



DECLARATION D'INTENTION

AU TITRE DE L'ARTICLE L.121-18 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

PROJET DE REMPLACEMENT DU TABLIER DE LA VOIE 2 DU PONT-RAIL DE CHAPONVAL/EPLUCHES



MAÎTRE D'OUVRAGE



SOMMAIRE

1	Rappel réglementaire	3
2	Le projet	4
2.1	Motivations et raisons d’être du projet : descriptif synthétique	4
2.2	Communes concernées par le périmètre d’étude du projet	4
2.3	Calendrier du projet et des travaux	5
2.4	Maître d’ouvrage et financeur du projet	6
2.5	Caractéristiques techniques principales	6
2.5.1	Alternatives étudiées	6
2.5.2	Projet retenu	6
2.5.3	Déroulement des travaux	7
2.6	Conséquences sur les circulations ferroviaires, fluviales et piétonnes	7
2.7	Enjeux environnementaux	8
2.7.1	Impacts fonciers	8
2.7.2	Impacts potentiels sur les milieux naturels	9
2.7.3	Patrimoine culturel et historique	9
2.7.4	Impacts hydrauliques (risque inondation et eaux superficielles)	10
2.7.5	Pollutions et émissions de gaz à effet de serre	11
2.7.6	Impacts liés aux travaux	11
3	Dialogue avec le territoire tout au long du projet	12
3.1	Cadre réglementaire	12
3.2	Dialogue avec le territoire	12
3.3	Contact	12

1 RAPPEL REGLEMENTAIRE

La présente Déclaration d'Intention est rédigée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet de remplacement du tablier de la voie 2 du pont-rail de Chaponval (95), situé au point kilométrique 30+527 de la ligne n°329 000 de Pierrelaye à Creil.

Celle-ci est élaborée en vertu des articles L.121-18 et suivants du Code de l'environnement, qui mentionne que tout projet d'un montant prévisionnel supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une déclaration d'intention. La présente déclaration vise à informer le public sur le projet et les modalités de dialogue qui sont envisagées.

L'article L.121-18 de ce même code indique que doivent figurer obligatoirement les informations suivantes :

- + Les motivations et raisons d'être du projet ;
- + Le cas échéant, le plan ou programme dont il découle ;
- + La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;
- + Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- + Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;
- + Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public.

Ce document est disponible sur la page internet du projet à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/ile-de-france/projet-remplacement-tablier-pont-rail-chaponval/presentation>

Il l'est également sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise et une information a été mise en place dans les espaces d'affichage légal des communes concernées.

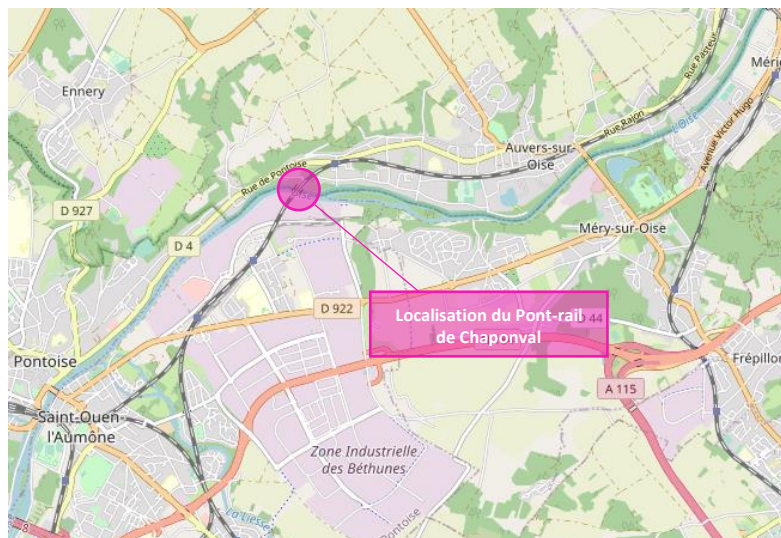
2 LE PROJET

2.1 MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET : DESCRIPTIF SYNTHETIQUE

Le projet vise à remplacer le tablier métallique de la voie 2 du pont-rail de Chaponval et de conforter les piles et culées de ce pont mis en service en 1846. Ce pont-rail, d'une longueur de 85 mètres, permet le franchissement de l'Oise par les trains de la ligne H (Pierrelaye-Creil) et par quelques trains de fret. Il est situé sur les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône entre les gares de Chaponval et Pont-Petit.



L'inspection périodique réalisée par la Direction Générale Industrielle et Ingénierie (DGII) de SNCF Réseau en 2013 a conclu à la nécessité de remplacer le tablier du pont-rail sur la période 2025-2027 afin d'assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire.



Carte de localisation du projet

2.2 COMMUNES CONCERNEES PAR LE PERIMETRE D'ETUDE DU PROJET

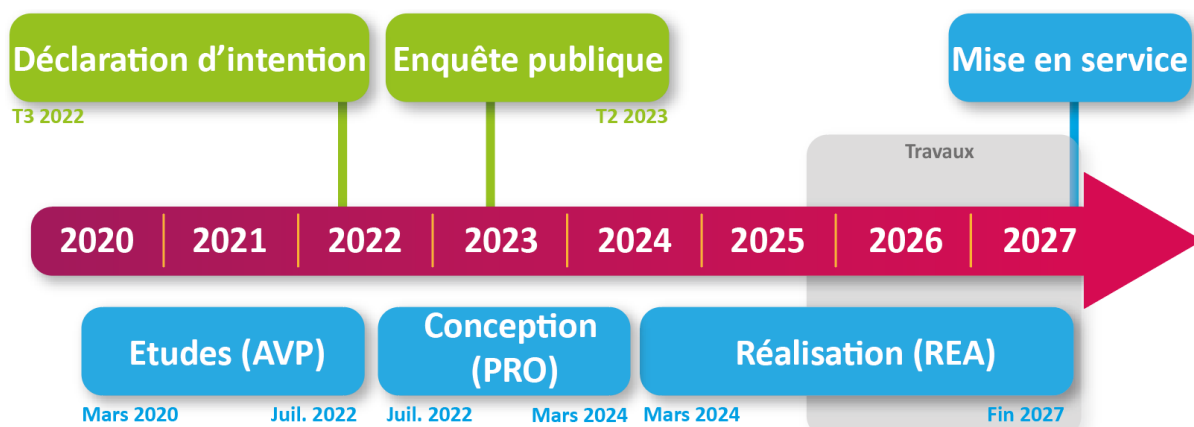
Les communes d'Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône sont concernées par cette opération. Elles forment le périmètre du projet. En effet, l'ouvrage est localisé au niveau des communes d'Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône. Les travaux se dérouleront sur des emprises appartenant à SNCF Réseau.



Vue aérienne de l'emprise SNCF Réseau (orange) pressentie pour accueillir les opérations de préfabrication du nouvel ouvrage et d'évacuation de l'ancien pont-rail.

2.3 CALENDRIER DU PROJET ET DES TRAVAUX

Le planning ci-après décrit le calendrier prévisionnel du projet et de réalisation des travaux. Il sera soumis à des évolutions et des précisions en fonction de l'avancée des études, du dialogue territorial et des procédures administratives. La livraison du nouvel ouvrage est prévue en 2027 avec une période de travaux estimée à 3 ans, de 2025 à fin 2027. Au moment de la publication de la présente déclaration d'intention, le projet est en phase d'étude (phase dite d'avant-projet).



2.4 MAITRE D'OUVRAGE ET FINANCEUR DU PROJET

SNCF Réseau, en tant que propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure, assure la maîtrise d'ouvrage de cette opération et la finance en intégralité sur fonds propres. Le coût total de l'opération est estimé à 20 millions d'euros.

2.5 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES

Comme indiqué plus haut, l'ouvrage existant 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 (voir photo) du pont par un tablier bi-poutres continus et à conforter les culées et piles par injection de coulis de ciment.



2.5.1 Alternatives étudiées

Les tabliers de la voie V1 du pont ont été rénovés après la seconde guerre mondiale. Ceux de la voie V2 présentent des signes de fatigues nécessitant leur remplacement. La dernière opération de rénovation de ces tabliers date du début du XXème siècle.

La mise en place de trois tabliers bi-poutres amenés par barge a été étudiée.

2.5.2 Projet retenu

La solution technique retenue est similaire à la solution retenue sur le tablier de la voie 1. Les trois tabliers métalliques de la voie 2 sont remplacés par un tablier bi-poutre continu. Les culées et piles seront confortées par injection de coulis de ciment. Des trappes de visites permettant la visite de l'intérieur du caisson sur chacune des culées seront mises en place, ainsi qu'une piste piétonne sur les tabliers. Une réfection des chevêtres sera réalisée et des sommiers préfabriqués seront mis en place. Un dispositif particulier permettant la réalisation des visites et/ou la remise en peinture de l'ouvrage au niveau des encorbellements sera réalisé.

La hauteur du tablier et la passe navigable seront conservées en phase définitive.



Exemple d'un pont-rail à poutres latérales hautes

2.5.3 Déroulement des travaux

Les travaux se dérouleront en 3 grandes étapes, de 2025 à 2027 :

- Montage du nouveau tablier au niveau des emprises SNCF Réseau et confortement des piles et culées du pont ;
- Dépose et démontage de l'ancien tablier ;
- Lançage puis ripage du nouveau tablier

2.6 CONSEQUENCES SUR LES CIRCULATIONS FERROVIAIRES, FLUVIALES ET PIETONNES

En phase chantier, les impacts des travaux sont faibles pour les circulations ferroviaires et modérés pour les circulations fluviales et piétonnes.

❖ Conséquences sur les circulations ferroviaires

Au moment de la dépose de l'ancien tablier puis du lançage/ripage du futur ouvrage, les circulations ferroviaires (ligne H, fret) seront coupées sur une durée de l'ordre de deux semaines. Lors de ces interruptions de trafic, des bus de substitution seront mis en place pour assurer la continuité du service.

❖ Conséquences sur les circulations fluviales

Le trafic fluvial de la passe rive gauche sera suspendu pendant la durée des travaux. Le trafic fluvial de la passe centrale devra être suspendu ponctuellement mais à plusieurs reprises, et notamment :

- lors des opérations de confortement des culées et des piles du pont,
- lors des opérations d'installation du chemin de ripage,
- lors de la dépose de l'ancien tablier puis du ripage du futur ouvrage

Par ailleurs, la passe navigable 1 sera temporairement neutralisée lors de l'opération de confortement des culées et piles. Cette opération nécessite la mise en place de barges.

SNCF Réseau prendra attache avec Voies Navigables de France (VNF) pour limiter l'impact du chantier sur les navigants. Par ailleurs, SNCF Réseau informera les navigants des limitations de navigation en participant à des réunions du comité local des usagers (CLU).

❖ **Conséquences sur les circulations piétonnes**

SNCF Réseau étudiera la possibilité de laisser les abords du pont-rail accessibles aux piétons et aux cyclistes. En revanche, lors des grands temps forts du chantier (renforcement de la culée, amenée du nouveau tablier et démontage de l'ancien ouvrage), les abords du pont-rail ne seront pas accessibles.

❖ **Mesures prises pour limiter l'impact des travaux sur les circulations fluviales et ferroviaires**

SNCF Réseau privilégiera, dans la mesure du possible, la période estivale où la fréquentation de la ligne H et du fleuve est moindre, pour réaliser les opérations nécessitant des interruptions de la circulation ferroviaire et fluviale.

Une fois les travaux terminés, l'ensemble des circulations ferroviaires, fluviales et piétonnes seront rétablies.

2.7 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

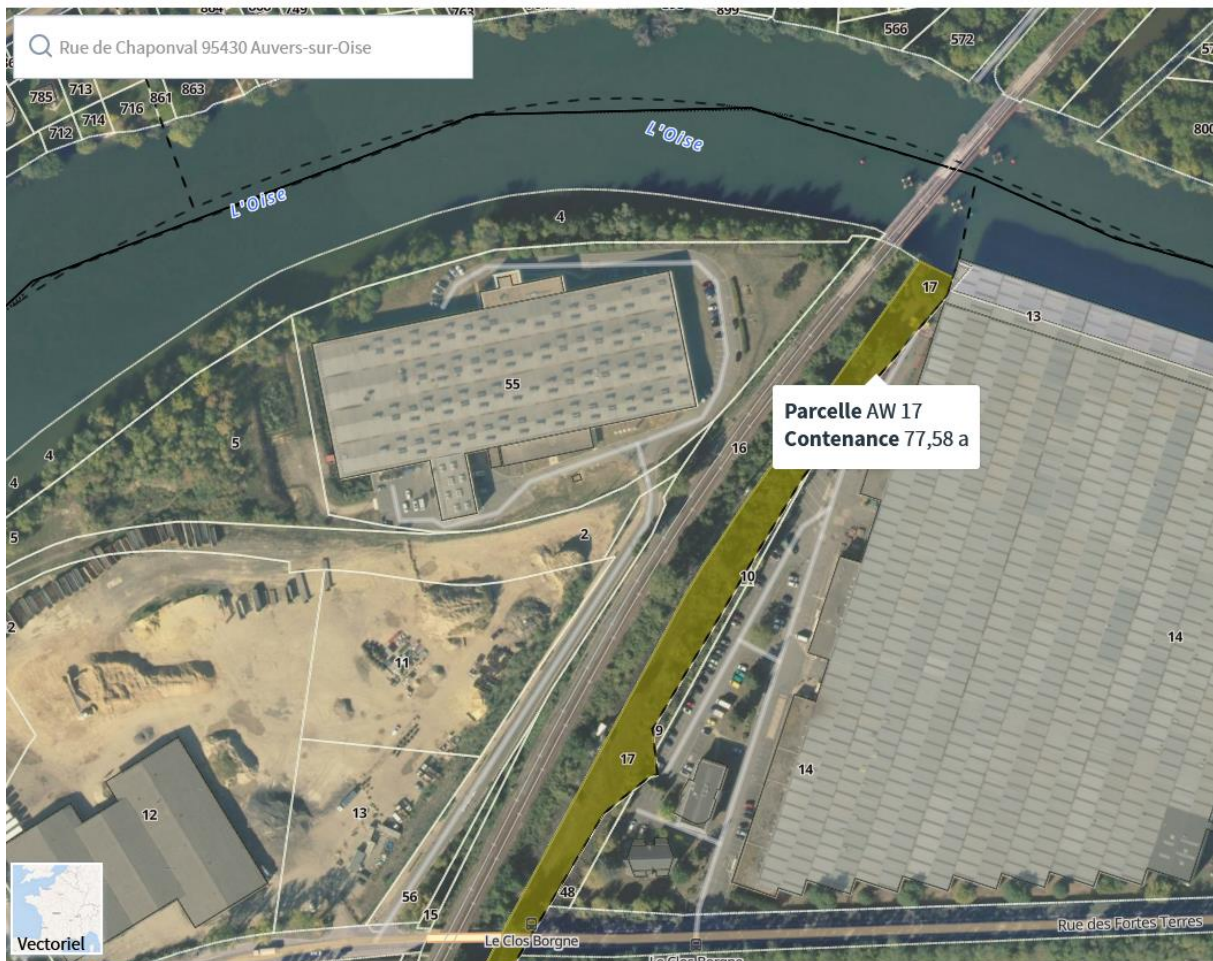
Après examen du dossier au cas par cas (disponible sur le site de l'AE-CGEDD) et suite à la décision de l'Autorité environnementale¹ compétente, à savoir le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, le projet est soumis à une procédure d'évaluation environnementale. Et ce, notamment au regard des potentiels impacts sur les milieux naturels, le risque inondation, les eaux superficielles et les captages d'eau potable et les émissions de gaz à effet de serre et ainsi à une enquête publique.

Les enjeux environnementaux liés au projet, repris ci-après, font l'objet d'études approfondies. Le maître d'ouvrage sera particulièrement attentif à apporter les mesures adéquates pour éviter, réduire et, si nécessaire, compenser les impacts du projet, en amont de sa réalisation.

2.7.1 **Impacts fonciers**

Le projet impactera les parcelles AW16 et AW17, propriété de la SNCF.

¹ Décision n° F-011-20-C-0137 de l'Autorité environnementale : http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/formulaire_pont_rail_chaponval_cle7fae15.pdf



Emprises AW17 identifiée pour accueillir l'aire de préfabrication de l'ouvrage

2.7.2 Impacts potentiels sur les milieux naturels

Le site du projet est en partie couvert par le parc naturel régional « Vexin français » avec présence avérée d'espèces protégées et/ou menacées pour les groupes des oiseaux, des mammifères, des reptiles et des amphibiens.

Le site ne présente aucune zone humide ne faisant l'objet d'une délimitation identifiée. Une enveloppe d'alerte zone humide de classe 3 recouvre la zone des travaux.

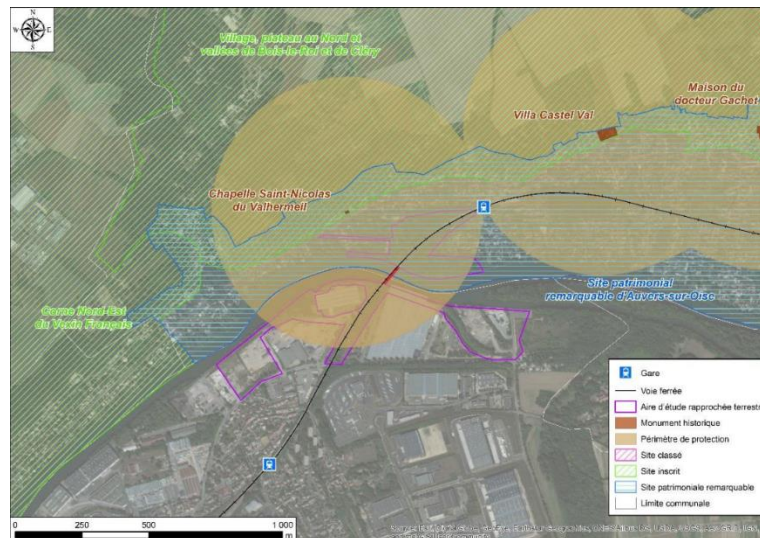
La zone du projet est également inscrite dans un corridor alluvial multitrame, présentant des enjeux de maintien des fonctionnalités des cours d'eaux et des milieux humides adjacents.

2.7.3 Patrimoine culturel et historique

Un bâtiment historique se situe dans le périmètre de l'aire d'étude. Il s'agit de la Chapelle Saint-Nicolas de Valhermeil (inscrite à l'inventaire des monuments historiques de France depuis le 27/01/1970). Le pont-rail de Chaponval se situe dans le rayon de protection de 500 mètres dans lequel les règles de l'urbanisme sont strictes et surveillées par l'Architecte des Bâtiments de France.

Le périmètre de l'aire de la zone d'étude fait également partie intégrante du site patrimonial remarquable dit « Auvers-sur-Oise ».

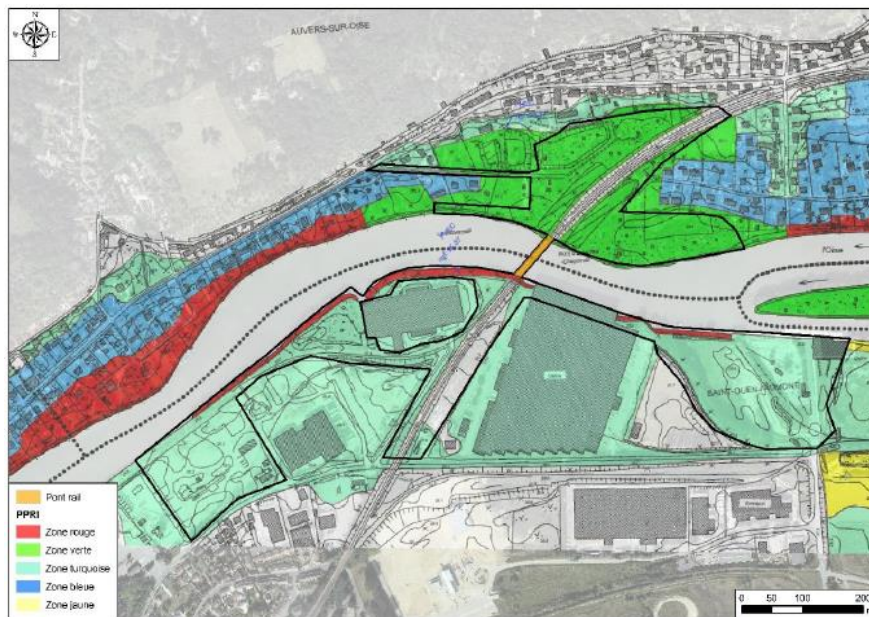
La temporalité des travaux ainsi que leur éloignement relatif entraînent cependant un impact paysager relativement faible. De plus, en phase opérationnelle, l'aspect du pont n'est pas significativement modifié. L'impact paysager et patrimonial est donc négligeable. L'autorisation environnementale ainsi que le permis de construire tiendront lieu de demande d'autorisation préalable pour les travaux dans le périmètre de protection d'un monument historique et dans un site patrimonial remarquable.



Monuments historiques, sites classés et inscrits & sites patrimoniaux remarquables autour de l'aire d'étude

2.7.4 Impacts hydrauliques (risque inondation et eaux superficielles)

Le projet est soumis aux prescriptions du plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la vallée de l'Oise. Une étude des modifications potentielles des écoulements de l'Oise sera réalisée dans le cadre d'un dossier d'autorisation environnementale (Loi sur l'eau). Les zones travaux sont principalement installées en zone Turquoise du PPRI. Il s'agit de zones situées au-dessus des PHEC (Plus Hautes Eaux Connues), mais soumises au phénomène de remontées de nappe.



Zonage des zones humides issu du PPRI de la Vallée de l’Oise

Au niveau du PRa de Chaponval, l’Oise présente un bon état chimique global et un état écologique moyen. On dénote cependant des micropolluants ponctuellement présents, une pression forte due aux produits phytosanitaires et de forts risques d’altérations hydromorphologiques.

De plus, des études de conception permettront de limiter au maximum les emprises de ce projet en zone inondable et d’établir, le cas échéant, des mesures de compensation surfaciques et volumiques vis-à-vis de ce risque.

2.7.5 Pollutions et émissions de gaz à effet de serre

Des diagnostics visant à vérifier la présence de plomb et d’amiante dans le pont actuel seront réalisés. De façon générale, tous les déchets produits dans le cadre des travaux seront orientés vers des filières de retraitement et / ou de recyclage adaptées.

Comme tout projet, le remplacement du tablier métallique du pont-rail de Chaponval émettra des gaz à effet de serre, actuellement non encore quantifiable.

2.7.6 Impacts liés aux travaux

L’accès au chantier s’effectuera par l’Avenue du Fond de Vaux, située sur la commune de Saint-Ouen-l’Aumône. Les moyens d’éviter ou à défaut de réduire au mieux les nuisances générées par le chantier seront recherchés en amont de la phase de réalisation des travaux et mis en œuvre durant le chantier.

Les cahiers des charges des entreprises de travaux seront adaptés afin de prendre en compte l’ensemble des prescriptions liés à la protection des eaux, des espèces, des habitats aquatiques et naturels et des activités environnantes.

3 DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE TOUT AU LONG DU PROJET

3.1 CADRE REGLEMENTAIRE

Le projet étant d'un montant supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale, SNCF Réseau est tenu d'appliquer les articles L121-15-1 et suivants du Code de l'environnement concernant l'information du public sur le projet.

Compte-tenu des enjeux du projet, qui touchent faiblement les riverains aux alentours et les usagers du train comme du fleuve, et après avoir consulté les communes de Saint-Ouen-l'Aumône et d'Auvers-sur-Oise, SNCF Réseau n'a pas pris l'initiative d'organiser une concertation préalable.

Néanmoins, et conformément à ses bonnes pratiques, l'entreprise mènera, de manière active, tout au long de la conception et la réalisation du projet, un dialogue avec les personnes et organismes concernés pour intégrer au mieux le projet dans son territoire. Par ailleurs, l'enquête publique prévue en 2023 permettra de recueillir l'avis du public sur le projet.

Dans ce cadre réglementaire, un droit d'initiative peut être exercé auprès du Préfet du Val-d'Oise, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L121-19 et R121-26 et suivants du code de l'environnement. Il peut y être recouru dans un délai de 2 mois à compter de la publication de la présente déclaration d'intention.

3.2 DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE

Le dialogue sera mené auprès des acteurs suivants (liste non-exhaustive) :

- + Les élus concernés (communes, communauté de communes, etc) ;
- + Les acteurs de l'hydraulique du territoire ;
- + Les acteurs de l'environnement, notamment de la pêche et de la protection de la faune et de la flore ;
- + Les usagers des berges de Seine, dans le périmètre du projet ;
- + Les riverains directs du projet.

A partir du quatrième trimestre 2022, sur la base des résultats des études environnementales, des échanges seront conduits avec chacun de ces acteurs pour recueillir leurs avis et recommandations sur le projet ou les travaux qui seront conduits, pour en limiter les impacts.

Le maître d'ouvrage rendra compte de ce dialogue mené sur le territoire, et des réponses qu'il aura apportées durant celui-ci. Ce dialogue sera ensuite porté à la connaissance de la Commission d'enquête lors de l'enquête publique prévue en 2023.

Par la suite, le dialogue sera maintenu afin de préparer la phase de travaux, particulièrement pour en anticiper les éventuelles nuisances.

3.3 CONTACT

Le maître d’ouvrage tient à la disposition, en complément de la page internet dédiée au projet, une adresse mail de contact afin de pouvoir répondre à vos questions : pontchaponval@reseau.sncf.fr