponval ne débiteront qu'après obtention des autorisations réglementaires.

Point 1

La réponse du MO est documentée et factuelle après qu'il a pris contact avec la ville SOA on connaît le numéro de cadastre et le propriétaire du terrain EPFIF et le projet prévu par ce dernier.

Mon avis

Il n'y a aucune équivoque : SNCF Réseau n'est pas concerné par le terrain en question. Et si cela avait été le cas il n'engagerait aucuns travaux sans obtenir les autorisations préalables.

2) Il est prévu tous les ans pendant 5 ans puis tous les 5 ans des mesures de suivi de rétablissement de la faune et de la flore. Aurons-nous accès aux rapports correspondants ? Et pour la pollution éventuelle (plomb, amiante...) combien de temps et à quelles fréquences seront réalisées des analyses ? Pourrions-nous avoir les résultats ?

Réponse de SNCF Réseau :

Concernant les mesures de suivi de la faune et flore, les rapports de suivi seront transmis aux services instructeurs de la DRIEAT. Il n'est pas prévu qu'ils soient rendus publics sauf demande expresse auprès de la maîtrise d'ouvrage. Les données brutes de biodiversité seront déposées sur la plateforme Depobio.

Concernant la pollution éventuelle au plomb et amiante, les informations complémentaires seront transmises aux services de la Police de l'eau de la DRIEAT mais n'ont pas vocation à être rendues publics sauf demande formulée auprès du MOA.

Point 2

La réponse du MO est informative à plus d'un titre sur les procédures de contrôle des mesures environnementales.

D'une part la Police de l'Eau de la DRIEAT a la responsabilité du contrôle des pollutions.

D'autre part, le maître d'ouvrage a l'obligation de déclarer les données brutes de biodiversité sur la plateforme Depobio (Il ne donne pas d'explication sur ce qu'est cette plateforme et si elle accessible au public.

Enfin le public peut prendre l'initiative de demander les rapports directement au MO.

Mon avis :

Il est clair que les rapports sont échangés entre les maîtres d'ouvrage et les services de l'Etat, pas vers le public. Toutefois, le MO indique à l'auteur de l'observation ses droits à l'information.

Par curiosité, j'ai consulté la plateforme Depobio et constate qu'elle est réservée aux services de l'Etat et aux porteurs de projet, publics et privés, de tout statut. Il s'agit du **dépôt des données d'observations de biodiversité** contribuant à l'**Inventaire national du patrimoine naturel (INPN)**.

A noter que le projet étant soumis à étude d'impact, le maître d'ouvrage doit l'enregistrer sur la plateforme projets-environnement.gouv.fr.

Les procédures citées démontrent les nombreuses exigences imposées aux porteurs de projet. Cela peut-il rassurer la société civile que les impacts seront maîtrisés ? Je pense qu'il reste nécessaire pour le porteur de projet de communiquer et de répondre à la demande d'information de personne responsable de la société civile. On peut espérer que les acteurs de la société civile ne soient pas laissés en marge de l'information.

3) Le site « marais et bois humides de la Vallée du Sausseron », dont 60,01 hectares étaient déjà classés, est désormais étendu avec 21,99 hectares supplémentaires sur la commune de Labbeville. Cet ENS présente un fort intérêt écologique, notamment pour dix espèces de chauve-souris, et pour la conservation de plantes rares voire protégées, telles que les aulnaies-frênaies ou encore les mégaphorbiaies. Cette extension permettra de préserver et restaurer le patrimoine écologique, de lutter contre les espèces invasives et de favoriser l'accueil du public dans le cadre d'actions pédagogiques.

Le Conseil Départemental a donc étendu la ZPENS, cela modifie-t-il votre étude?

Réponse de SNCF Réseau :

Le site « marais et bois humides de la Vallée du Sausseron » se situe à plus de 7 km du site du projet de régénération du PRA de Chaponval. Bien que certaines espèces à forte capacité de dispersion puissent parcourir cette distance, les deux sites sont séparés par de nombreuses parcelles agricoles et des zones urbanisées. Il est possible qu'une connexion fonctionnelle existe entre les deux sites via le cours d'eau, mais cette connexion augmente la distance parcourue à plus de 16 km. En tenant compte des milieux naturels qui entourent le site « marais et bois humides de la Vallée du Sausseron », il apparaît peu probable que les espèces de chiroptères privilégient les milieux présents sur le site du projet. De plus, l'emprise des travaux, qui couvre une superficie de seulement 0,79 ha, n'impacte pas de manière significative les boisements et arbres gîtes favorables aux chiroptères, qui restent propices à ces espèces.

Point 3

Dans le dossier d'EI (pièce 6a, p.86-87), une analyse de l'impact du projet sur les zones naturelles réglementaires confirme qu'il n'y a pas d'incidence sur la zone spéciale de conservation ZSC ni sur d'autres.

Sans répondre précisément sur le périmètre ZPENS, le MO démontre que l'aire de chantier faible en surface et éloignée n'interfère pas avec la zone de conservation naturelle.

Mon avis : je prends acte de la réponse.

4) En raison de la proximité d'écoles de part et d'autre de l'Oise dont une à Auvers à 230 m, est-il prévu de faire les travaux les plus bruyants pendant l'absence des élèves ?

Réponse de SNCF Réseau :

Les travaux les plus bruyants, à savoir le battage des tubes dans l'Oise, seront réalisés au mois d'août 2026. L'école primaire de Chaponval à Auvers-sur-Oise sera donc fermée durant cette période en raison des vacances scolaires, ce qui permettra d'éviter que les élèves ne subissent les nuisances sonores les plus importantes du chantier.

Point n° 4

La réponse du MO rappelle que le calendrier de travaux a prévu d'éviter les nuisances sonores pour les écoles.

Mon avis : je prends acte. Voir mon avis dans le point 7

5) L'agglomération de Cergy Pontoise doit aménager les berges de l'Oise dans le secteur de la Porte Jaune qui comprend une partie de la zone de travaux concernée. Y aura-t-il une incidence sur l'évolution de l'aménagement ?

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de restauration des berges de l'Oise, porté par le SMBO95, vise à préserver et revitaliser les berges de l'Oise menacées par l'érosion liée aux crues et au battage, en combinant des techniques de génie végétal et des méthodes mixtes (associant génie civil) selon les caractéristiques locales de chaque site.

Le projet de régénération du PRA de Chaponval n'interférera pas avec les aménagements futurs des berges pilotés par le SMBO95.

Le SMBO a un projet de restauration de mares situé à proximité du pont-rail de Chaponval. Ce projet pourra être initié une fois les travaux SNCF Réseau terminés. Des réunions seront programmées entre le SMBO et

SNCF Réseau d'ici fin 2027 à ce sujet pour garantir une coordination optimale des phasages des travaux du SMBO.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise a lancé en 2023-2024 des études de faisabilité pour l'aménagement du secteur de la Porte Jaune, situé à l'ouest de l'emprise du chantier lié au projet de régénération du pont-rail de Chaponval.

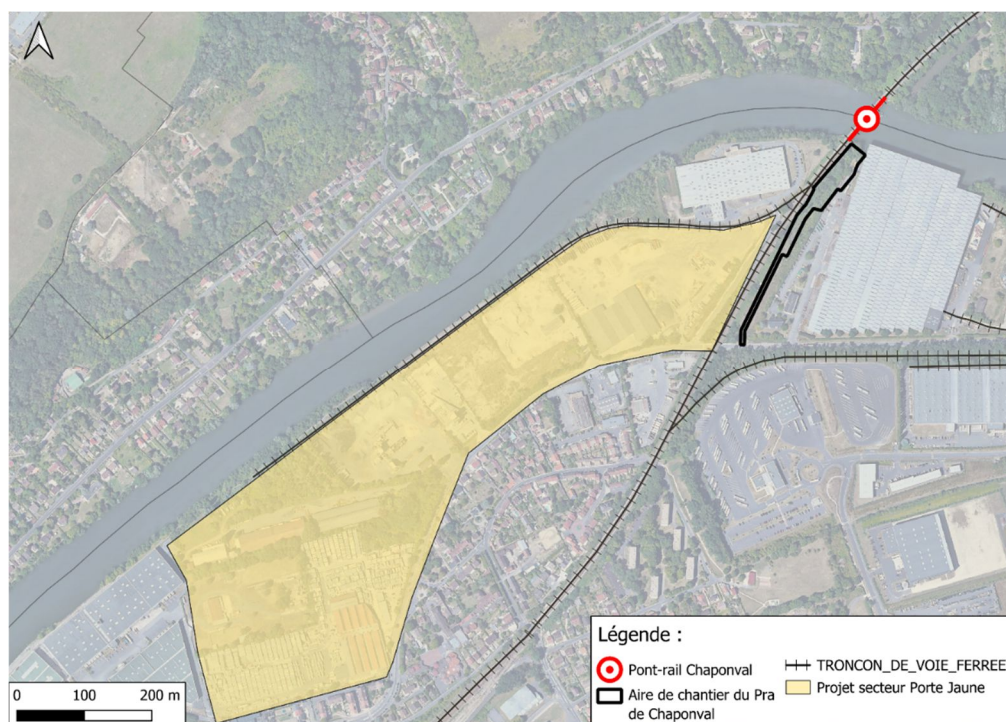


Figure 1 : Localisation du projet d'aménagement du secteur Portes Jaunes par rapport au projet de régénération du PRA de Chaponval (Source : Suez Consulting, 2025)

Bien que situé à proximité de ce dernier, ce projet d'aménagement de la Porte Jaune n'a pas été intégré dans l'analyse des effets cumulés, car il ne relève pas des projets à prendre en considération dans ce cadre, conformément à l'article R.122-5 II 5° du Code de l'environnement, à savoir :

- ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'incidences environnementale (au titre de l'article R.181-14) et d'une enquête publique ;
- ceux qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

En effet, le projet de la Porte Jaune n'a pas été soumis à une étude d'incidences environnementale, le projet étant encore au stade de la faisabilité (lien pour consulter les premières études : <https://www.paris-sud-amenagement.fr/nos-projets/a-saint-ouen-laumone-une-etude-de-requalification-du-secteur-portes-jaunes-pour-le-compte-de-la-communaute-dagglomeration-de-cergy-pontoise/>). Peu d'informations sont disponibles à son sujet, la période de chantier n'étant notamment pas précisée, ce qui rend difficile la connaissance détaillée du projet d'aménagement des berges de l'Oise dans le secteur de la Porte Jaune.

Point 5

La question posée à juste titre permet au MO de rassurer que le projet PRA n'interfère pas avec les objectifs de conservation et de revitalisation des berges porté par le SMBO95. Une carte très lisible des périmètres de projets illustre cette affirmation. De plus le MO explique pourquoi le projet Porte Jaune ne pouvait être analysé au titre des effets cumulés éventuels.

le MO m'a confirmé que la phase d'études a permis d'écarter toute contraintes ou interférences entre les projets.

Mon avis :

La réponse est argumentée. Elle confirme que les objectifs sont compatibles et que le calendrier des travaux sera coordonné au bénéfice de la revitalisation des berges.

6) Pouvons-nous avoir la certitude de ne pas avoir plus de transports de fret après la fin des travaux ?

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau confirme qu'il n'y aura aucun changement des types de circulation ni des flux existants. La situation actuelle sera reconduite à l'identique après la fin des travaux.

Pour rappel l'objectif du projet est le suivant : La régénération du tablier vieillissant du PRA de Chaponval s'inscrit dans une démarche d'amélioration de la fiabilité des exploitations ferroviaires du réseau SNCF, et a pour objectif principal de garantir la sécurité des voyageurs. Cela réduit donc fortement les risques d'accidents ferroviaires au droit du PRA, et donc de potentielles perturbations du trafic de la ligne H du transilien, empruntant l'ouvrage pour circuler entre les gares de Chaponval et de Pont-Petit.

Point n° 6

La réponse du MO confirme les objectifs du projet PRA qui étaient déjà inscrits dans l'Etude d'impact et autres pièces du dossier soumis à enquête.

Mon avis : je prends acte.

7) L'étude ne semble pas prendre en compte la présence d'habitations proches rue de la rue d'Epluches à SOA ou d'une aire des gens du voyage rue des fortes terres. Quels seront les impacts pour ces personnes ?

Réponse de SNCF Réseau :

La phase chantier du projet prévoit la circulation supplémentaire d'environ 50 camions répartis sur toute la durée des travaux soit une période de deux ans. Les premières habitations se situent à environ 150 mètres du pont-rail de Chaponval, ce qui limite l'exposition directe des riverains immédiats aux nuisances du chantier.

L'approvisionnement du chantier s'effectuera uniquement depuis **l'Avenue du Fond du Vaux et la Rue des Fortes Terres**, côté Saint-Ouen-l'Aumône, ce qui permet de canaliser le trafic et de limiter l'impact sur les autres voies du secteur.

La carte suivante présente les principaux axes routiers desservant le chantier du projet de régénération du PRA de Chaponval, ainsi que les logements les plus proches de ceux-ci.

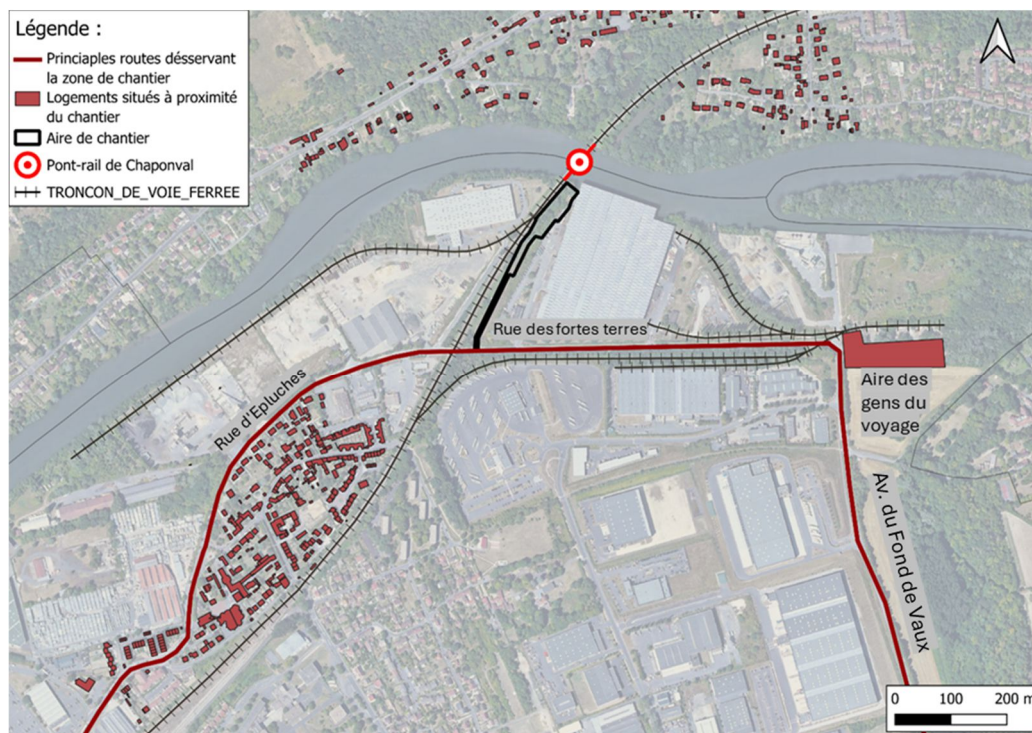


Figure 2 : Localisation des logements à proximité de l'aire de chantier (Source : Suez Consulting, 2025)

Par ailleurs, **pendant environ deux semaines en juillet 2027**, le **passage à niveau n° 12** situé rue de Chaponval et le **passage à niveau n° 13**, situé rue du Four à Auvers-sur-Oise, seront temporairement fermés. Une **déviati**on sera mise en place afin de maintenir la continuité de circulation et d'assurer la sécurité des usagers.

Peu d'habitations sont implantées le long de ces axes routiers desservant le site.

De plus, il convient de souligner que l'intensité de ce trafic supplémentaire restera relativement limitée au regard du volume global des circulations sur l'axe concerné. Les nuisances attendues devraient donc être temporaires et localisées, sans modification durable des conditions de circulation ni de la qualité de vie des riverains.

Point n°7

Dans le dossier, **les effets temporaires sur le milieu humain** sont étudiés. Dans la rubrique **Cadre de vie** sont pris en compte l'environnement sonore et vibratoire, les équipements sensibles (écoles, centre équestre), les voies piétonnes et cyclables, les voies routières, les voies ferroviaires, les transports fluviaux (pièce 6a §4.2.5).

La programmation des travaux et leurs incidences sonores sont reconnues, les mesures ERC et modalités de suivi cherchent à réduire au maximum les impacts (Cf résumé non-technique de l'EI- pièce 5, p.31-39). SNCF Réseau reconnaît l'enjeu dans le fascicule destiné au public p.7).

J'ai appris de la ville SOA que l'itinéraire pour le trafic camion a été choisi en consultation avec les services techniques. En phase travaux il évitera les zones habitées et le groupe scolaire.

Le site des gens du voyage, situé rue des Fortes Terres, est distant d'environ 600 m du site chantier à SOA. Les impacts du projet seraient les mêmes pour ce site comme pour toute activité ou habitation dans la zone proche du chantier. Le service urbanisme de la ville SOA m'a indiqué que le site est dédié aux gens du voyage depuis plus de vingt ans et qu'il est maintenu dans le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage Val d'Oise, approuvé en 2022.

Mon avis : La réponse du MO confirme les objectifs du projet PRA qui étaient déjà inscrits dans l'Etude d'impact et autres pièces du dossier soumis à enquête.

Je prends acte de la carte en appui de l'argumentation du MO. Voir aussi avis dans la question 3.

8) Les rues d'Epluches et Fortes Terres (avec la rue du Fonds de Vaux en prolongation) sont déjà fortement chargées en circulation de poids lourds. Quelles incidences du chantier sur ce trafic ? Il est inscrit 50 camions au total sur la période des travaux, cela semble peu. Le circuit du bus 1226 sera-t-il gêné par les véhicules entrant ou sortant de la base chantier ?

Réponse de SNCF Réseau :

Les 50 camions évoqués pour la phase chantier du projet serviront à assurer l'acheminement de la grue, des tabliers (prévu en 2026), des bungalows de la base vie et des terres. À cela s'ajouteront un maximum de 20 à 25 véhicules légers par jour.

Dans ces conditions, le chantier ne devrait pas modifier de manière significative le trafic sur la rue des Fortes Terres à Saint-Ouen-l'Aumône.

Concernant le bus 1226, dont la fréquence est d'environ un passage toutes les 30 à 40 minutes, l'impact sera limité en raison du faible nombre de véhicules circulant vers et depuis le chantier. Les mesures d'organisation du chantier viseront à minimiser toute gêne pour le service de transport public.

Point n°8

La réponse du MO valide la demande faite par le contributeur en fournissant une carte de localisation des habitations et de l'aire des gens du voyage en relation à la base chantier. La réponse est factuelle par rapport à la gêne causée par le trafic.

Mon avis : je prends acte. Voir mon avis dans

Il faut espérer que SNCF Réseau fera tout son possible pour assurer la fréquence de la ligne 1226 au sein de son réseau bus, transport public essentiel entre pôles gares, RER Pontoise, activités et établissements scolaires de plusieurs communes.

9) Dans le document Étude d'impact page 127 il est fait référence à 3 communes. Je suppose que c'est une erreur.

Réponse de SNCF Réseau :

Nous confirmons que c'est une erreur (faute de frappe). Le projet ne concerne que deux communes du Val-d'Oise:

- Auvers-sur-Oise ;
- Saint-Ouen-L'Aumône.

Point n°9 : je prends acte.

10) Une fois les travaux terminés le pont rail serait-il moins bruyant ? Le franchissement du pont à l'heure actuelle émet un bruit entendu du quai de la halte Pont Petit et donc des habitations proches (Blanqui, résidence de Pont Petit...).

Réponse de SNCF Réseau :

Ce point est évoqué dans la réponse à la 3e remarque dans le § 3 du mémoire en réponse à l'avis de l'IGEDD et en page 263 de la Pièce 6a. Cette dernière est reprise ci-après :

« D'une manière générale, le remplacement d'un tablier métallique avec pose directe des voies par un tablier en béton avec des voies ballastées permet un gain acoustique jusqu'à 10dB(A), selon les configurations. Pour les habitations situées sous un ouvrage de ce type, il est possible d'obtenir de réels gains vibratoires. Cependant, pour ce projet en particulier de régénération du PRA de Chaponval, au regard de la distance séparant l'ouvrage ferroviaire de l'école primaire de Chaponval, environ 250 mètres, il n'est pas attendu de gain acoustique ni de gain vibratoire en phase d'exploitation ferroviaire.

Pour les habitations les plus proches de l'ouvrage (celles du chemin de Bartagnolles situées à une distance entre 50 et 150m du PRA), un gain acoustique est probable. Ce gain n'a pas été quantifié dans les études. »

Par ailleurs, la mesure de suivi suivante est prévue :

MS 1 : Suivi du gain acoustique en lien avec le remplacement du tablier

Afin de connaître le gain réel du remplacement du tablier par un tablier en béton avec des voies ballastées, une mesure acoustique de 24h au niveau d'une habitation pourra être réalisée en exploitation avant travaux. Puis, après la mise en service du PRA régénéré dans le but de quantifier précisément le gain acoustique.

Point n°10 :

La question est intéressante du point de vue cadre de vie d'autant que l'Autorité environnementale l'avait posé aussi et que le MO y a répondu.

Mon avis :

On peut regretter qu'un diagnostic acoustique en bonne et due forme n'ait été envisagé en avant-projet. Pour cette raison, le MO ne peut qu'estimer la 'probabilité' en gain acoustique et vibratoire.

Il serait souhaitable que la mise en œuvre de la mesure MS1 envisagé par le MO puisse trouver le budget nécessaire à sa réalisation. Si le résultat est positif, cela pourrait renforcer l'acceptation sociale pour ces travaux d'infrastructure lourde comme un pont-rail. Voir aussi mon avis dans la question 3.

11) Quel est le nom de la société d'extraction de soufre figurant proche de l'Oise page 155 de l'étude d'impact ? Il semble qu'à cet endroit, il y ait l'entreprise Petitdidier.

Réponse de SNCF Réseau :

La société d'extraction de soufre présentée dans la figure 113 page 155 de l'étude d'impact intitulée « Sites CASIAS situés à proximité du pont-rail de Chaponval (Source : géoriques.fr, 2020) » fait partie de la base de données BASIAS, qui recense les anciens sites industriels susceptibles d'engendrer une pollution des sols.

Ainsi, cette entreprise est décrite dans la fiche BASIAS numéro SSP3898794. Depuis 1995, elle a été remplacée par l'activité suivante : CEMEX Matériaux, unité de production de béton située à Saint-Ouen-l'Aumône.

Point 11 : sans commentaires.

12) Pourrons-nous avoir le nom des sociétés sous-traitantes ?

Réponse de SNCF Réseau :

Les entreprises de travaux doivent déclarer leurs sous-traitants dont les noms n'ont pas vocation à être communiqué en externe.

Point 12 : sans commentaires.

13) Sur l'étude d'impact, il est indiqué potentiellement abattage d'arbres ou arbustes. Il est rappelé que la période de nidification court d'avril à fin août. Il faut donc impérativement respecter cette période.

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter l'abattage de ces arbres. Si un abattage s'avère nécessaire, des mesures spécifiques seront mises en place pour réduire au minimum les impacts potentiels. L'abattage sera réalisé en période favorable entre août et octobre, ou éventuellement entre début février et mars, en fonction des conditions climatiques, et sera effectué sous la supervision systématique d'un écologue indépendant. Deux techniques d'abattage sont envisagées : l'abattage contrôlé par démontage mécanique ou l'abattage manuel assisté. L'arbre sera précautionneusement posé au sol, l'entrée de la cavité orientée vers le ciel, et laissé en place pendant 48 heures pour permettre aux chauves-souris de quitter leur gîte. Un compte-rendu sera transmis par l'écologue à la maîtrise d'ouvrage.

Point 13 :

La réponse du MO démontre une connaissance indéniable pour sa mise en œuvre détaillée ERC.

Mon avis : l'engagement du MO à respecter la période de nidification incite à lui faire confiance. Voir mon avis au point 14.

14) Pages 209/210 de l'étude d'impact, il est prévu de revégétaliser à la fin du chantier. Quelles essences seront plantées ? Il est précisé locales ou certifiées. Quel fournisseur et quel suivi de ces plantations ?

Réponse de SNCF Réseau :

Les essences présentes sur la zone de travaux seront relevées lors de travaux préparatoires, cela permettra de proposer une palette végétale composée d'espèces indigènes et exempte d'espèces exotiques envahissantes (essences locales ou certifiées végétal local). Un écologue validera la composition du mélange grainier et contrôlera la conformité de la remise en état.

Point 14

L'Eude d'impact prévoit la re végétalisation après travaux. La réponse du MO démontre une volonté et une organisation indéniable pour gérer cet enjeu.

Mon avis : l'engagement du MO incite à lui faire confiance.

15) Le transport de la grue fera -t -il l'objet d'un convoi exceptionnel ? Quelle communication recevront les utilisateurs des voies routières proches ?

Réponse de SNCF Réseau :

Le transport de la grue fera l'objet d'un convoi exceptionnel. Comme pour chaque phase ayant une potentielle interaction avec les riverains, une information sera réalisée par SNCF Réseau, via un boitage, une à deux semaines au préalable. Le périmètre de boitage sera défini en lien avec la commune. Dans cette information, le planning, les impacts et conséquences sur les circulations routières seront explicités.

Point 15

Dans le dossier : Le MO a programmé une liste d'actions pour informer et communiquer avec la population en phase travaux tels qu'adresse électronique, panneaux d'information, lettres d'information (Pièce 6a, p.218).

La réponse du MO rappelle la stratégie de communication prévue dans son étude d'impact.

Mon avis : l'engagement du MO incite à lui faire confiance.

16) Dans le chapitre projets existants ou approuvés retenus, il est à noter que certains ne sont plus d'actualité (carrière Fond de Vaux par exemple).

Réponse de SNCF Réseau :

L'étude d'impact du projet de régénération de Chaponval est en cours de rédaction depuis 2021, date à laquelle l'Autorité environnementale a jugé que le projet devait faire l'objet d'une étude d'impact. Une liste de projets connexes à étudier dans le cadre de l'analyse des effets cumulés a été établie conformément à la méthodologie décrite dans l'alinéa 5 e) de l'article R.122-5 du Code de l'environnement. Tout au long de l'actualisation du dossier, des projets connexes ont été ajoutés au fur et à mesure de la publication des avis de l'Autorité environnementale.

Après vérification, le projet de carrière à Méry-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône a été abandonné en 2022 (Cf. https://actu.fr/ile-de-france/mery-sur-oise_95394/le-projet-de-carriere-de-nouveau-abandonne-a-mery-sur-

[oise-et-saint-ouen-l-aumone_48620949.html](#)). Ce projet peut donc être supprimé de la liste des projets connexes à étudier dans le cadre des effets cumulés.

Cependant, la prise en compte du projet de carrière à Méry-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône permet de placer l'analyse des effets cumulés dans une situation majorante, en intégrant des effets supplémentaires.

Point 16 :

La question est pertinente. Le MO répond factuellement et de manière objective après avoir pris la peine de vérifier le projet en question.

Mon avis : je prends acte.

2.2 Contribution n°3 (Web) - Par Bernadette DUTRANNOY

J'ai vu en limite du chantier la présence d'ambrosie. Or cette plante qui gagne du terrain en France a un pollen hautement irritant. Quelles précautions vont-elles être prises pour éviter la dissémination principalement entre juillet et octobre ?

Réponse de SNCF Réseau :

La présence d'ambrosie évoquée comme identifiée sur la zone de travaux sera vérifiée lors de la phase travaux préparatoires par le chargé environnement de l'entreprise et l'écologue mandaté par SNCF Réseau. Si sa présence est confirmée, alors des actions doivent être mise en œuvre pour empêcher la plante de produire du pollen et des semences. Dans ce contexte, les actions doivent être menées avant floraison. Plusieurs techniques peuvent être utilisées (arrachage, fauchage, broyage, etc.).

L'entreprise de travaux établira donc un protocole de gestion et évacuation spécifique de cette espèce exotique envahissante. La mise en œuvre des mesures sera contrôlée par le chargé environnement de l'entreprise et par l'AMO écologue mandaté par la MOA. Ainsi, l'espèce sera éradiquée selon les grands principes de lutte disponibles sur le site du ministère de la Santé et de la Prévention : [L'ambrosie : une plante sous surveillance - Ministère du Travail, de la Santé, des Solidarités et des Familles](#)



Figure 3 : Photographie de l'ambrosie (source : BIOTOPE)

Observation n°3

L'étude d'impact a localisé les espèces invasives dans l'aire d'étude rapprochée (Dossier, 6a, p.107 et figures 68, 69). Preuve en est la photo indiquée dans la réponse du MO.

La réponse du MO démontre une volonté et une organisation indéniable pour gérer cet enjeu.

Mon avis : je prends acte de l'engagement du MO.

2.3 Contribution n°4 (Web) – par anonyme

Il serait fort judicieux d'ajouter au projet une passerelle pour piétons et vélos afin de contribuer au dynamisme ainsi qu'à l'attractivité de la région. Dans le contexte actuel cela ne peut que profiter aux générations futures.

Réponse de SNCF Réseau :

En 2022, il avait été indiqué à la mairie de Saint-Ouen-l'Aumône que l'ajout d'une passerelle piétons et vélos n'était pas prévu dans le projet, mais que la possibilité pouvait être étudiée. Les études envisagées devaient notamment permettre de savoir si les piles et le profil de voie pouvaient supporter un encorbellement. Il avait également été précisé que le financement ne serait pas à la charge de SNCF Réseau, et qu'une telle passerelle nécessiterait de modifier le PLU d'Auvers-sur-Oise ainsi que d'abattre plusieurs arbres. En 2025, à l'issue des analyses, il a été conclu que cette solution n'était pas réalisable, car elle aurait nécessité un élargissement du tablier entraînant une problématique de surcharge nécessitant de renforcer les appuis de l'ouvrage et réduisant de fait les passes navigables, ce qui rendait impossible la réalisation de la piste.

Observation n°4

Le sujet est pertinent. Les communes concernées avaient aussi soumis cette question en 2022 dès la phase avant-projet du PRA de Chapon val lors de réunions entre SNCR Réseau. Le MO a pris le temps d'étudier la faisabilité d'une passerelle piéton/vélos, pour en donner le résultat 3 ans plus tard, en 2025 aux communes. J'ai pu lire la réponse donnée dans un compte rendu de réunion du 20 mars 2025 avec AsO:

→ **SNCF Réseau** : Cela a été étudié mais n'est pas réalisable car cela aurait nécessité un élargissement du tablier et entraîné de fait une problématique de surcharge, qui nécessiterait de renforcer les appuis de l'ouvrage et par conséquent de réduire les passes navigables. De même, il aurait fallu abattre des arbres et sans doute modifier les documents d'urbanisme des communes pour pouvoir réaliser une passerelle piéton adaptée aux personnes à mobilité réduite.

La réponse du MO à l'observation est précise et rationnelle avec des arguments techniques, financiers et de planification intercommunale.

Mon avis : je prends acte. Voir mon avis dans l'observation n° 9.

2.4 Contribution n°5 (Web) - Par Lionel de Gayffier

L'impact sur les berges proches est trop important : des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères sont menacés

Réponse de SNCF Réseau : Cf. Réponse contribution n°11.

Observation n° 5 : voir mon avis à l'observation n°11

2.5 Contribution n°6 (Web) - Par Dussaussois, Lara

Je pense qu'il est important de laisser des berges naturelles, pour préserver l'habitat de toute une faune sauvage : insectes, oiseaux, chauves-souris...

Réponse de SNCF Réseau : Cf. Réponse contribution n°11.

Observation n°6 : voir mon avis à l'observation n°11

2.6 Contribution n°7 (Web) - Par Claudine Caillet

Les berges sont susceptibles d'abriter des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères. IL est donc ESSENTIEL de procéder à un relevé naturaliste AVANT D'ENTREPRENDRE LES TRAVAUX et de PRENDRE LES PRECAUTIONS UTILES A LA PRESERVATION DES ESPECES...

Réponse de SNCF Réseau :

Des expertises de terrain ont été menées sur l'ensemble de l'aire d'étude, qui couvre une superficie d'environ 28 hectares, soit une surface bien plus étendue que l'emprise des travaux (0,79 hectare) ou l'emprise du projet (0.06 ha). Ces expertises ont ciblé les différents groupes écologiques (voir chapitre 2.3.4.2 Prospections de terrain du VNEI). Pour les insectes, oiseaux et chiroptères :

- Trois passages ont été réalisés pour l'expertise des insectes (mai, juillet, août) ;
- Cinq passages pour l'expertise des oiseaux (pendant la période hivernale, les périodes de migration post et pré-nuptiale, ainsi que la période de reproduction).
- Concernant les chiroptères, cinq enregistreurs de sons (SMBAT) ont été installés, et des transects avec détecteur à ultrasons ont été effectués. Par ailleurs, un passage a été réalisé pour la recherche de gîtes favorables aux chiroptères, ainsi qu'une prospection de jour en bateau sous le pont et une observation de nuit avec des jumelles thermiques. Ces différentes expertises ont permis de définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées aux enjeux écologiques identifiés.

De plus, une mission d'assistance environnementale en phase chantier par un écologue est prévue pour suivre le respect de la réglementation environnementale ainsi que le respect des engagements pris par la MOA sur le chantier. Ces contrôles doivent permettre de prévenir les impacts sur les milieux naturels et garantir la bonne mise en œuvre des mesures proposées. Un suivi faunistique et floristique post-travaux sera également réalisé tous les ans pendant 5 ans puis tous les 5 ans pendant 15 ans. Les résultats seront transmis aux services de la DRIEAT.

Observation n° 7

L'étude d'impact contient un diagnostic de l'état initial des habitats naturels, faune, flore non seulement sur la base de données bibliographiques (pièce 6a, p.86-87) mais aussi de données de terrain comme le confirme le MO dans sa réponse. Le MO décrit en détail les surfaces expertisées, les espèces ciblées et les méthodes d'observation. Il va plus loin en indiquant les contrôles prévus post-travaux.

Mon avis :

Je rappelle que le MO a fait une mise à jour des enjeux écologiques à la suite de relevés de terrain réalisés en 2024, notamment pour **les insectes** (pièce 2a, chapitre 3.3 .3.4.1, p. 109) et pour les zones humides (pièce 2b, annexe 12, p.9).

Le MO manifeste une volonté et une organisation indéniable pour gérer cet enjeu. Cela incite à lui faire confiance.

2.7 Contribution n°8 (Web) - Par Distinguin Béatrice

Je suis DÉFAVORABLE à ce projet de travaux qui risquent de mettre en danger de disparition des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères qui vivent sur les berges alentour !

Réponse de SNCF Réseau : Cf. Réponse contribution n°11.

Observation n° 8 : Voir **mon avis** à l'observation n°11

2.8 Contribution N°9 (Web) - Par Sylvie Foliguet

Avis de l'association Allez-y à vélo

Puisque vous réhabilitez le pont, n'y a-t-il pas moyen d'y adjoindre une piste cyclable ? En effet la traversée de l'Oise pour les cyclistes est extrêmement dangereuse tant à Pontoise qu'à Auvers.

De plus la distance entre les deux ponts sur l'Oise est de 7 km et le pont de chemin de fer étant pile au milieu constituerait un bon passage d'une rive à l'autre pour les piétons et les vélos.

D'autre part, on peut lire page 7 de la pièce 1 « Présentation non technique » : « Concernant les circulations piétonnes et cyclistes, la possibilité de conserver le passage sous l'ouvrage en rive droite, et ses abords sera étudiée ». Pour Allez-y à vélo, il est important de conserver ce passage sous le pont, qui permet de relier, de façon très agréable Auvers, depuis le pont de la D928, et les quais de Pontoise.

Réponse de SNCF Réseau :

La question de **l'adjonction d'une piste cyclable sur le pont** a bien été étudiée, mais comme précisé précédemment (cf. Réponse contribution n°4), cette solution n'est pas réalisable. En effet, elle aurait nécessité un élargissement du tablier, ce qui aurait entraîné une surcharge structurelle et rendu impossible la réalisation de l'aménagement. L'ouvrage n'a pas été conçu pour supporter ce type de modification, et les contraintes techniques, environnementales et réglementaires liées à un tel projet sont trop importantes pour être intégrées dans la réhabilitation actuelle.

En revanche, **concernant le passage sous l'ouvrage en rive droite**, il est confirmé qu'il sera maintenu. Sa fermeture ne sera effective que durant la période de chantier, entre août 2026 et décembre 2027 pour garantir la sécurité du chantier. À l'issue des travaux, le chemin sera rouvert et permettra de conserver la continuité douce entre Auvers et Pontoise, en complément des autres itinéraires cyclables existants.

Observation n°9

Cette association porteuse de nombreuses voix souligne le besoin de circulation douce intercommunale.

La réponse du MO est factuelle. Un mot retient l'attention : 'dans la réhabilitation **actuelle**'.

Mon avis :

Le projet PRA doit se réaliser selon la conception prévue, l'objectif de sécurité du pont étant prioritaire.

Pourtant, je crois qu'il n'est pas interdit de penser que, dans un avenir non défini, l'aménagement d'une passerelle mériterait d'être remise à l'étude. Cela ne dépend pas que de SNCF Réseau mais surtout de la volonté intercommunale car le besoin de circulations douces pour traverser l'Oise est un enjeu intercommunal. J'ai appris qu'un schéma départemental des circulations douces de l'Oise a engagé des études sur ce point. Le sujet nécessite une prise de conscience majeure que les modes de circulation douce deviennent une exigence environnementale dans un contexte de réduction des énergies fossiles dans le transport. Voir mon avis dans observation 4.

2.9 Contribution N°10 (Web)- anonyme

AVIS DEFAVORABLE Je suis tout à fait opposé à ce projet qui va impacter des oiseaux, des insectes remarquables ainsi que des chiroptères vivants et s'abritant sur les berges. Une fois encore la biodiversité va être détruite par un projet.

Réponse de SNCF Réseau : Cf. Réponse contribution n°11.

Observation 10 : voir [avis](#) à l'observation n°11

2.10 Contribution n°11 (Web) - anonyme

Je suis DÉFAVORABLE à ce projet de travaux qui risquent de mettre en danger de disparition de toute la biodiversité qui existe sur les berges alentour.

Réponse de SNCF Réseau :

Les mesures d'évitement et de réduction prévues visent à supprimer et atténuer les impacts, comprenant ceux liés à la biodiversité associée aux berges. La première mesure d'évitement a permis de réduire l'emprise des travaux de 11,76 hectares à seulement 0,79 hectares, évitant ainsi des éléments à fort enjeu écologique tels que des boisements, des arbres-gîtes, des zones de frayères, des friches favorables aux oiseaux nicheurs et aux insectes patrimoniaux, ainsi que des zones humides. L'adaptation du calendrier des travaux en fonction des enjeux écologiques permet également de limiter les dérangements pour les espèces présentes, en ciblant les périodes d'intervention en dehors des périodes sensibles pour ces animaux. Les berges seront préservées durant la phase de travaux ainsi qu'en phase d'exploitation. Dans le cadre de sa politique de performance et sécurité environnementale, SNCF Réseau va mandater un écologue indépendant en charge de suivre le respect des mesures de préservation de la biodiversité pendant et après les travaux. Un reporting sera transmis aux services de la DRIEAT. Par ailleurs, des dispositions contractuelles relatives à la préservation de l'environnement sont incluses dans le marché de travaux. L'entreprise de travaux doit par ailleurs désigner un chargé environnement qui effectuera des contrôles réguliers du chantier pendant les travaux.

Observation 11

L'enjeu de la protection de la biodiversité est au cœur de l'étude d'impact et du respect des continuités écologiques également :

‘Aucun réservoir de biodiversité n'est localisé dans l'aire rapprochée mais cette dernière traversée par l'Oise correspond à un corridor à fonctionnalité réduite sur cette portion. L'aire d'étude rapprochée participe aux continuités écologiques locales du site, principalement au niveau des habitats boisés, aquatiques et humides’ (Pièce 5, § 3.3.4 p.17).

L'EI offre des cartes de diagnostic des habitats naturels datées de 2021, certains mis à jour par des relevés de terrain de 2024, dans l'aire d'étude rapprochée (figures 66 et 67 -pièce 6a, p. 98), l'avis faune figures 83 à 87, p.95, les chiroptères figures 91 et 93, p.125.

La réponse du MO relativise les impacts par le fait que l'aire de travaux est réduite à 790m².

Mon avis :

L'observation estime la gravité des conséquences du projet sur les milieux naturels, notamment les berges, sans apporter de données contradictoires, alors que le MO a

- Réalisé des études fines sur les espèces pour évaluer le niveau d'enjeu (Insectes, pièce 6a, figures 70 à 72, les oiseaux : figures 84 à 87, les chiroptères : figures 91 à 93)
- Mis à jour une carte de synthèse des enjeux écologiques
- Prouvé que la surface des impacts du chantier a été réduite (carte 'aire d'étude rapprochée et emprise du projet ' dans la question 1 de la soussignée)
- Elaboré une stratégie de mesures ERC sur la base objective du niveau d'enjeux selon les espèces, mise à jour en 2025 à la demande de l'Autorité environnementale (Pièce 6a, figure 94, p.125), ci-dessous.

La réponse du MO est bien ciblée, informative et démontre sa volonté d'une mise en œuvre efficace des mesures ERC. Voir aussi avis dans l'observation 12.



Chapitre modifié suite à l'avis de l'Autorité Environnementale
(2025-016) du 27 mars 2025 : Recommandation 5

Au regard de ces éléments, l'aire d'étude rapprochée constitue un enjeu globalement moyen concernant les chiroptères.

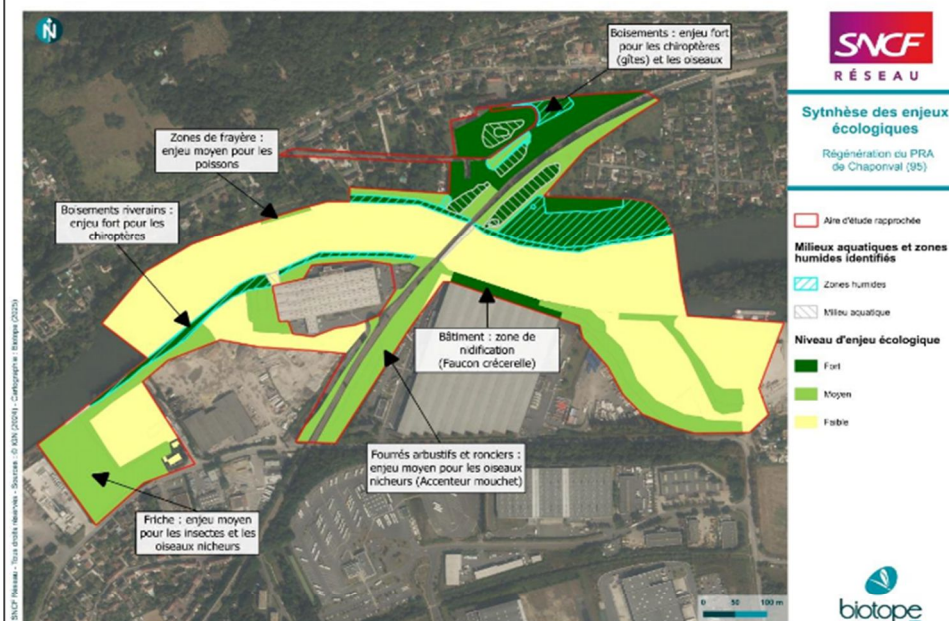


Figure 94 : Synthèse des enjeux écologiques (Source : VNEI, Biotope, 2025)



Ce qu'il faut retenir sur la faune

L'aire d'étude rapprochée constitue un enjeu globalement faible et localement moyen à fort pour les oiseaux, un enjeu globalement moyen pour les chiroptères et un enjeu faible à moyen pour les insectes.

Concernant les mollusques terrestres et aquatiques, les invertébrés aquatiques, les crustacés, les poissons, les amphibiens, les reptiles et les mammifères (hors chiroptères), l'aire d'étude rapprochée constitue un enjeu faible.

2.11 Contribution n°12 (Web) - anonyme

L'aire élargie du projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval comprend un Espace Boisé Classé, 2 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, 3 Espaces Naturels Sensibles, 4 Zones de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles et au-dessus de l'Oise.

Pour résumer, le site se situe sur des continuités écologiques locales des habitats aquatiques, humides et forestiers et donc sur des lieux de déplacements de nombreuses espèces faunistiques.

Les effets du projet dans sa phase travaux sur la biodiversité sont énormes : - destruction et dégradation des habitats, de leur zone de reproduction et de leur territoire de chasse (nombreux insectes), de leurs zones de transit. - Pollution des milieux, sans parler des pollutions accidentelles par polluants chimiques, des terrains ou de l'Oise - Destruction des individus résultant du défrichement et du terrassement, collisions, piétinements...

Les mesures ERC, notamment les mesures de réduction, ne sont pas suffisantes pour compenser la perte et la destruction de ces habitats, de plus en plus rares en Ile-de-France.

La « pose de 4 nichoirs à oiseaux pour atténuer l'impact du déboisement et débroussaillage » (Mesures de réduction numéro 23 dans le résumé non technique) montre à quel point l'enjeu environnemental n'est pas pris au sérieux ou, pire, n'est pas compris ou étudié.

Pour toutes ces raisons, je ne suis pas favorable à ce projet en l'état. Je vous remercie pour votre attention.

Réponse de SNCF Réseau :

Compte tenu des milieux évités, avec une réduction de l'emprise des travaux de 11,76 ha à seulement 0,79 ha, l'impact temporaire sur la faune, notamment l'avifaune et les chiroptères, sera extrêmement limité. La quasi-totalité des secteurs restera accessible et favorable pour le gîte et la nidification des espèces. La pose de quatre nichoirs a pour objectif d'enrichir l'offre en gîtes pour certaines espèces sur le site du projet, en complément des nombreux milieux préservés, permettant l'accomplissement de l'ensemble du cycle de vie des espèces.

La mesure d'évitement mentionnée permet d'éviter les milieux/éléments à fort enjeu écologique tels que des boisements, des arbres-gîtes, des zones de frayères, des friches favorables aux oiseaux nicheurs et aux insectes patrimoniaux, ainsi que des zones humides. L'adaptation du calendrier des travaux en fonction des enjeux écologiques permet également de limiter les dérangements pour les espèces présentes, en ciblant les périodes d'intervention en dehors des périodes sensibles pour ces animaux. Des mesures sont également prévues pour l'évitement et réduction des pollutions, comprenant les pollutions accidentelles (voir fiche MR01 « Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue et protection des enjeux écologiques à proximité et au sein des emprises chantier » et fiche MR03 « Démarche environnementale en phase chantier », notamment).

Comme décrit dans la MR01, les arbres gîtes existants seront protégés lorsqu'ils sont à proximité de l'emprise travaux / chemins d'accès. Un écologue devra passer en amont sur l'ensemble du chemin d'accès et la zone de travaux afin de vérifier l'implantation exacte des quelques arbres gîtes pour ensuite mettre en place des protections. Aucune action de déboisement n'est prévue. Si un abattage ponctuel s'avère nécessaire, des mesures précises seront suivies pour les arbres avec un potentiel de gîte (évitement de la période sensible pour la faune, entrée de la cavité face au ciel pendant 48 heures pour permettre aux espèces de quitter les gîtes, etc.).

Le diagnostic écologique et le programme de mesures ont été présentés et validés par le Service Nature de la DRIEAT.

Observation 12

L'observation estime la gravité des conséquences du projet sur les milieux naturels, notamment les berges et insiste sur la perte et la destruction d'habitats et que les mesures ERC sont insuffisantes.

Au crédit de l'EI, je trouve

Une liste des zones d'inventaire du patrimoine naturel (Pièce 5, §3.3.2, p.15 à 17)

Que l'espace boisé classé (EBC) zone réglementaire situé à 200m au nord du projet, ne sera pas affecté (Pièce 5, p.15).

Une analyse des effets prévisibles du projet sur la faune et la flore, en phase chantier et permanente, illustrée par une carte synthétique localisant ces effets. Il en découle une liste détaillée de mesures d'évitement et de réduction (pièce 6a, figure 123, p ; 191 à 226).

Il est important de souligner que L'EI identifie les effets résiduels sur l'environnement naturel après la mise-en-œuvre des mesures ERC :

‘Les travaux auront un impact résiduel temporaire sur 4497m² de milieux ouverts et semi-ouverts. Cet impact durera entre 6 et 7 ans, considérant une remise en état fin 2027 début 2028 et une fonctionnalité des habitats restaurés au bout de 4 ans environ. L'impact résiduel permanent est quant à lui nul grâce à un suivi de l'efficacité de la remise en état.’ (Pièce 6a, §4.3.3, p.243)

Mon avis : (voir aussi la carte dans la question n°1 et mon avis dans la question n°4)

Le projet sert un objectif prioritaire. Certes il entraîne des effets résiduels sur le milieu naturel qui prendront des années à disparaître.

Il semble que la qualité de la restauration des milieux sur le long terme dépendra de la volonté et de la capacité des entreprises en charge du chantier.

Dans ce contexte, peut-être que le MO pourrait trouver un relai dans sa capacité de suivi du terrain en collaborant avec des représentants de la société civile (associations et personnes compétentes).

2.12 Contribution n°14 (Web) - Par MALVEZIN Frédéric

Ayant été informée par le grand intérêt écologique des berges aux alentours du pont-rail de Chaponval (insectes remarquables, oiseaux et chauve-souris -dont toutes les espèces sont protégées-), et que ces berges risquent d'être impactées par les travaux, je demande que soient garanties toutes les procédures d'évaluation environnementales avant le début des travaux, ainsi que la minimisation maximale des atteintes au milieu naturel lors de l'exécution de ces derniers.

Réponse de SNCF Réseau : Cf. Réponse contribution n°11.

Observation 14 : voir **mon avis** dans l'observation11 et 12.

2.13 Contribution n°15 (Web) - Anonyme

J'estime que ce projet doit être mené à bien pour les raisons suivantes : Il concerne « Le Pont Rail » qui « permet la circulation de fret et de la ligne H du TRANSILIE. Cette ligne transporte en moyenne 235 000 voyageurs par jour. » (Pièce 1)

« L'ouvrage existant côté voie V2 nécessite d'être remplacé pour des raisons de sécurité et de fiabilité de l'exploitation ferroviaire.

Plus précisément, le projet consiste à remplacer les trois tabliers métalliques actuels de la voie V2 du pont par un tablier continu et à renforcer les appuis dans l'Oise et en berges. La hauteur du tablier et la largeur des passes navigables seront conservées en phase définitive.

Le projet répond à des objectifs de sécurité par le remplacement d'un tablier vieillissant, et à la pérennisation sur du très long terme (minimum 100 ans) de l'infrastructure, mais aussi de la stratégie du lissage des remplacements des grands tabliers métalliques.

Il n'a pas pour objectif de modifier la fréquence ou les horaires de passage des trafics ferroviaire ou fluvial ». (Pièce 1)

L'étude d'impact développe l'aspect sécurité (pièce 6 : étude d'impact p164). « Le projet de régénération du pont-rail de Chaponval s'inscrit dans le cadre du maintien en sécurité des installations actuelles, ainsi que dans la politique nationale de régénération des grands tabliers métalliques anciens (110 ans pour ce Pra) supérieur à 30 mètres.

Le Procès-Verbal d'inspection détaillée du 28 novembre 2016 indique que « l'ouvrage est en mauvais état (corrosion creusant à différents endroits, nombreuses déconsolidations naissantes et fissures sur divers éléments, déformations localisées...) ».

Ainsi, l'absence d'un nouveau tablier à la place de l'existant ne permettrait pas un franchissement sécurisé du pont-rail pour les voyageurs empruntant les trains circulant sur la ligne n°329 000, et pourrait à terme générer des accidents, voire un effondrement du pont et ainsi engendrer l'interruption du trafic. »

A terme le risque serait l'interruption du trafic sur ce pont, ce qui impacterait tous les usagers de la ligne entre Pontoise et Persan, sans parler du fret.

Par ailleurs la synthèse des effets permanents du projet sur l'environnement en phase opérationnelle (pièce 5 pages 40 à 43) montre qu'il n'y a pas d'effet significatif ou des effets positifs forts, selon les milieux ou environnements étudiés.

Réponse de SNCF Réseau : Cette contribution n'amène pas de réponse de la part de SNCF Réseau. En effet, elle rappelle les points clés de l'étude d'impact et les objectifs du projet.

Observation 15 : sans commentaires.

3. REPONSES AUX QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE

3.1 Les aires d'étude du milieu naturel

Le dossier présente une carte difficile à lire (Pièce 6a, figure 37, p.55).

Question : pouvez-vous fournir une carte en format A4 faisant ressortir clairement les périmètres notamment de l'aire d'étude rapprochée ? Et la superposition avec les zones de chantier ?

Réponse de SNCF Réseau :

Ci-après, la carte présentant la localisation des aires d'étude et emprises du projet de régénération du PRA de Chaponval.

Question n°1

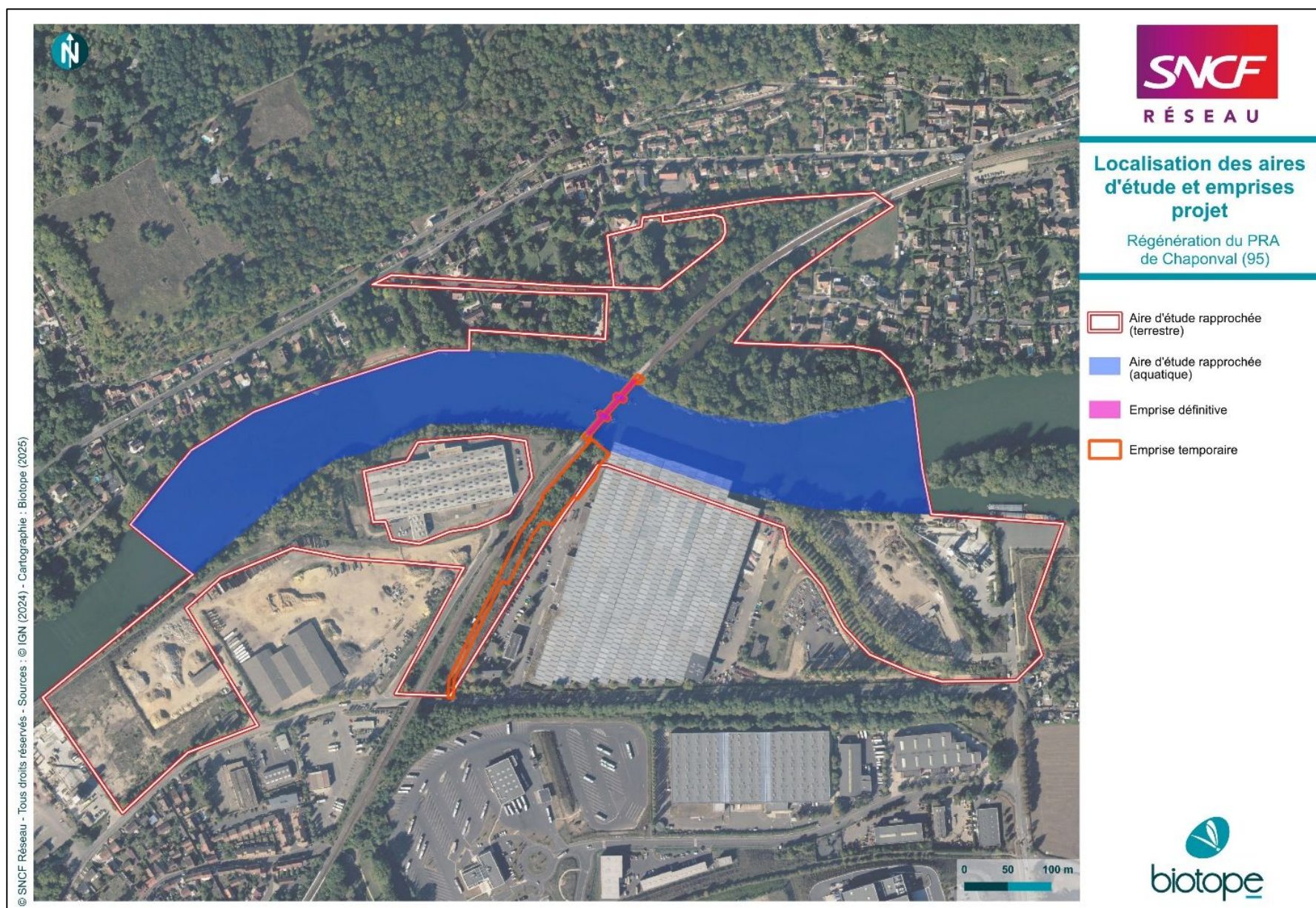
Dans la pièce 6a, § 4.3.3 p; 243 on parle des effets résiduels des travaux sur une surface de 4.497m². Cela correspond à la surface d'impact brut vis-à-vis des habitats ouverts et semi-ouverts. Cette surface (représentée par le polygone orange ci-dessous) se situe au sein des emprises temporaires des travaux..

On lit que cet impact *temporaire* durera entre 6 à 7 ans et une fonctionnalité des habitats restaurée au bout de 4 ans environ. Enfin, l'impact résiduel *permanent*, sera lui de 0 grâce à un suivi de la remise en état du site.

Mon avis : (voir aussi mon avis dans l'observation 12)

La carte permet de visualiser la zone précise du chantier dans le contexte des continuités écologiques. Elle montre un périmètre relativement restreint de l'impact sur le milieu naturel.

Je prends acte de l'engagement du MO à partir de son assertion que 'Avec la mise en œuvre du panel de mesures ER aucun impact résiduel notable ne subsiste, aucune perte de biodiversité n'est notée. Cela concerne aussi les espèces protégées.'



3.2 Communication et information préalable du public

Le dossier apporte de nombreux éléments sur les actions de dialogue territorial que vous avez menées dès la conception du projet 2019-2020 (Pièce 2a et pièce 6c).

Question : Pourriez-vous porter à ma connaissance la synthèse des résultats des consultations que vous avez menées avec les acteurs cités dans Annexes à l'étude d'impact (pièce 6c, p.13) et celles prévues en juin 2025 avec les acteurs mentionnés dans la Note de contexte (Pièce 2a, §4, p.15) ?

Réponse de SNCF Réseau :

Dès 2022, SNCF Réseau a rencontré les élus des deux communes concernées par ce projet afin de leur présenter le programme de travaux, planning et mesures. Par la suite, des rencontres à chaque phase du projet ont eu lieu pour en présenter son avancement et les procédures réglementaires auxquels le projet est soumis.

L'entretien et la restauration des berges de l'Oise étant une prérogative du Syndicat Mixte des Berges de l'Oise, une rencontre a été réalisée avec cet acteur en 2023 afin de présenter le projet, ses conséquences sur le chemin de halage et recueillir leurs observations.

Ces rencontres ont permis à ces acteurs de remonter des sujets sensibles liés au territoire à SNCF Réseau et ainsi permettre une meilleure anticipation et adaptation des études réalisées pour faciliter l'arrivée du chantier sur le territoire (coupure du chemin de halage, présence de l'école primaire de Chaponval, installation des aires de chantier, circulation des poids lourds...).

En novembre 2023, SNCF Réseau est intervenu lors d'un sous-comité local des usagers organisé par VNF afin de présenter aux bateliers ce projet et ses conséquences sur la navigation. Des échanges réguliers ont été mis en place avec VNF dès 2020.

L'adresse mail de contact du projet a également permis à des acteurs économiques présents sur la zone d'Epluches de s'informer sur le chantier à venir et prendre attache avec l'équipe projet.

En amont de l'enquête publique, SNCF Réseau a adressé un courrier aux principales associations de préservation de l'environnement recensée sur le territoire afin de leur présenter ce projet et les informer de la mise en œuvre d'une enquête publique.

Afin de continuer d'informer le territoire sur la réalisation de ce projet et l'arrivée du chantier, de nouvelles actions de communication seront réalisées durant la phase chantier.

Question n°2

Les éléments du dossier, les documents portés à ma connaissance et la réponse informative du MO indiquent que la démarche de dialogue territorial est menée de manière ininterrompue et concrètement à toute étape du projet, comme processus volontaire.

Mon avis :

Pour un projet non soumis au débat public, cette stratégie de dialogue sera aussi importante en phase travaux que post-travaux avec, pourquoi pas, l'idée de mettre en place un comité de suivi incluant les personnes motivées et de bonne volonté de la société civile.

3.3 Diagnostic des nuisances sonores

L'EI reconnaît l'enjeu des nuisances sonores sur les riverains et surtout sur les travailleurs du chantier. Il note qu'aucune habitation n'est à proximité immédiate mais que plusieurs équipements sensibles, écoles et centre équestre, se trouvent respectivement à 125m à AsO, à 520 et 660 mètres à SOA.

L'EI estime que l'effet du chantier est jugé « faible, négatif et temporaire ».

L'Etude d'impact précise que l'état initial du cadre de vie, environnement sonore et qualité de l'air, est basé sur les réglementations nationales qui fixent des valeurs seuils à ne pas dépasser, notamment articles L.221-1 et L.222-6 du CEnvi. (Pièce 6a, p.323).

Pour mémoire, l'article R.1334-36 du Code de la Santé publique, pour les bruits provenant de travaux, de démolition ou de construction, n'impose aucun niveau limite et aucune limite d'émergence.

Vous proposez la mesure MR29 visant à réduire les émissions sonores : Le niveau acoustique maximum à ne pas dépasser en limite de chantier serait 85dB(A) et 80 dB(A) à 10m d'un engin ou d'un outil, (Pièce 6a, p. 220).

Question : Quelle a été votre méthode pour déterminer ces seuils : un diagnostic de l'état initial avec des points de mesure d'impact à des distances différentes, des hypothèses d'émergences de bruit et sur les incidences cumulées des différentes sources d'émission ?

Si ce diagnostic et une étude prévisionnelle existent mais n'ont pas été intégrés dans l'EI, il serait utile de le préciser.

Réponse de SNCF Réseau :

Les engins de chantier doivent respecter une réglementation en matière d'émission sonore. L'arrêté du 22 mai 2006 fixe à l'aide d'un tableau et selon différents matériels, les niveaux admissibles de puissance acoustique applicables. L'analyse a été faite au regard de chaque engin qu'il est prévu d'utiliser pour réaliser ce chantier, et à une distance de 10m. Elle est donc basée sur des valeurs issues d'un catalogue, sans considérer les éventuels cumuls de sources sonores. Il n'y a pas eu de mesures acoustiques réalisées dans le cadre de ce projet pour déterminer ses valeurs. Par ailleurs, dans le cadre du marché de travaux, l'entreprise devra produire un dossier bruit de chantier conformément aux dispositions du code de l'environnement (article R. 571-50) et proposer des mesures de limitation des nuisances acoustiques pendant les travaux. Ce dossier sera transmis un mois avant le démarrage des travaux à la préfecture du Val-d'Oise et mairies d'Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône.

Question n°3

Le dossier prend en compte l'impact sonore et vibratoire du chantier (Pièce 6a, § 4.5.5.5.2 p.219 à 221). Vu les distances relativement éloignées des habitations et d'établissements sensibles, l'enjeu majeur porte sur la santé des travailleurs du chantier. A partir de ce diagnostic, le MO décline les mesures ERC sur la gestion environnementale du chantier. L'approche est à la fois théorique (catalogue) et empirique (gestion par type d'engins). La stratégie se confie à maîtriser les impacts sonores des machines de chantier.

La réponse du MO est explicite : il n'y a pas eu de diagnostic acoustique lié au projet dans son ensemble. On peut regretter qu'il n'explique pas pourquoi.

Mon avis :

Ce volet est le point faible de l'étude d'impact.

Je regrette l'absence de diagnostic approfondi avec quantification des impacts et des seuils de référence visés, la nuit et le jour. La formulation du niveau des impacts, proches ou éloignés, est plus approximative qu'objective, même si elle s'appuie sur le retour d'expérience d'autres chantiers.

Je note que l'Autorité environnementale n'a pas demandé de diagnostic sonore ni vibratoire vu que l'enjeu est estimé « faible et temporaire » sur une population relativement éloignée de la zone chantier. Il n'y a pas de défi de relocalisation de la population pour les soustraire à des nuisances qui seraient élevées.

Au crédit du projet, je note que les mesures annoncées MR 29 et MR 30 visent à réduire l'impact sur la santé des travailleurs du chantier.

Cependant je suis préoccupée par les seuils préconisés, 85 dB(A) proche d'un engin et 80 dB(A) à 10m, surtout dans un environnement relativement peu bruyant.

A titre de comparaison, les objectifs préconisés en phase travaux sur un site de forage de géothermie en quartier urbain très dense (pour lequel j'avais diligenté l'enquête publique et qui contenait un diagnostic officiel sur les nuisances sonores et vibratoires) sont:

- Pour le chantier global : impact maximum limité à 60 dB(A) jour
- Pour le forage : de 53.5 à 59.3 dB(A) jour et à 36 dB(A) pour la nuit.
- L'émission globale du chantier en moyenne, en continu, 85 dBA.

Il est connu que pour les impacts acoustiques de chantier de démolition ou construction, aucun critère réglementaire ou aucun niveau limite ne sont imposés.

Seul le sera le non-respect des conditions fixées par les autorités préfectorales et communales telles que l'insuffisance de précautions appropriées et un comportement anormalement bruyant (en lien avec les émergences de bruit)

Sachant que le MO cherche à réaliser le projet de toute façon, il sera d'autant plus important qu'il se réfère aux valeurs préconisées par l'Organisation mondiale pour la santé (OMS).

Pour trouver des solutions, aussi bien techniques qu'organisationnelles, je recommande que la globalité du chantier serve de base à l'évaluation des impacts, pas seulement au niveau de chaque engin.

3.4 Les coûts

Différents chiffres apparaissent dans différents documents.

Question : Pouvez-vous indiquer le cout global estimé du projet et la répartition pour le cout d'investissement (génie civil) plus de 5 M€ et l'estimation du cout des mesures ERC et de leur suivi ?

Réponse de SNCF Réseau :

Le cout global estimé du projet est d'environ 20 M€ dont environ 10 M€ pour les travaux « génie civil ».

Sur le budget « travaux », la part dédiée aux sujets environnementaux est d'environ 4%. A ce pourcentage, vient s'ajouter le budget qui sera prévue par l'entreprise travaux pour la mise en œuvre et le suivi des mesures environnementales (écologue dédié, surveillance, gestion environnementale du projet coté entreprise, etc...). La consultation est actuellement en cours et l'évaluation plus précise ne peut être communiquée à ce jour.

Question n°4 :

Au crédit de l'Etude d'impact, on trouve une estimation des couts associés au mesures ERC en lien notamment avec le milieu naturel (pièce 6a, p. 318 à 320).

Dans sa réponse le MO, précise qu'une partie sera financée par le budget travaux de SNCF Réseau auquel s'ajoutera le financement par les entreprises.

Mon avis : (voir aussi mon avis dans l'observation n°12)

Etant donné les préoccupations exprimées sur le suivi efficace des mesures ERC, aussi bien par l'Ae que par les citoyens, il est utile de comprendre comment les mesures ERC seront financées.

On peut se demander si les capacités financières des entreprises seront à la hauteur des ambitions du MO pour la qualité de mise en œuvre des mesures ERC sur le moyen terme.

Une collaboration entre SNCF Réseau et la société civile pour le suivi de la restauration du site après-travaux pourrait avoir son utilité.

ANNEXES

(Pour la bonne compréhension du rapport)

1	ARRÊTÉ PRÉFECTORAL D'OUVERTURE D'ENQUÊTE N°18279
2	LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE
3	DÉLIBÉRATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE SAUSSERON IMPRESSIONISTES
4	DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL D'AUVERS SUR OISE



**PRÉFET
DU VAL-D'OISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

Arrêté préfectoral n° 18379

portant ouverture d'enquête publique préalable à l'obtention de
l'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement

Projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de
Saint-Ouen-l'Aumône

Le préfet du Val-d'Oise

Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'ordre national du Mérite

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L.123-1, L.181-1 et suivants, L.214-1 à L.214-8, R.122-2 et R.123-1 à R.123-34 ;

Vu le décret du 9 mars 2022 portant nomination de M. Philippe COURT, préfet du Val-d'Oise ;

Vu le décret en date du 6 mars 2025 nommant madame Hélène GIRARDOT en qualité de secrétaire générale de la préfecture du Val-d'Oise, sous-préfète de l'arrondissement de Pontoise ;

Vu l'arrêté du Premier ministre du 10 avril 2024 portant nomination de M. Nicolas FONTAINE, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, en qualité de directeur départemental des territoires du Val-d'Oise à compter du 15 avril 2024 ;

Vu l'arrêté ministériel du 09 septembre 2021 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement ;

Vu l'arrêté n°24-040 du 29 juillet 2024 donnant délégation de signature à M. Nicolas FONTAINE, directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

Vu l'arrêté n°18189 du 3 avril 2025 donnant subdélégation de signature aux collaborateurs de M. Nicolas FONTAINE, directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

Vu l'arrêté n°25-043 du 16 juin 2025 modifiant l'arrêté n°25-011 du 28 mars 2025 donnant délégation de signature à Mme Hélène GIRARDOT, secrétaire générale de la préfecture du Val-d'Oise et sous-préfète de l'arrondissement de Pontoise ;

Vu l'arrêté n° 2007/8482 du 5 octobre 2007 portant répartition de compétences en matière de police de l'eau et des milieux aquatiques et de la police de la pêche dans le département du Val-d'Oise ;

Vu la demande d'autorisation environnementale déposée le 13 novembre 2023 par SNCF Réseau, enregistrée sous le n°GunEnv 0100034382 relative au Projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône ;

Vu l'avis de l'Agence Régionale de la Santé (ARS) du 18 décembre 2023 ;

Vu l'avis rendu par l'autorité environnementale, l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable (IGEDD) et ses recommandations, à la date du 27 mars 2025 ;

Vu le dossier d'enquête publique, présenté à l'appui de cette demande, réputé complet et régulier à la date du 22 mai 2025, par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, Service politiques et police de l'eau ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

ARRÊTE

Article 1 : Une enquête publique, d'une durée de 30 jours, est ouverte sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône au titre des articles R 123-1 et suivants du code de l'environnement, du :

lundi 18 août 2025 au mardi 16 septembre 2025 inclus

Cette enquête est préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale sollicitée par SNCF Réseau, représenté par monsieur Christian GRAEFF, pilote d'opération SNCF Réseau, pour le projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône, au titre de la loi sur l'eau, notamment l'article R214-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour délivrer ou refuser, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale demandée.

Article 2 : Le projet de régénération du pont-rail de Chaponval, bien que n'étant concerné que par des rubriques IOTA qu'aux seuils du régime déclaratif, est soumis à instruction selon le régime de l'autorisation environnementale en raison de la décision n° F-011-20-C-0137 du 14 décembre 2020 de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).
En conséquence, une enquête publique est nécessaire.

Article 3 : Toutes les pièces du dossier imprimées ainsi qu'un registre d'enquête seront déposés au Service Urbanisme dans la mairie annexe d'Auvers-sur-Oise et à la mairie de Saint-Ouen-l'Aumône, et seront accessibles au public pendant toute la durée de l'enquête soit :

du lundi 18 août 2025 au mardi 16 septembre 2025 inclus, aux heures habituelles d'ouverture des bureaux.

Le siège de l'enquête publique est la commune d'Auvers-sur-Oise.

Le dossier d'enquête pourra être consulté gratuitement sur un support informatique mis à disposition du public et installé dans la mairie principale d'Auvers-sur-Oise.

Le dossier d'enquête sera également consultable sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise à l'adresse suivante :

<https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

et sur un registre dématérialisé accessible à l'URL :

<https://www.enquete-publique-pont-rail-chaponval.fr>

Dès l'affichage de l'avis d'enquête, toute personne peut sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique en adressant sa demande auprès de M. Christian Graeff, pilote d'opération SNCF Réseau, à l'adresse suivante : pontchaponval@reseau.sncf.fr

Article 4 : Les observations et propositions pourront être formulées par le public selon l'une des modalités suivantes :

- consignation sur les registres d'enquête ouverts à l'annexe de la mairie d'Auvers-sur-Oise et de la mairie de Saint-Ouen-l'Aumône ;

- courrier remis ou adressé par la poste aux mairies d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône, à l'attention de madame la commissaire enquêtrice :

Mairie d'Auvers-sur-Oise : Hôtel de ville, rue du général de gaulle 95430 AUVERS-SUR-OISE

Mairie de Saint-Ouen-l'Aumône : 2 place Mendès France 95310 SAINT-OUEN-L'AUMONE

- courrier électronique adressé à l'attention de la commissaire enquêtrice à l'adresse suivante : enquete-publique-pont-rail-chaponval@registre-dematerialise.fr

- dépôt sur le registre dématérialisé accessible à l'URL : <https://www.enquete-publique-pont-rail-chaponval.fr>

les courriers et courriels adressés et reçus après la clôture de l'enquête soit le mardi 16 septembre à 17h00, seront remis à la commissaire enquêtrice mais ne seront pas pris en compte.

Les observations et propositions écrites par voie postale ou reçues lors des permanences seront consultables dans les mairies respectives.

Les observations reçues par voie électronique seront consultables sur le registre dématérialisé.

Article 5 : Par décision n°E25000048/95 du 10 juin 2025, le président du tribunal administratif de Cergy a désigné :

■ Mme Annie-Joëlle JASON en qualité de commissaire enquêtrice.

■ Mme Annie LE FEUVRE en qualité de commissaire enquêtrice suppléant.

Cette dernière recevra le public à l'annexe de la mairie d'Auvers-sur-Oise et à la mairie de Saint-Ouen-l'Aumône selon le calendrier suivant :

COMMUNE	DATES	Horaires des permanences
Auvers-sur-Oise	lundi 18 août 2025	de 13h30 à 16h30
	jeudi 11 septembre 2025	de 15h00 à 18h00
	mardi 16 septembre 2025	de 13h30 à 16h30
Saint-Ouen-l'Aumône	vendredi 22 août 2025	de 13h30 à 16h30
	samedi 6 septembre 2025	de 9h00 à 12h00

Mairie d'Auvers-sur-Oise : Hôtel de ville, rue du Général de Gaulle 95430 AUVERS-SUR-OISE

Mairie de Saint-Ouen-l'Aumône : 2 place Mendès France 95310 SAINT-OUEN-L'AUMONE

Article 6 : Le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rappelé dans les huit premiers jours dans deux journaux diffusés dans le département du Val-d'Oise.

L'avis sera publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tous les autres procédés, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, sur le territoire des communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône aux lieux habituels d'affichage administratif.

Tout autre support publicitaire pourra être utilisé par les communes, si elles le jugent nécessaire.

Article 7 : Les conseils municipaux des communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône, ainsi que la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) et la communauté de communes Sausseron Impressionnistes sont appelées à donner leur avis sur la demande présentée, dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête.

Article 8 : Les registres d'enquête seront cotés et paraphés par la commissaire enquêtrice.

Après clôture de l'enquête publique, ce registre sera mis à la disposition de la commissaire enquêtrice et clos par elle. Sous huit jours, la commissaire enquêtrice convoquera le pétitionnaire, pour lui communiquer ses observations écrites et orales qui seront toutes consignées dans un procès-verbal et l'invitera à produire dans un délai de 15 jours, un mémoire en réponse.

En application de l'article L123-15 du code de l'environnement, la commissaire enquêtrice dispose d'un délai de 30 jours pour remettre au préfet son rapport et ses conclusions motivées.

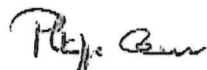
Article 9 : Une copie du rapport et des conclusions de la commissaire enquêtrice sera tenue à la disposition du public, pendant un an, 15 jours après la remise de ces documents au service organisateur, en mairie d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône et à la direction départementale des territoires du Val-d'Oise - guichet unique de l'eau. Tous ces documents seront également accessibles, dans le même délai, sur le site internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise à l'adresse suivante :

<https://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

Article 10 : Le directeur départemental des territoires du Val-d'Oise, la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) et la communauté de communes Sausseron Impressionnistes, les maires des communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône et la commissaire enquêtrice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Cergy, le 17 JUIL. 2025

Le préfet



Philippe COURT

À l'attention de

Christian GRAEFF
Pilote d'opération – Paris Nord
SNCF – DIRECTION GENERALE ILE – DE – FRANCE
Direction De La Modernisation Et Développement
10 rue Camille Moke – CS 80001 – 93312 Saint Denis

22/09/2025

Objet : Procès- verbal de synthèse pour l'enquête n° E 21000048/95

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour la régénération du pont-rail de Chaponval s'est déroulée sur 30 jours consécutifs depuis le lundi 18 aout, 08h30, au mardi 16 septembre 2025, 17h00 selon les dispositions prévues à l'arrêté préfectoral n° 18379 du 17/07/2025.

Après avoir examiné toutes les contributions, je vous adresse ce procès-verbal de synthèse dont l'objet est de porter à votre connaissance les préoccupations exprimées par le public, en application de l'article R.123-18 du Code de l'environnement. Il contient le texte anonymisé des observations du public consignés sur le registre dématérialisé, aucune observation n'a été consigné dans les registres papier, et une grille de dépouillement par thématique.

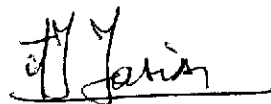
Il contient aussi un rappel des avis des autorités et des services consultés recueillis avant l'enquête ainsi que les avis attendus pendant l'enquête.

Je vous remercie ainsi que les représentants du Pôle procédures réglementaires et ingénierie environnementale ainsi que du Pôle chargé de la concertation Ile-de-France pour leur collaboration continue pendant l'enquête.

Afin de compléter l'information du public et en vue de préparer mon rapport et mes conclusions motivées, vos éventuels éléments de réponse aux observations du public ainsi qu'à mes questions, seront bienvenus dans un délai de quinze jours.

Ce procès-verbal de synthèse contenant vos réponses éventuelles et l'examen que j'en ferai, sera intégré au rapport final d'enquête.

J'ai noté le rendez-vous prévu le mardi 23 septembre à 15h00 dans vos locaux pour vous remettre ce procès-verbal.



La commissaire enquêtrice

Madame Annie Joëlle Jasion

**PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE
DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Enquête n° 25000048/95

Remis le : 23 septembre 2025

Signature du maître d'ouvrage :

GRATIER Chloé 10 

Signature de la commissaire enquêtrice :

AI. Jasion
AI. JASION

À l'attention de

Christian GRAEFF
Pilote d'opération – Paris Nord
SNCF – DIRECTION GENERALE ILE – DE – FRANCE
Direction De La Modernisation Et Développement
10 rue Camille Moke – CS 80001 – 93312 Saint Denis

22/09/2025

Objet : Procès- verbal de synthèse pour l'enquête n° E 21000048/95

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour la régénération du pont-rail de Chaponval s'est déroulée sur 30 jours consécutifs depuis le lundi 18 aout, 08h30, au mardi 16 septembre 2025, 17h00 selon les dispositions prévues à l'arrêté préfectoral n° 18379 du 17/07/2025.

Après avoir examiné toutes les contributions, je vous adresse ce procès-verbal de synthèse dont l'objet est de porter à votre connaissance les préoccupations exprimées par le public, en application de l'article R.123-18 du Code de l'environnement. Il contient le texte anonymisé des observations du public consignés sur le registre dématérialisé, aucune observation n'a été consigné dans les registres papier, et une grille de dépouillement par thématique.

Il contient aussi un rappel des avis des autorités et des services consultés recueillis avant l'enquête ainsi que les avis attendus pendant l'enquête.

Je vous remercie ainsi que les représentants du Pôle procédures réglementaires et ingénierie environnementale ainsi que du Pôle chargé de la concertation Ile-de-France pour leur collaboration continue pendant l'enquête.

Afin de compléter l'information du public et en vue de préparer mon rapport et mes conclusions motivées, vos éventuels éléments de réponse aux observations du public ainsi qu'à mes questions, seront bienvenus dans un délai de quinze jours.

Ce procès-verbal de synthèse contenant vos réponses éventuelles et l'examen que j'en ferai, sera intégré au rapport final d'enquête.

J'ai noté le rendez-vous prévu le mardi 23 septembre à 15h00 dans vos locaux pour vous remettre ce procès-verbal.

La commissaire enquêtrice

Madame Annie Joëlle Jasion

**PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE
DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Enquête n° 25000048/95

Remis le :

Signature du maître d'ouvrage :

Signature de la commissaire enquêtrice :

TABLE DES MATIÈRES

1	Rappel de l'objet de l'enquête	4
2	Avis recueillis avant l'enquête.....	4
2.1	Avis de l'Autorité environnementale	4
2.2	Consultation des services	4
3	Avis attendus en cours d'enquête.....	4
3.1	des collectivités territoriales.....	4
3.2	de l'Architecte des bâtiments de France	5
4	Observations du public	5
4.1	Bilan comptable	5
4.2	Synthèse des thèmes	7
4.3	Examen Des observations	11
4.4	Questions de la commissaire enquêtrice	15
	ANNEXE grilles de dépouillement.....	17

1 RAPPEL DE L’OBJET DE L’ENQUÊTE

L’objet est une demande d’autorisation environnementale unique préalable au projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les communes d’Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen l’Aumône dans le département du Val d’Oise.

Le projet répond à des objectifs de sécurité du trafic ferroviaire (fret et voyageurs) par le remplacement d’un tablier vieillissant et à la pérennisation sur du très long terme (minimum 100 ans) de l’infrastructure.

2 AVIS RECUEILLIS AVANT L’ENQUÊTE

2.1 AVIS DE L’AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L’Autorité environnementale (Ae-IGEDD) estime que l’étude d’impact est « correctement proportionnée compte tenu des enjeux et de la nature du projet ». Par ailleurs la DRIEAT estime que les réponses apportées à l’Ae semblent complètes et étayées (cf. mémoire en réponse de SNCF Réseau).

2.2 CONSULTATION DES SERVICES

Les services ont été consultés lors de l’enquête administrative menée par la DRIEAT dès le 24/11/2023. Sur une liste de 7 services, 4 ont rendu un avis : l’Agence régionale de santé (ARS), le département de l’hydrologie et prévision des crues, l’Office français de la biodiversité (OFB) et le service nature et paysage.

Les avis obtenus étaient favorables avec des réserves. Un mémoire de réponse par SNCF Réseau à la demande de compléments qui en a résulté, a permis de lever toutes les interrogations ou réserves émises par les services (cf. Avis de recevabilité DRIEAT).

3 AVIS ATTENDUS EN COURS D’ENQUÊTE

3.1 DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Au moment de la rédaction de ce PV, le dossier d’enquête ne contient pas les délibérations des collectivités concernées, Auvers-sur-Oise, Saint-Ouen l’Aumône, Communauté de communes Sausseron Impressionnistes et la Communauté d’agglomération de Cergy-Pontoise. Par sollicitation de la préfecture du Val d’Oise, faite par courrier du 17/07/2025, les conseils municipaux ont été avisés qu’ils ont 15 jours au plus tard après la clôture de l’enquête du 16 septembre pour envoyer leurs délibérations.

J’ai espoir que celles-ci, une fois enregistrées par la préfecture du Val d’Oise, puissent être portées à ma connaissance avant que je finalise mon rapport et mes conclusions.

Sans préjuger des futures délibérations, j’ai retenu de mes entretiens informels avec le Directeur de l’urbanisme de SOA, le 6 septembre, et avec Madame la maire d’Auvers sur Oise et présidente de la Communauté de communes Sausseron Impressionnistes le 11 septembre, qu’en principe les municipalités sont favorables au projet de régénération du PRA de Chaponval.

3.2 DE L'ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE (ABF)

Au moment de la rédaction de ce PV, l'avis de l'ABF pour une autorisation préalable au titre du Code du patrimoine n'est pas connu.

Au vu des messages électroniques portés à ma connaissance par SNCF Réseau, je confirme qu'ils fournissent la preuve de la saisine faite en octobre 2023 suivie d'une rencontre avec l'ABF :

AUE - Architecte des bâtiments de France – Adjoint au chef de service
Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Val-d'Oise (UDAP 95)

En janvier 2024, le maître d'ouvrage a modifié la proposition architecturale du pont suite à ces échanges. La dernière relance de SNCF Réseau datée du 17 avril 2024 indique :

« Bonjour Monsieur ...

Bien conscient que notre dossier de proposition architecturale pour notre ouvrage n'est pas un dossier prioritaire, nous nous devons quand même d'avoir votre avis sur le sujet pour valider nos choix pour le montage des dossiers de consultation pour l'appel d'offre du marché concerné.

Sans retour de votre part dans les prochaines semaines, nous considéreront que celle-ci est acceptable dans l'état ».

A ce jour, l'ABF n'a pas envoyé de réponse.

4 OBSERVATIONS DU PUBLIC

4.1 BILAN COMPTABLE

La participation des citoyens a été assez faible quantitativement puis a augmenté dans les trois derniers jours de l'enquête.

Décompte : 15 contributions recueillies

Pour l'analyse : 13 contributions après déduction de 2 doublons

100% ont été portées au registre dématérialisé. Aucune contribution n'a été consignée dans les registres papier, ni envoyée par courrier postal ou par voie électronique.

Les observations ne sont étayées par aucun document, ou carte ou contre-proposition.

Type de contributeur

Sur les 13 contributions, une seule est émise par une association, *l'Association Allons-y à vélos* d'Auvers-sur-Oise. Les autres sont produites par des particuliers dont six de manière anonyme soit 40% des contributions.

La répartition géographique

Les observations sont émises par une communauté d'intérêt élargie, non restreinte à la population directement impactée par le projet. Les villes sont :

- En Val d'Oise : 5 auteurs d'Auvers sur Oise, 1 de Saint-Ouen l'Aumône, 1 de Pontoise, 1 de Jouy-le-Moutier.
- Autres départements : 1 de Paris (75), 1 de Sartrouville (78), 1 d'Antony (92)
- Villes non renseignées dans 6 contributions.

Les visiteurs

Durant l'enquête, trois personnes sont venues poser des questions en mairie d'Auvers-sur-Oise : un couple soucieux de savoir si leur terrain était touché par le projet et le 18 août lors de ma permanence, un habitant soucieux de savoir si de nouveaux rails seraient ajoutés qui seraient source de nuisances sonores, et si une passerelle pour piétons et vélos était envisagée. Il semble qu'il a ensuite consigné une observation anonyme dans le registre dématérialisé. Aucun visiteur à signaler pour la commune de Saint-Ouen l'Aumône.

Durant les permanences, j'ai pu aider les responsables des services urbanisme à se familiariser avec les pièces du dossier.

Tendance des observations

Sur 13 observations, on compte :

- 1 favorable au projet proprement dit (le PRA)
- 4 plutôt favorables mais avec des questions sur l'étude d'impact
- 4 défavorables pour cause d'impacts sur le milieu naturel (faune)
- 4 avis non exprimés mais sont préoccupés par le contenu de l'étude d'impact

Les statistiques de fréquentation sur le registre dématérialisé :

Le contraste entre le nombre de contributions effectives et le nombre de visiteurs uniques du site est 'abyssal' : 0,6% sur 2137 visiteurs.



Les statistiques de téléchargement des pièces

Il y a un intérêt marqué pour les avis réglementaires et, dans une moindre mesure pour l'étude d'impact

Téléchargements		
1 097 téléchargements réalisés	Les 5 documents les plus téléchargés	
	Avis d'enquête publique	148
	Arrêté d'enquête publique	138
	PIECE 1_Présentation non technique	113
	PIECE 6A_Étude d'impact	86
	PIECE 3_Éléments graphiques(plans)	84
Nombre de téléchargement		

4.2 SYNTHÈSE DES THÈMES

Note : Le mot observation vaut pour le mot contribution

Après clôture des deux registres papier et du registre dématérialisé et lecture de toutes les contributions, je les ai organisées pour les besoins de l'analyse en 4 tableaux (Annexe) :

1. Grille de dépouillement des observations
2. Nombre d'occurrences par thème et sous-thèmes
3. Nom et ville du contributeur
4. Thèmes par numéros d'observation.

Deux thèmes principaux se dégagent : **le projet PRA de Chaponval** et les **impacts environnementaux et humains**. Chacun est décliné en sous-thèmes. Certaines contributions portent sur les deux thèmes à la fois. Une même contribution peut porter sur plusieurs sous-thèmes.

Par exemple, l'observation n°1 consiste en 16 points, chacun étant attribué une fois par sous-thème pertinent.

Le total des contributions est de 13. Par ailleurs il est utile de vérifier le total d'occurrences de chaque thème et de chaque sous-thèmes afin d'identifier les préoccupations marquantes. Dans la synthèse ci-dessous j'ai sélectionné des extraits d'observations représentatives.

Synthèse des % d'occurrences

Thèmes		Sous-thèmes	
Projet	3 soit 21%	Liés au projet	7 soit 21%
Impacts	11 soit 79%	Liés aux impacts	26 soit 79%
Total	14 soit 100%		33 soit 100%

Thème 1 - Le projet PRA de Chaponval

3 contributions sur 13, soit 23%. Thème décliné en 4 sous-thèmes totalisant 7 occurrences réparties comme suit :

- 3 - passerelle piétons et vélos
- 2 - objectifs
- 1 - zones de chantier
- 1 - information du public

Une passerelle piétons/vélos

Je considère le sujet dans le périmètre de l'enquête bien qu'il ne soit pas inscrit dans les objectifs du projet de régénération présentés dans le dossier d'enquête. En effet, d'une part le public évoque un besoin d'autre part, j'ai appris que les mairies avaient abordé la question lors de consultations préalables avec SNCF Réseau.

« Il serait fort judicieux d'ajouter au projet une passerelle pour piétons et vélos afin de contribuer au dynamisme ainsi qu'à l'attractivité de la région »

« Puisque vous réhabilitez le pont, n'y a-t-il pas moyen d'y adjoindre une piste cyclable ? En effet la traversée de l'Oise pour les cyclistes est extrêmement dangereuse tant à Pontoise qu'à Auvers. De plus la distance entre les deux ponts sur l'Oise est de 7 km et le pont de chemin de fer étant pile au milieu constituerait un bon passage d'une rive à l'autre pour les piétons et les vélos »

Les objectifs

Entrent ici les remarques évoquant le fret et le nombre de voies, et l'observation 15 qui décrit les objectifs recherchés du projet.

« J'estime que ce projet doit être mené à bien pour les raisons suivantes : Il concerne le Pont Rail qui permet la circulation de fret et de la ligne H du TRANSILIEN. Cette ligne transporte en moyenne 235 000 voyageurs par jour. ...

Ainsi, l'absence d'un nouveau tablier à la place de l'existant ne permettrait pas un franchissement sécurisé du pont-rail pour les voyageurs empruntant les trains circulant sur la ligne n°329 000, et pourrait à terme générer des accidents, voire un effondrement du pont et ainsi engendrer l'interruption du trafic. »

Zones de chantier et information du public

« Des arbustes ont été déracinés et une palissade a été mise sur une parcelle rue d'Epluches SOA face à la rue de la rivière, la mairie nous a répondu que c'était pour permettre à la SNCF de poser les matériaux nécessaires à la pose du Pont rail de Chaponval. Or dans les documents de l'enquête publique, il n'est jamais fait mention de ce terrain... »

« Je suis DÉFAVORABLE à ce projet de travaux qui risquent de mettre en danger de disparition des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères qui vivent sur les berges alentour ! »

« Le transport de la grue fera -t -il l'objet d'un convoi exceptionnel ? Quelle communication recevront les utilisateurs des voies routières proches ?

« L'agglomération de Cergy Pontoise doit aménager les berges de l'Oise dans le secteur de la Porte Jaune qui comprend une partie de la zone de travaux concernée. Y aura-t-il une incidence sur l'évolution de l'aménagement ? »

Thème 2 – Les impacts environnementaux et humains

11 contributions sur 13 soit 85%. Thème décliné en 9 sous-thèmes totalisant 26 occurrences réparties comme suit :

- 10 - Biodiversité/faune/flore
- 5 - Mesures ERC et suivi
- 2 - Pollutions/air/sol/GES
- 2 - Périmètres/zones ENS
- 2 - Trafic (camion) et circulation (vélos)
- 2 – Impacts humains (habitations, gens du voyage, transport public)
- 1 pour ‘Eau/sol humides’, 1 pour ‘bruit’, 1 pour ‘effets cumulés des projets’.

La biodiversité :

38% des occurrences (du total occurrence des sous-thèmes) concernent l’enjeu de biodiversité de la faune sur les berges. Les contributions semblent refléter une cause environnementale partagée par une communauté d’intérêt élargie plus que l’impact pressenti par la population de proximité.

C’est le principal argument des avis défavorables : le diagnostic environnemental serait insuffisant. Le projet ne serait pas acceptable ‘tel quel’.

« L’impact sur les berges proches est trop important : des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères sont menacés »

« Les berges sont susceptibles d’abriter des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères. IL est donc ESSENTIEL de procéder à un relevé naturaliste AVANT D’ENTREPRENDRE LES TRAVAUX et de PRENDRE LES PRECAUTIONS UTILES A LA PRESERVATION DES ESPECES. »

« Je suis DÉFAVORABLE à ce projet de travaux qui risquent de mettre en danger de disparition des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères qui vivent sur les berges alentour ! Les effets du projet dans sa phase travaux sur la biodiversité sont énormes... »

Les mesures ERC et leur suivi

19% des occurrences - Enjeu perçu pour la phase travaux, la phase de remise en état et la phase exploitation.

« Ayant été informée par le grand intérêt écologique des berges aux alentours du pont-rail de Chaponval, ... je demande que soient garanties toutes les procédures d’évaluation environnementales avant le début des travaux, ainsi que la minimisation maximale des atteintes au milieu naturel lors de l’exécution de ces derniers. »

« Les mesures ERC, notamment les mesures de réduction, ne sont pas suffisantes pour compenser la perte et la destruction de ces habitats, de plus en plus rares en Ile-de-France... La pose de 4 nichoirs à oiseaux pour atténuer l’impact du déboisement et débroussaillage » (Mesures de réduction numéro 23 dans le résumé non technique) montre à quel point l’enjeu environnemental n’est pas pris au sérieux ou, pire, n’est pas compris ou étudié. Pour toutes ces raisons, je ne suis pas favorable à ce projet en l’état. »

Pollution/air/sol - 8% des occurrences

Ce sujet recoupe les préoccupations liées aux impacts du trafic de camions.

« Quel est le nom de la société d'extraction de soufre figurant proche de l'Oise page 155 de l'étude d'impact ? Il semble qu'à cet endroit, il y ait l'entreprise Petitdidier. »

Périmètres/Zones ENS - 8% des occurrences

« L'aire élargie du projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval comprend un Espace Boisé Classé, 2 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, 3 Espaces Naturels Sensibles, 4 Zones de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles et au-dessus de l'Oise. »

Pour résumer, le site se situe sur des continuités écologiques locales des habitats aquatiques, humides et forestiers et donc sur des lieux de déplacements de nombreuses espèces faunistiques.

« ...Par ailleurs la synthèse des effets permanents du projet sur l'environnement en phase opérationnelle (pièce 5 pages 40 à 43) montre qu'il n'y a pas d'effet significatif ou des effets positifs forts, selon les milieux ou environnements étudiés ».

Trafic/circulation- 8% des occurrences

« Le transport de la grue fera-t-il l'objet d'un convoi exceptionnel...? »

« Les rues d'Epluches et Fortes Terres (avec la rue du Fonds de Vaux en prolongation) sont déjà fortement chargées en circulation de poids lourds. Quelles incidences du chantier sur ce trafic ? »

« Pour Allez-y à vélo, il est important de conserver ce passage sous le pont, qui permet de relier, de façon très agréable Auvers, depuis le pont de la D928, et les quais de Pontoise. »

Impacts humains – 8% des occurrences

« L'étude ne semble pas prendre en compte la présence d'habitations proches rue la rue d'Epluches à SOA ou d'une aire des gens du voyage rue des fortes terres. Quels seront les impacts pour ces personnes ? »

Bruit – 4% des occurrences

« En raison de la proximité d'écoles de part et d'autre de l'Oise dont une à Auvers à 230 m, est-il prévu de faire les travaux les plus bruyants pendant l'absence des élèves ? »

« Une fois les travaux terminés le pont rail serait-il moins bruyant ? Le franchissement du pont à l'heure actuelle émet un bruit entendu du quai de la halte Pont Petit et donc des habitations proches (Blanqui, résidence de Pont Petit). »

4.3 EXAMEN DES OBSERVATIONS

Le maître d'ouvrage est invité à apporter tout commentaire et précisions aux observations du public et aux questions de la commissaire enquêtrice présentées ci-dessous. Il peut ajouter ses commentaires après chaque observation.

Note : Afin de respecter les textes législatifs et réglementaires en matière d'anonymisation des observations, aucune donnée à caractère personnel (adresse postale, adresse courriel, numéro de téléphone, etc...) ne sera mentionnée dans la grille de dépouillement des observations ni dans le texte produit ci-dessous. Il en sera de même dans le corps du rapport d'enquête final et/de ses annexes ayant vocation à être publiée et mises en ligne. Seuls les noms des personnes seront cités.

Contribution n° 1 (Web)- Par Dutrannoy Bernadette

1) Des arbustes ont été déracinés et une palissade a été mise sur une parcelle rue d'Epluches SOA face à la rue de la rivière, la mairie nous a répondu que c'était pour permettre à la SNCF de poser les matériaux nécessaires à la pose du Pont rail de Chaponval.

Or dans les documents de l'enquête publique, il n'est jamais fait mention de ce terrain. Il semble même qu'une zone soit aménagée à cet effet du côté Auvers mais finalement supprimée en raison d'une zone humide.

2) Il est prévu tous les ans pendant 5 ans puis tous les 5 ans des mesures de suivi de rétablissement de la faune et de la flore. Aurons-nous accès aux rapports correspondants ? Et pour la pollution éventuelle (plomb, amiante...) combien de temps et à quelles fréquences seront réalisées des analyses ? Pourrons-nous avoir les résultats ?

3) Le site « marais et bois humides de la Vallée du Sausseron », dont 60,01 hectares étaient déjà classés, est désormais étendu avec 21,99 hectares supplémentaires sur la commune de Labbeville. Cet ENS présente un fort intérêt écologique, notamment pour dix espèces de chauve-souris, et pour la conservation de plantes rares voire protégées, telles que les aulnaies-frênaies ou encore les mégaphorbiaies. Cette extension permettra de préserver et restaurer le patrimoine écologique, de lutter contre les espèces invasives et de favoriser l'accueil du public dans le cadre d'actions pédagogiques. Le Conseil Départemental a donc étendu la ZPENS, cela modifie-t-il votre étude?

4) En raison de la proximité d'écoles de part et d'autre de l'Oise dont une à Auvers à 230 m, est-il prévu de faire les travaux les plus bruyants pendant l'absence des élèves ?

5) L'agglomération de Cergy Pontoise doit aménager les berges de l'Oise dans le secteur de la Porte Jaune qui comprend une partie de la zone de travaux concernée. Y aura-t-il une incidence sur l'évolution de l'aménagement ?

6) Pouvons-nous avoir la certitude de ne pas avoir plus de transports de fret après la fin des travaux ?

7) L'étude ne semble pas prendre en compte la présence d'habitations proches rue la rue d'Epluches à SOA ou d'une aire des gens du voyage rue des fortes terres. Quels seront les impacts pour ces personnes ?

8) Les rues d'Epluches et Fortes Terres (avec la rue du Fonds de Vaux en prolongation) sont déjà fortement chargées en circulation de poids lourds. Quelles incidences du chantier sur ce trafic ? Il est inscrit 50 camions au total sur la période des travaux, cela semble peu. Le circuit du bus 1226 sera-t-il gêné par les véhicules entrant ou sortant de la base chantier ?

9) Dans le document Étude d'impact page 127 il est fait référence à 3 communes. Je suppose que c'est une erreur.

10) Une fois les travaux terminés le pont rail serait-il moins bruyant ? Le franchissement du pont à l'heure actuelle émet un bruit entendu du quai de la halte Pont Petit et donc des habitations proches (Blanqui, résidence de Pont Petit...).

11) Quel est le nom de la société d'extraction de soufre figurant proche de l'Oise page 155 de l'étude d'impact ? Il semble qu'à cet endroit, il y ait l'entreprise Petittedier.

12) Pourrons-nous avoir le nom des sociétés sous-traitantes ?

13) Sur l'étude d'impact il est indiqué potentiellement abattage d'arbres ou arbustes. Il est rappelé que la période de nidification court d'avril à fin août. Il faut donc impérativement respecter cette période.

14) Pages 209/210 de l'étude d'impact, il est prévu de revégétaliser à la fin du chantier. Quelles essences seront plantées ? Il est précisé locales ou certifiées. Quel fournisseur et quel suivi de ces plantations ?

15) Le transport de la grue fera-t-il l'objet d'un convoi exceptionnel ? Quelle communication recevront les utilisateurs des voies routières proches ?

16) Dans le chapitre projets existants ou approuvés retenus, il est à noter que certains ne sont plus d'actualité (carrière Fond de Vaux par exemple).

Contribution n°2 (Web) - Doublon de : [Contribution N°1 \(Web\)](#)

Contribution n°3 (Web) - Par Bernadette DUTRANNOY

J'ai vu en limite du chantier la présence d'ambroisie. Or cette plante qui gagne du terrain en France a un pollen hautement irritant. Quelles précautions vont-elles être prises pour éviter la dissémination principalement entre juillet et octobre ?

Contribution n°4 (Web) – par anonyme

Il serait fort judicieux d'ajouter au projet une passerelle pour piétons et vélos afin de contribuer au dynamisme ainsi qu'à l'attractivité de la région. Dans le contexte actuel cela ne peut que profiter aux générations futures.

Contribution n°5 (Web) - Par Lionel de Gayffier

L'impact sur les berges proches est trop important : des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères sont menacés

Contribution n°6 (Web) - Par Dussaussois, Lara

Je pense qu'il est important de laisser des berges naturelles, pour préserver l'habitat de toute une faune sauvage : insectes, oiseaux, chauves-souris...

Contribution n°7 (Web) - Par Claudine Caillet

Les berges sont susceptibles d'abriter des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères. IL est donc ESSENTIEL de procéder à un relevé naturaliste AVANT D'ENTREPRENDRE LES TRAVAUX et de PRENDRE LES PRECAUTIONS UTILES A LA PRESERVATION DES ESPECES...

Contribution n°8 (Web) - Par Distinguin Béatrice

Je suis DÉFAVORABLE à ce projet de travaux qui risquent de mettre en danger de disparition des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères qui vivent sur les berges alentour !

Contribution N°9 (Web) - Par Sylvie Foliguet

Avis de l'association Allez-y à vélo

Puisque vous réhabilitez le pont, n'y a-t-il pas moyen d'y adjoindre une piste cyclable ? En effet la traversée de l'Oise pour les cyclistes est extrêmement dangereuse tant à Pontoise qu'à Auvers. De plus la distance entre les deux ponts sur l'Oise est de 7 km et le pont de chemin de fer étant pile au milieu constituerait un bon passage d'une rive à l'autre pour les piétons et les vélos.

D'autre part, on peut lire page 7 de la pièce 1 « Présentation non technique » : « Concernant les circulations piétonnes et cyclistes, la possibilité de conserver le passage sous l'ouvrage en rive droite, et ses abords sera étudiée ». Pour Allez-y à vélo, il est important de conserver ce passage sous le pont, qui permet de relier, de façon très agréable Auvers, depuis le pont de la D928, et les quais de Pontoise.

Contribution N°10 (Web)- anonyme

AVIS DEFAVORABLE Je suis tout à fait opposé à ce projet qui va impacter des oiseaux, des insectes remarquables ainsi que des chiroptères vivants et s'abritant sur les berges. Une fois encore la biodiversité va être détruite par un projet.

Contribution n°11 (Web) - anonyme

Je suis DÉFAVORABLE à ce projet de travaux qui risquent de mettre en danger de disparition de toute la biodiversité qui existe sur les berges alentour.

Contribution n°12 (Web) - anonyme

L'aire élargie du projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval comprend un Espace Boisé Classé, 2 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, 3 Espaces Naturels Sensibles, 4 Zones de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles et au-dessus de l'Oise.

Pour résumer, le site se situe sur des continuités écologiques locales des habitats aquatiques, humides et forestiers et donc sur des lieux de déplacements de nombreuses espèces faunistiques.

Les effets du projet dans sa phase travaux sur la biodiversité sont énormes : - destruction et dégradation des habitats, de leur zone de reproduction et de leur territoire de chasse (nombreux insectes), de leurs zones de transit. - Pollution des milieux, sans parler des pollutions accidentelles par polluants chimiques, des terrains ou de l'Oise - Destruction des individus résultant du défrichement et du terrassement, collisions, piétinements...

Les mesures ERC, notamment les mesures de réduction, ne sont pas suffisantes pour compenser la perte et la destruction de ces habitats, de plus en plus rares en Ile-de-France.

La « pose de 4 nichoirs à oiseaux pour atténuer l'impact du déboisement et débroussaillage » (Mesures de réduction numéro 23 dans le résumé non technique) montre à quel point l'enjeu environnemental n'est pas pris au sérieux ou, pire, n'est pas compris ou étudié.

Pour toutes ces raisons, je ne suis pas favorable à ce projet en l'état. Je vous remercie pour votre attention.

Contribution n°13 (Web) – doublon de contribution n°12

Contribution n°14 (Web) - Par MALVEZIN Frédérique

Ayant été informée par le grand intérêt écologique des berges aux alentours du pont-rail de Chaponval (insectes remarquables, oiseaux et chauve-souris -dont toutes les espèces sont protégées-), et que ces berges risquent d'être impactées par les travaux, je demande que soient garanties toutes les procédures d'évaluation environnementales avant le début des travaux, ainsi que la minimisation maximale des atteintes au milieu naturel lors de l'exécution de ces derniers.

Contribution n°15 (Web) - Anonyme

J'estime que ce projet doit être mené à bien pour les raisons suivantes : Il concerne « Le Pont Rail » qui « permet la circulation de fret et de la ligne H du TRANSILIEN. Cette ligne transporte en moyenne 235 000 voyageurs par jour. » (Pièce 1)

« L'ouvrage existant côté voie V2 nécessite d'être remplacé pour des raisons de sécurité et de fiabilité de l'exploitation ferroviaire.

Plus précisément, le projet consiste à remplacer les trois tabliers métalliques actuels de la voie V2 du pont par un tablier continu et à renforcer les appuis dans l'Oise et en berges. La hauteur du tablier et la largeur des passes navigables seront conservées en phase définitive.

Le projet répond à des objectifs de sécurité par le remplacement d'un tablier vieillissant, et à la pérennisation sur du très long terme (minimum 100 ans) de l'infrastructure, mais aussi de la stratégie du lissage des remplacements des grands tabliers métalliques.

Il n'a pas pour objectif de modifier la fréquence ou les horaires de passage des trafics ferroviaire ou fluvial ». (Pièce 1)

L'étude d'impact développe l'aspect sécurité (pièce 6 : étude d'impact p164). « Le projet de régénération du pont-rail de Chaponval s'inscrit dans le cadre du maintien en sécurité des installations actuelles, ainsi que dans la politique nationale de régénération des grands tabliers métalliques anciens (110 ans pour ce Pra) supérieur à 30 mètres.

Le Procès-Verbal d'inspection détaillée du 28 novembre 2016 indique que « l'ouvrage est en mauvais état (corrosion creusant à différents endroits, nombreuses déconsolidations naissantes et fissures sur divers éléments, déformations localisées...) ».

Ainsi, l'absence d'un nouveau tablier à la place de l'existant ne permettrait pas un franchissement sécurisé du pont-rail pour les voyageurs empruntant les trains circulant sur la ligne n°329 000, et pourrait à terme générer des accidents, voire un effondrement du pont et ainsi engendrer l'interruption du trafic.

»

A terme le risque serait l'interruption du trafic sur ce pont, ce qui impacterait tous les usagers de la ligne entre Pontoise et Persan, sans parler du fret.

Par ailleurs la synthèse des effets permanents du projet sur l'environnement en phase opérationnelle (pièce 5 pages 40 à 43) montre qu'il n'y a pas d'effet significatif ou des effets positifs forts, selon les milieux ou environnements étudiés.

4.4 QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

4.4.1 Les aires d'étude du milieu naturel

Le dossier présente une carte difficile à lire (Pièce 6a, figure 37, p.55).

Question ; pouvez-vous fournir une carte en format A4 faisant ressortir clairement les périmètres notamment de l'aire d'étude rapprochée ? Et la superposition avec les zones de chantier ?

4.4.2 Communication et information préalable du public

Le dossier apporte de nombreux éléments sur les actions de dialogue territorial que vous avez menées dès la conception du projet 2019-2020 (Pièce 2a et pièce 6c).

Question :

Pourriez-vous porter à ma connaissance la synthèse des résultats des consultations que vous avez menées avec les acteurs cités dans Annexes à l'étude d'impact (pièce 6c, p.13) et celles prévues en juin 2025 avec les acteurs mentionnés dans la Note de contexte (Pièce 2a, §4, p.15) ?

4.4.3 Diagnostic des nuisances sonores

L'EI reconnaît l'enjeu des nuisances sonores sur les riverains et surtout sur les travailleurs du chantier. Il note qu'aucune habitation n'est à proximité immédiate mais que plusieurs équipements sensibles, écoles et centre équestre, se trouvent respectivement à 125m à AsO, à 520 et 660 mètres à SOA.

L'EI estime que l'effet du chantier est jugé « faible, négatif et temporaire ».

L'Etude d'impact précise que l'état initial du cadre de vie, environnement sonore et qualité de l'air, est basé sur les réglementations nationales qui fixent des valeurs seuils à ne pas dépasser, notamment articles L.221-1 et L.222-6 du CEnvi. (Pièce 6a, p.323).

Pour mémoire, l'article R.1334-36 du Code de la Santé publique, pour les bruits provenant de travaux, de démolition ou de construction, n'impose aucun niveau limite et aucune limite d'émergence.

Vous proposez la mesure MR29 visant à réduire les émissions sonores : Le niveau acoustique maximum à ne pas dépasser en limite de chantier serait 85dB(A) et 80 dB(A) à 10m d'un engin ou d'un outil, (Pièce 6a, p. 220).

Question

Quelle a été votre méthode pour déterminer ces seuils : un diagnostic de l'état initial avec des points de mesure d'impact à des distances différentes, des hypothèses d'émergences de bruit et sur les incidences cumulées des différentes sources d'émission ?

Si ce diagnostic et une étude prévisionnelle existent mais n'ont pas été intégrés dans l'EI, il serait utile de le préciser.

4.4.4 Les couts

Différents chiffres apparaissent dans différents documents.

Question

Pouvez-vous indiquer le cout global estimé du projet et la répartition pour le cout d'investissement (génie civil) plus de 5 M€ et l'estimation du cout des mesures ERC et de leur suivi ?

ANNEXE GRILLES DE DEPOUILLEMENT

1/ Grille des observations

2/ Nombre d'occurrences par thème

3/ Nom et ville du contributeur

4/ Thème et numéro des observations

1/ Grille de dépouillement des observations

REGISTRE PAPIER D'AUVERS SUR OISE ET DE SAINT OUEN L'AUMONE : aucune contribution manuscrite ni par courrier postal

REGISTRE DEMATERIALISE : **Total contributions : 13 (+ 2 doublons)**

Contribution N°	Doublon de	Catégories d'analyse	01. Le Projet	01.1 Objectifs	01.2 Zones chantier	01.3 Information du public	01.4 Passerelle pïeton/velo	02. Impacts	02.1 Pollution air/sol/GES	02.2 Périmètre/zones ENS	02.3 Eau/zones humides	02.4 Biodiversité/faune/flore	02.5 Bruit	02.6 Trafic/circulations	02.7 Effets cumulés	02.8 Mesures ERC/suivi	02.9 Impacts humains	03. Avis	03.1 Favorable	03.2 Favorable avec réserve	03.3 Défavorable	03.4 Non exprimé	Contribution
1	-	01. Le Projet 01.1 Objectifs 01.2 Zones chantier 01.3 Information du public 01.4 Passerelle pïeton/velo 02. Impacts 02.1 Pollution air/sol/GES 02.2 Périmètre/zones ENS 02.3 Eau/zones humides 02.4 Biodiversité/faune/flore 02.5 Bruit 02.6 Trafic/circulations 02.7 Effets cumulés 02.8 Mesures ERC/suivi 02.9 Impacts humains 03.4 Non exprimé	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	Enquête publique Pont rail Chaponval : 1) Des arbustes ont été déracinés et une palissade a été mise sur une parcelle rue d'Epluches SOA face à la rue de la rivière, la mairie nous a répondu que c'était pour permettre à la SNCF de poser les matériaux nécessaires à la pose du Pont rail de Chaponval. Or dans les documents de l'enquête publique, il n'est jamais fait mention de ce terrain. Il semble même qu'une zone soit aménagée à cet effet du côté Auvers mais finalement supprimée en raison d'une zone humide. 2) Il est prévu tous les ans pendant 5 ans puis tous les 5 ans des mesures de suivi de rétablissement de la faune et de la flore. Aurons-nous accès aux rapports correspondants ? Et pour la pollution éventuelle (plomb, amiante...) combien de temps et à quelles fréquences seront réalisées des analyses ? Pourrons-nous avoir les résultats ? 3) Le site « marais et bois humides de la Vallée du Sausseron », dont 60,01 hectares étaient déjà classés, est désormais étendu avec 21,99 hectares supplémentaires sur la commune de Labbeville. Cet ENS présente un fort intérêt écologique, notamment pour dix espèces de chauve-souris, et pour la conservation de plantes rares voire protégées, telles que les aulnaies-frênaies ou encore les mégaphorbiaies. Cette extension permettra de préserver et restaurer le patrimoine écologique, de lutter contre les espèces invasives et de favoriser l'accueil du public dans le cadre d'actions pédagogiques. Le Conseil Départemental a donc étendu la ZPENS, cela modifie-t-il votre étude? 4) En raison de la proximité d'écoles de part et d'autre de l'Oise dont une à Auvers à 230 m, est-il prévu de faire les travaux les plus bruyants pendant l'absence des élèves ? 5) L'agglomération de Cergy Pontoise doit aménager les berges de l'Oise dans le secteur de la Porte Jaune qui comprend une partie de la zone de travaux concernée. Y aura t il une incidence sur l'évolution de l'aménagement ? 6) Pouvons-nous avoir la certitude de ne pas avoir plus de transports de fret après la fin des travaux? 7) L'étude ne semble pas prendre en compte la présence d'habitations proches rue la rue d'Epluches à SOA ou d'une aire des gens du voyage rue des fortes terres. Quels seront les impacts pour ces personnes ? 8) Les rues d'Epluches et Fortes Terres (avec la rue du Fonds de Vaux en prolongation) sont déjà fortement chargées en circulation de poids lourds. Quelles incidences du chantier sur ce trafic? Il est inscrit 50 camions au total sur la période des travaux, cela semble peu. Le circuit du bus 1226 sera-t-il gêné par les véhicules entrant ou sortant de la base chantier ? 9) Dans le document Étude d'impact page 127 il est fait référence à 3 communes. Je suppose que c'est une erreur. 10) Une fois les travaux terminés le pont rail serait-il moins bruyant? Le franchissement du pont à l'heure actuelle émet un bruit entendu du quai de la halte Pont Petit et donc des habitations proches (Blanqui, résidence de Pont Petit...). 11) Quel est le nom de la société d'extraction de soufre figurant proche de l'Oise page 155 de l'étude d'impact? Il semble qu'à cet endroit, il y ait l'entreprise Pettididier. 12) Pourrons-nous avoir le nom des sociétés pour traitantes?
1 suite																							13) Sur l'étude d'impact il est indiqué potentiellement abattage d'arbres ou arbustes. Il est rappelé que la période de nidification court d'avril à fin août. Il faut donc impérativement respecter cette période. 14) Pages 209/210 de l'étude d'impact, il est prévu de revégétaliser à la fin du chantier. Quelles essences seront plantées ? Il est précisé locales ou certifiées. Quel fournisseur et quel suivi de ces plantations ? 15) Le transport de la grue fera-t-il l'objet d'un convoi exceptionnel? Quelle communication recevront les utilisateurs des voies routières proches ? 16) Dans le chapitre projets existants ou approuvés retenus, il est à noter que certains ne sont plus d'actualité (carrière Fond de Vaux par exemple).
2	1																						Enquête publique Pont rail Chaponval : 1) Des arbustes ont été déracinés et une palissade a été mise sur une parcelle rue d'Epluches SOA face à la rue de la rivière, la mairie nous a répondu que c'était pour permettre à la SNCF de poser les matériaux nécessaires à la pose du Pont rail de Chaponval. Or dans les documents de l'enquête publique, il n'est jamais fait mention de ce terrain. Il semble même qu'une zone soit aménagée à cet effet du côté Auvers mais finalement supprimée en raison d'une zone humide. 2) Il est prévu tous les ans pendant 5 ans puis tous les 5 ans des mesures de suivi de rétablissement de la faune et de la flore. Aurons-nous accès aux rapports correspondants ? Et pour la pollution éventuelle (plomb, amiante...) combien de temps et à quelles fréquences seront réalisées des analyses ? Pourrons-nous avoir les résultats ? 3) Le site « marais et bois humides de la Vallée du Sausseron », dont 60,01 hectares étaient déjà classés, est désormais étendu avec 21,99 hectares supplémentaires sur la commune de Labbeville. Cet ENS présente un fort intérêt écologique, notamment pour dix espèces de chauve-souris, et pour la conservation de plantes rares voire protégées, telles que les aulnaies-frênaies ou encore les mégaphorbiaies. Cette extension permettra de préserver et restaurer le patrimoine écologique, de lutter contre les espèces invasives et de favoriser l'accueil du public dans le cadre d'actions pédagogiques. Le Conseil Départemental a donc étendu la ZPENS, cela modifie-t-il votre étude? 4) En raison de la proximité d'écoles de part et d'autre de l'Oise dont une à Auvers à 230 m, est-il prévu de faire les travaux les plus bruyants pendant l'absence des élèves ? 5) L'agglomération de Cergy Pontoise doit aménager les berges de l'Oise dans le secteur de la Porte Jaune qui comprend une partie de la zone de travaux concernée. Y aura t il une incidence sur l'évolution de l'aménagement ? 6) Pouvons-nous avoir la certitude de ne pas avoir plus de transports de fret après la fin des travaux? 7) L'étude ne semble pas prendre en compte la présence d'habitations proches rue la rue d'Epluches à SOA ou d'une aire des gens du voyage rue des fortes terres. Quels seront les impacts pour ces personnes ? 8) Les rues d'Epluches et Fortes Terres (avec la rue du Fonds de Vaux en prolongation) sont déjà fortement chargées en circulation de poids lourds. Quelles incidences du chantier sur ce trafic? Il est inscrit 50 camions au total sur la période des travaux, cela semble peu. Le circuit du bus 1226 sera-t-il gêné par les véhicules entrant ou sortant de la base chantier ? 9) Dans le document Étude d'impact page 127 il est fait référence à 3 communes. Je suppose que c'est une erreur. 10) Une fois les travaux terminés le pont rail serait-il moins bruyant? Le franchissement du pont à l'heure actuelle émet un bruit entendu du quai de la halte Pont Petit et donc des habitations proches (Blanqui, résidence de Pont Petit...). 11) Quel est le nom de la société d'extraction de soufre figurant proche de l'Oise page 155 de l'étude d'impact? Il semble qu'à cet endroit, il y ait l'entreprise Pettididier.

1/ Grille de dépouillement des observations

Contribution N°	Doublon de	Catégories d'analyse	01. Le Projet	01.1 Objectifs	01.2 Zones chantier	01.3 Information du public	01.4 Passerelle piéton/velo	02. Impacts	02.1 Pollution air/sol/GES	02.2 Périmètre/zones ENS	02.3 Eau/zones humides	02.4 Biodiversité/faune/flore	02.5 Bruit	02.6 Trafic/circulations	02.7 Effets cumulés	02.8 Mesures ERC/suivi	02.9 Impacts humains	03. Avis	03.1 Favorable	03.2 Favorable avec réserve	03.3 Défavorable	03.4 Non exprimé	Contribution
3	-	02. Impacts 02.4 Biodiversité/faune/flore 02.8 Mesures ERC/suivi 03.4 Non exprimé						1				1				1						1	J'ai vu en limite du chantier la présence d'ambroisie. Or cette plante qui gagne du terrain en France a un pollen hautement irritant. Quelles précautions vont elles être prises pour éviter la dissémination principalement entre juillet et octobre?
4	-	01.4 Passerelle piéton/velo 03.2 Favorable avec réserve				1														1			Il serait fort judicieux d'ajouter au projet une passerelle pour piétons et vélos afin de contribuer au dynamisme ainsi qu'à l'attractivité de la région. Dans le contexte actuel cela ne peut que profiter aux générations futures.
5	-	02. Impacts 02.4 Biodiversité/faune/flore 03.4 Non exprimé						1				1										1	L'impact sur les berges proches est trop important : des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères sont menacés
6	-	02. Impacts 02.4 Biodiversité/faune/flore 03.4 Non exprimé						1				1										1	Je pense qu'il est important de laisser des berges naturelles, pour préserver l'habitat de toute une faune sauvage : insectes, oiseaux, chauves-souris...
7	-	02. Impacts 02.4 Biodiversité/faune/flore 02.8 Mesures ERC/suivi 03.2 Favorable avec réserve						1				1				1				1			Les berges sont susceptibles d'abriter des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères. IL est donc ESSENTIEL de procéder à un relevé naturaliste AVANT D'ENTREPRENDRE LES TRAVAUX et de PRENDRE LES PRECAUTIONS UTILES A LA PRESERVATION DES ESPECES en cas de travaux.
8	-	02. Impacts 02.4 Biodiversité/faune/flore 03.3 Défavorable						1				1									1		Je suis DÉFAVORABLE à ce projet de travaux qui risquent de mettre en danger de disparition des insectes remarquables, des oiseaux et des chiroptères qui vivent sur les berges alentour !
9	-	01. Le Projet 01.4 Passerelle piéton/velo 02.6 Trafic/circulations 03.2 Favorable avec réserve	1				1							1						1			Avis de l'association Allez-y à vélo Puisque vous réhabilitez le pont, n'y a-t-il pas moyen d'y adjoindre une piste cyclable ? En effet la traversée de l'Oise pour les cyclistes est extrêmement dangereuse tant à Pontoise qu'à Auvers. De plus la distance entre les deux ponts sur l'Oise est de 7 km et le pont de chemin de fer étant pile au milieu constituerait un bon passage d'une rive à l'autre pour les piétons et les vélos. D'autre part, on peut lire page 7 de la pièce 1 « Présentation non technique » : « Concernant les circulations piétonnes et cyclistes, la possibilité de conserver le passage sous l'ouvrage en rive droite, et ses abords sera étudiée ». Pour Allez-y à vélo, il est important de conserver ce passage sous le pont, qui permet de relier, de façon très agréable Auvers, depuis le pont de la D928, et les quais de Pontoise
10	-	02. Impacts 02.4 Biodiversité/faune/flore 03.3 Défavorable						1				1									1		AVIS DÉFAVORABLE Je suis tout à fait opposé à ce projet qui va impacter des oiseaux, des insectes remarquables ainsi que des chiroptères vivant et s'abritant sur les berges. Une fois encore la biodiversité va être détruite par un projet.

1/ Grille de dépouillement des observations

Contribution N°	Doubleton de	Catégories d'analyse	01. Le Projet	01.1 Objectifs	01.2 Zones chantier	01.3 Information du public	01.4 Passerelle piéton/velo	02. Impacts	02.1 Pollution air/sol/GES	02.2 Périmètre/zones ENS	02.3 Eau/zones humides	02.4 Biodiversité/faune/flore	02.5 Bruit	02.6 Trafic/circulations	02.7 Effets cumulés	02.8 Mesures ERC/suivi	02.9 Impacts humains	03. Avis	03.1 Favorable	03.2 Favorable avec réserve	03.3 Défavorable	03.4 Non exprimé	Contribution
11	-	02. Impacts 02.4 Biodiversité/faune/flore 03.3 Défavorable						1				1									1		Je suis DÉFAVORABLE à ce projet de travaux qui risquent de mettre en danger de disparition de toute la biodiversité qui existe sur les berges alentour .
12	-	02. Impacts 02.1 Pollution air/sol/GES 02.2 Périmètre/zones ENS 02.4 Biodiversité/faune/flore 02.8 Mesures ERC/suivi 03.3 Défavorable						1	1	1		1				1					1		Madame la Commissaire-enquêtrice, L'aire élargie du projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval comprend un Espace Boisé Classé, 2 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, 3 Espaces Naturels Sensibles, 4 Zones de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles et au-dessus de l'Oise. Pour résumer, le site se situe sur des continuités écologiques locales des habitats aquatiques, humides et forestiers et donc sur des lieux de déplacements de nombreuses espèces faunistiques. Les effets du projet dans sa phase travaux sur la biodiversité sont énormes : -destruction et dégradation des habitats, de leur zone de reproduction et de leur territoire de chasse (nombreux insectes), de leurs zones de transit. -Pollution des milieux, sans parler des pollutions accidentelles par polluants chimiques, des terrains ou de l'Oise -Destruction des individus résultant du défrichement et du terrassement, collisions, piétinements... Les mesures ERC, notamment les mesures de réduction, ne sont pas suffisantes pour compenser la perte et la destruction de ces habitats, de plus en plus rares en Ile-de-France. La « pose de 4 nichoirs à oiseaux pour atténuer l'impact du déboisement et débroussaillage » (Mesures de réduction numéro 23 dans le résumé non technique) montre à quel point l'enjeu environnemental n'est pas pris au sérieux ou, pire, n'est pas compris ou étudié. Pour toutes ces raisons, je ne suis pas favorable à ce projet en l'état. Je vous remercie pour votre attention. Lucia Besluau
13	12																						Défavorable au projet tel que. L'aire élargie du projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval comprend un Espace Boisé Classé, 2 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, 3 Espaces Naturels Sensibles, 4 Zones de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles et au-dessus de l'Oise. Pour résumer, le site se situe sur des continuités écologiques locales des habitats aquatiques, humides et forestiers et donc sur des lieux de déplacements de nombreuses espèces faunistiques. Les effets du projet dans sa phase travaux sur la biodiversité sont particulièrement importants et alarmants : - destruction et dégradation des habitats, de leur zone de reproduction et de leur territoire de chasse (nombreux insectes), de leurs zones de transit. - Pollution des milieux, sans parler des pollutions accidentelles par polluants chimiques, des terrains ou de l'Oise - Destruction des individus résultant du défrichement et du terrassement, collisions, piétinements... Les mesures ERC, notamment les mesures de réduction, sont quasi inexistantes et ne pourront pas compenser la perte et la destruction de ces habitats, de plus en plus rares en Ile-de-France. La « pose de 4 nichoirs à oiseaux pour atténuer l'impact du déboisement et débroussaillage » (Mesures de réduction numéro 23 dans le résumé non technique) montre que l'enjeu environnemental n'est pas pris en compte ni étudié.
14	-	02. Impacts 02.4 Biodiversité/faune/flore 02.8 Mesures ERC/suivi 03.2 Favorable avec réserve						1				1				1				1			Ayant été informée par le grand intérêt écologique des berges aux alentours du pont-rail de Chaponval (insectes remarquables, oiseaux et chauve-souris -dont toutes les espèces sont protégées-), et que ces berges risquent d'être impactées par les travaux, je demande à ce que soient garanties toutes les procédures d'évaluation environnementales avant le début des travaux, ainsi que la minimisation maximale des atteintes au milieu naturel lors de l'exécution de ces derniers.

1/ Grille de dépouillement des observations

Contribution N°	Doublon de	Catégories d'analyse	01. Le Projet	01.1 Objectifs	01.2 Zones chantier	01.3 Information du public	01.4 Passerelle pleton/velo	02. Impacts	02.1 Pollution air/so/GES	02.2 Perimètre/zones ENS	02.3 Eau/zones humides	02.4 Biodiversité/faune/flore	02.5 Bruit	02.6 Trafic/circulations	02.7 Effets cumulés	02.8 Mesures ERC/suivi	02.9 Impacts humains	03. Avis	03.1 Favorable	03.2 Favorable avec réserve	03.3 Défavorable	03.4 Non exprimé	Contribution
15	-	01. Le Projet 01.1 Objectifs 02. Impacts 02.9 Impacts humains 03.1 Favorable	1	1				1									1		1				Bonjour J'estime que ce projet doit être mené à bien pour les raisons suivantes : Il concerne « Le Pont Rail » qui « permet la circulation de fret et de la ligne H du TRANSILIEN. Cette ligne transporte en moyenne 235 000 voyageurs par jour. » (Pièce 1) « L'ouvrage existant côté voie V2 nécessite d'être remplacé pour des raisons de sécurité et de fiabilité de l'exploitation ferroviaire. Plus précisément, le projet consiste à remplacer les trois tabliers métalliques actuels de la voie V2 du pont par un tablier continu et à renforcer les appuis dans l'Oise et en berges. La hauteur du tablier et la largeur des passes navigables seront conservées en phase définitive. Le projet répond à des objectifs de sécurité par le remplacement d'un tablier vieillissant, et à la pérennisation sur du très long terme (minimum 100 ans) de l'infrastructure, mais aussi de la stratégie du lissage des remplacements des grands tabliers métalliques. Il n'a pas pour objectif de modifier la fréquence ou les horaires de passage des trafics ferroviaire ou fluvial ». (Pièce 1) L'étude d'impact développe l'aspect sécurité (pièce 6 : étude d'impact p164). « Le projet de régénération du pont-rail de Chaponval s'inscrit dans le cadre du maintien en sécurité des installations actuelles, ainsi que dans la politique nationale de régénération des grands tabliers métalliques anciens (110 ans pour ce Pra) supérieur à 30 mètres. Le Procès-Verbal d'inspection détaillée du 28 novembre 2016 indique que « l'ouvrage est en mauvais état (corrosion creusant à différents endroits, nombreuses déconsolidations naissantes et fissures sur divers éléments, déformations localisées...) ». Ainsi, l'absence d'un nouveau tablier à la place de l'existant ne permettrait pas un franchissement sécurisé du pont-rail pour les voyageurs empruntant les trains circulant sur la ligne n°329 000, et pourrait à terme générer des accidents, voire un effondrement du pont et ainsi engendrer l'interruption du trafic. » A terme le risque serait l'interruption du trafic sur ce pont, ce qui impacterait tous les usagers de la ligne entre Pontoise et Persan, sans
Total occurrences par thèmes*																							

2/Grille par nombre d'occurrences des thèmes et sous-thèmes

Registre dematerialisé

Note: le numero associé au libellé de la thématique est purement comptable, il ne traduit pas le poids de la thematique

Contribution N°	Doublon de	01. Le Projet	01.1 Objectifs	01.2 Zones chantier	01.3 Information du public	01.4 Passerelle piéton/velo	02. Impacts	02.1 Pollution air/sol/GES	02.2 Perimètre/zones ENS	02.3 Eau/zones humides	02.4 Biodiversité/faune/flore	02.5 Bruit	02.6 Trafic/circulations	02.7 Effets cumulés	02.8 Mesures ERC/suivi	02.9 Impacts humains	03. Avis	03.1 Favorable	03.2 Favorable avec réserve	03.3 Défavorable	03.4 Non exprimé
1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1
2	1																				
3	-						1				1				1						1
4	-					1													1		
5	-						1				1										1
6	-						1				1										1
7	-						1				1				1				1		
8	-						1				1									1	
9	-	1				1							1						1		
10	-						1				1									1	
11	-						1				1									1	
12	-						1	1	1		1				1					1	
13	12																				
14	-						1				1				1				1		
15	-	1	1				1									1		1			
TOTAL occurrences		3	2	1	1	3	11	2	2	1	10	1	2	1	5	2		1	4	4	4
total			7					26													

3/ Grille par nom et ville du contributeur

Registre dématérialisé

Contribution	Source	Date de publication	Auteur	Adresse IP	Code postal	Ville
1	Web	22/08/2025	DUTRANNOY Bernadette	n°1	95310	SAINT OUEN L'AUMONE
2	Web	22/08/2025	DUTRANNOY Bernadette	n°1		doublon de 1
3	Web	24/08/2025	Bernadette DUTRANNOY	n°1	95310	Saint-Ouen- l'Aumône
4	Web	01/09/2025	Anonyme	n°2		non renseigné
5	Web	12/09/2025	lional de Gayffier	n°3		non renseigné
6	Web	12/09/2025	Dussaussois, Lara	n°4	78500	Sartrouville
7	Web	12/09/2025	CLAUDINE CAILLET	n°5	75014	PARIS
8	Web	12/09/2025	Distinguin Béatrice	n°6	92160	Antony
9	Web	13/09/2025	Sylvie Foliguet	n°7	95280	Jouy-le-Moutier
10	Web	14/09/2025	Anonyme	n°8		non renseigné
11	Web	15/09/2025	Anonyme	n°9		non renseigné
12	Web	15/09/2025	Anonyme	n°10		non renseigné
13	Web	15/09/2025	Anonyme	n°11		doublon de 12
14	Web	16/09/2025	MALVEZIN Frédérique	n°12	95300	Pontoise
15	Web	16/09/2025	Anonyme	n°13		non renseigné

4/ Grille par thèmes et numéro de contribution

Registre dématérialisé

Thèmes	Nombre de contributions	Numéro des contributions
01. Le Projet	3	1(Web), 9(Web), 15(Web)
01.1 Objectifs	2	1(Web), 15(Web)
01.2 Zones chantier	1	1(Web)
01.3 Information du public	1	1(Web)
01.4 Passerelle piéton/velo	3	1(Web), 4(Web), 9(Web)
02. Impacts	11	1(Web), 3(Web), 5(Web), 6(Web), 7(Web), 8(Web), 10(Web), 11(Web), 12(Web), 14(Web), 15(Web)
02.1 Pollution air/sol/GES	2	1(Web), 12(Web)
02.2 Périmètre/zones ENS	2	1(Web), 12(Web)
02.3 Eau/zones humides	1	1(Web)
02.4 Biodiversité/faune/flore	10	1(Web), 3(Web), 5(Web), 6(Web), 7(Web), 8(Web), 10(Web), 11(Web), 12(Web), 14(Web)
02.5 Bruit	1	1(Web)
02.6 Trafic/circulations	2	1(Web), 9(Web)
02.7 Effets cumulés	1	1(Web)
02.8 Mesures ERC/suivi	5	1(Web), 3(Web), 7(Web), 12(Web), 14(Web)
02.9 Impacts humains	2	1(Web), 15(Web)
03. Avis	0	
03.1 Favorable	1	15(Web)
03.2 Favorable avec réserve	4	4(Web), 7(Web), 9(Web), 14(Web)
03.3 Défavorable	4	8(Web), 10(Web), 11(Web), 12(Web)
03.4 Non exprimé	4	1(Web), 3(Web), 5(Web), 6(Web)

DÉLIBÉRATION

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Le 23 septembre 2025 à vingt heures, le Conseil communautaire s'est réuni, après avoir été convoqué le 16 septembre 2025 par Isabelle MÉZIÈRES, présidente.

PRÉSENTS : Isabelle MÉZIÈRES, Marc LE BOURGEOIS, Eric COLIN, Martine ROVIRA, Jean-Pierre OBERTI, Isabelle MOUSSEON, Florent BEAULIEU, Cécile HEBERT-JACQUET, Christophe MÉZIÈRES, (Auvers-sur-Oise), Claude NOËL, Géraldine DUVAL, Sylvie AMBLAS (Butry-sur-Oise), Matthieu LAURENT, Benjamin DEMAILLY, Marie-Agnès PITOIS (Ennery), Brahim MOHA (EPIAIS-RHUS), Olivier DESLANDES (Génicourt), Eric COUPPÉ (HÉDOUVILLE), Michel RICHARD (LABBEVILLE), François DANCONNIER (Livilliers), Christian PION (Menouville), Christophe BUATOIS, Chantal DESHONS, Jérôme LEPLAT (Nesles-la-Vallée),

ABSENTS AVEC POUVOIRS : Alain ZIMMERMANN (donne pouvoir à M. Matthieu LAURENT), M. Stephan LAZAROFF (donne pouvoir à M. Marc MICHEL), M. Alain DEVILLEBICHOT (donne pouvoir à M. Michel RICHARD); Alain VAILLANT (donne pouvoir à Mme Emmanuelle AGUILLAY), Sabina COLIN (donne pouvoir à M. Eric COLIN), Eric BAERT (donne pouvoir à Olivier DESLANDES)

ABSENTS EXCUSÉS : Alain PASQUET (Arronville),

ABSENTS NON EXCUSÉS : Mme Martine SALLON

M. Brahim MOHA est désigné secrétaire de séance.

2025-09-15 AVIS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE PORTANT SUR L'ENQUETE PUBLIQUE PRÉALABLE A L'OBTENTION DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTAL AU TITRE DU CE DE L'ENVIRONNEMENT – PROJET DE RÉGÉNÉRATION DU PONT-RAIL DE CHAPONVAL SUR LES COMMUNES D'AUVERS-SUR-OISE ET DE SAINT-OUEN-L'AUMÔNE

Vu le Code de l'environnement,

Vu le Code Général des collectivités territoriales,

Vu la demande d'autorisation environnementale déposée le 13 novembre 2023 par SNCF Réseau, enregistrée sous le n°GunEnv 0100034382 relative au Projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône.

Vu l'avis de l'Agence Régionale de la Santé (ARS) du 18 décembre 2023.

Vu l'avis rendu par l'autorité environnementale, l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable (IGEDD) et ses recommandations, à la date du 27 mars 2025.

Vu le dossier d'enquête publique, présenté à l'appui de cette demande, réputé complet et régulier à la date du 22 mai 2025, par la Direction régionale et interdépartementale de

l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France, Service politiques et police de l'eau.

Vu l'arrêté préfectoral n°18379 du 17 juillet 2025 portant ouverture d'enquête publique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale au titre du Code de l'environnement – Projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les Communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône.

Considérant que le pont-rail de Chaponval, mis en service en 1859, permet aux trains de la ligne H du Transilien et à quelques trains de fret de franchir l'Oise entre Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône. Afin d'assurer la sécurité et la fiabilité du trafic ferroviaire, SNCF Réseau prévoit le remplacement du tablier de la voie n°2 du pont-rail.

Considérant que ce projet de régénération du pont-rail de Chaponval est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R.122-2 du Code de l'environnement.

Considérant que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 dudit code, font l'objet d'une enquête publique.

Considérant que cette enquête publique est soumise aux prescriptions des articles R. 123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement.

Considérant qu'une enquête publique est donc nécessaire au titre de la procédure d'autorisation environnementale. Le dossier d'enquête publique inclut notamment l'étude d'impact du projet.

Considérant que l'enquête publique du projet de régénération du pont-rail de Chaponval est organisée par le préfet du Val d'Oise selon les dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement.

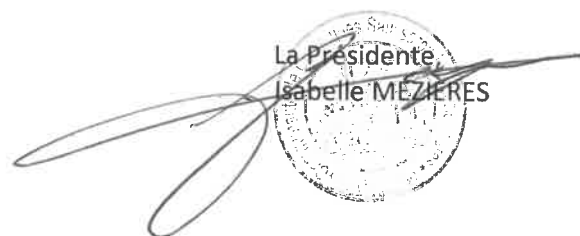
Considérant que l'enquête publique s'est tenue du 18 août au 16 septembre 2025 inclus.

Le Conseil Communautaire après en avoir délibéré à l'unanimité :

- **EMET** un avis favorable sur la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement – Projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône.
- **AUTORISE** Madame la Présidente à signer toutes les pièces nécessaires à la réalisation de cette affaire.

Fait et délibéré le 23 septembre 2025.

La Présidente
Isabelle MEZIERES



**DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL****2025/045****DATE DE CONVOCATION : 18 septembre 2025****DATE D’AFFICHAGE DE LA CONVOCATION : 18 septembre 2025****NOMBRE DE CONSEILLERS
EN EXERCICE : 28
PRÉSENTS : 21
VOTANTS : 28****Le 25 septembre 2025 à 20 heures, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s’est réuni en séance publique, sous la Présidence d’Isabelle Mézières, Maire**

Étaient présents : Isabelle MÉZIÈRES, Marc LE BOURGEOIS, Sabina COLIN, Jean-Pierre OBERTI, Martine ROVIRA, Florent BEAULIEU, Christophe MÉZIÈRES, Cécile HÉBERT-JACQUET, Eric COLIN, Isabelle MOUSSERON, Gabrielle GIRAUX, Christophe TOROSSIAN, Juliette DUMEIGE-KERBRAT, Vincent NOLIN, Samuel AISSAOUI, Pascal CANTIN, Colette BRUNELIÈRE, Armelle GAYER, Catherine ESTIVAL, Jean-Pierre BEQUET et Marie-Agnès TROADÉC-GILLARD formant les membres en exercice.

Absents excusés : Abel LEMBA DIYANGI absent excusé ayant donné pouvoir à Martine ROVIRA, Amélie DORISON absente excusée ayant donné pouvoir à Christophe MÉZIÈRES, Amélie FOURCROY absente excusée ayant donné pouvoir à Isabelle MÉZIÈRES, Lucile WATTEAU absente excusée ayant donné pouvoir à Sabina COLIN, Axelle LEGRAND absente excusée ayant donné pouvoir à Marc LE BOURGEOIS, Ludovic RABIER absent excusé ayant donné pouvoir à Jean-Pierre OBERTI, Alain ZIMMERMANN absent excusé ayant donné pouvoir à Jean-Pierre BEQUET.

Secrétaire de séance : Gabrielle GIRAUX.

OBJET : AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL PORTANT SUR L’ENQUETE PUBLIQUE PRÉALABLE A L’OBTENTION DE L’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DU CE DE L’ENVIRONNEMENT – PROJET DE RÉGÉNÉRATION DU PONT-RAIL DE CHAPONVAL SUR LES COMMUNES D’AUVERS-SUR-OISE ET DE SAINT-OUEN-L’AUMONE

Vu le Code de l’environnement,

Vu le Code Général des collectivités territoriales,

Vu la demande d’autorisation environnementale déposée le 13 novembre 2023 par SNCF Réseau, enregistrée sous le n°GunEnv 0100034382 relative au Projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les communes d’Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l’Aumône.

Vu l’avis de l’Agence Régionale de la Santé (ARS) du 18 décembre 2023.

Vu l’avis rendu par l’autorité environnementale, l’Inspection générale de l’Environnement et du Développement durable (IGEDD) et ses recommandations, à la date du 27 mars 2025.

Vu le dossier d’enquête publique, présenté à l’appui de cette demande, réputé complet et régulier à la date du 22 mai 2025, par la Direction régionale et interdépartementale de l’environnement, de l’aménagement et des transports d’Ile-de-France, Service politiques et police de l’eau.

Vu l’arrêté préfectoral n°18379 du 17 juillet 2025 portant ouverture d’enquête publique préalable à l’obtention de l’autorisation environnementale au titre du Code de l’environnement – Projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les Communes d’Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l’Aumône.

Considérant que le pont-rail de Chaponval, mis en service en 1859, permet aux trains de la ligne H du Transilien et à quelques trains de fret de franchir l’Oise entre Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen-l’Aumône. Afin d’assurer la sécurité et la fiabilité du trafic ferroviaire, SNCF Réseau prévoit le remplacement du tablier de la voie n°2 du pont-rail.

Considérant que ce projet de régénération du pont-rail de Chaponval est soumis à évaluation environnementale au titre de l’article R.122-2 du Code de l’environnement.

Considérant que les projets de travaux, d’ouvrages ou d’aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l’article L.122-1 dudit code, font l’objet d’une enquête publique.

Considérant que cette enquête publique est soumise aux prescriptions des articles R. 123-1 à R.123-27 du Code de l’environnement.

2025/045

Considérant qu'une enquête publique est donc nécessaire au titre de la procédure d'autorisation environnementale. Le dossier d'enquête publique inclut notamment l'étude d'impact du projet.

Considérant que l'enquête publique du projet de régénération du pont-rail de Chaponval est organisée par le préfet du Val d'Oise selon les dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement.

Considérant que l'enquête publique s'est tenue du 18 août au 16 septembre 2025 inclus.

Le Conseil Municipal d'Auvers-sur-Oise, après en avoir délibéré, à l'unanimité

- **EMET** un avis favorable sur la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement – Projet de régénération du Pont-Rail de Chaponval sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône.
- **AUTORISE** Madame le Maire à signer toutes les pièces nécessaires à la réalisation de cette affaire.

2/2

Certifiée exécutoire la présente délibération transmise en
Préfecture du Val d'Oise
Isabelle Mézières
Maire d'Auvers-sur-Oise
Délai de recours : 2 mois à dater de la
notification ou publication

Fait et délibéré en séance les jours, mois et an susdits.
Pour extrait certifié conforme.

Auvers-sur-Oise, le 25 septembre 2025.

Isabelle Mézières
Maire d'Auvers-sur-Oise

