

PRÉFECTURE DU VAL D'OISE

**ENQUÊTE PARCELLAIRE SUR LE TERRITOIRE DE VÉMARS, FOSSES, SAINT-WITZ,
MARLY-LA-VILLE, VILLERON, CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES ET EPIAIS-LÈS-
LOUVRES**

**AU BÉNÉFICE DE SNCF RÉSEAU ET DE SA FILIALE GARE ET CONNEXIONS
RELATIVE À L'ACQUISITION DE TERRAINS NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DU
PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE**

**OUVERTE PAR ARRÊTÉ DU PRÉFET DU VAL D'OISE DU 22 MARS 2023,
N° 2023 - 17221**

RÉALISÉE DU LUNDI 17 AVRIL 2023 À 9H 30 AU VENDREDI 5 MAI 2023 À 17H.

PROCÈS VERBAL D'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Commission d'Enquête

Président : Philippe Pion

Membres : Françoise Cordier, Michel Déjardin

Sommaire

1- Généralités

1-1 Le cadre général du projet :

- 1-11 Rappel sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,
- 1-12 Présentation de la première phase sur le territoire des 7 communes de Vémars, Fosses, Saint-Witz, Marly-la-ville, Villeron, Chennevières-lès-Louvres et Epiais-lès-Louvres.

1-2 L'objet de la présente enquête ;

1-3 Cadre juridique et objectifs de l'enquête parcellaire ;

1-4 Composition du dossier d'enquête parcellaire:

- 1-41 Objectif de l'enquête parcellaire,
- 1-42 Pièces du dossier d'enquête,
- 1-43 Composition du dossier d'enquête de Vémars,
- 1-44 Composition du dossier d'enquête de Fosses,
- 1-45 Composition du dossier d'enquête de Saint-Witz,
- 1-46 Composition du dossier d'enquête de Marly-la-ville,
- 1-47 Composition du dossier d'enquête de Villeron,
- 1-48 Composition du dossier d'enquête de Chennevières-lès-Louvres,
- 1-49 Composition du dossier d'enquête de Epiais-lès-Louvres.

2- Organisation de l'enquête

2-1 Désignation de la commission d'enquête et réunions préparatoires,

2-2 Modalités d'organisation de l'enquête :

- 2-21 Préparation de l'enquête, formalisation de l'arrêté,
- 2-22 Contact avec la préfecture du Val d'Oise, le porteur du projet et ses prestataires, visite des lieux, demandes d'informations.

2-3 Information du public :

- 2-31 Affichage de la mise à l'enquête publique,
- 2-32 Avis dans la presse,
- 2-33 Affichage public,
- 2-34 Notifications individuelles auprès des propriétaires.

3- Déroulement de l'enquête

3-1 Organisation de la commission d'enquête,

3-2 Organisation des permanences dans les 7 villes,

3-3 Déroulement des permanences,

3-4 Modalités de réception des observations,

3-5 Climat de l'enquête publique,

3-6 Examen des observations dans les 7 villes,

3-7 Formalités de fin d'enquête dans les 7 villes :

- 3-71 Clôture des registres et transmissions des observations à la commission,

3-72 Procès-verbal de synthèse,
3-73 Mémoire en réponse de l'autorité organisatrice,

4- Analyse des observations internet, registres et courriers, questions de la commission d'enquête, réponses du maître d'ouvrage, remarques de la commission d'enquête

5- Position globale de la commission d'enquête sur l'enquête parcellaire Roissy-Picardie

6- Pièces jointes

Procès-verbal de l'enquête parcellaire au bénéfice de SNCF Réseau relative à l'acquisition de terrains nécessaires à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie

1- Généralités

1-1 Le cadre général du projet :

1-1.1 Rappel sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions vise à développer de nouveaux services ferroviaires pour les trains à grande vitesse (TGV) et pour les trains express régionaux (TER) et ainsi permettre de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux.

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'un débat public organisé du 15 avril au 31 juillet 2010 qui a permis d'aboutir à un consensus sur le principe d'un double service TGV et TER.

Les études du projet et la concertation se sont poursuivies de 2011 à fin 2014 et le choix de la zone préférentielle de passage a fait l'objet d'une décision ministérielle le 30 avril 2013.

Le schéma de desserte proposé a été réajusté sur la période 2015-2017 pour aboutir à la signature d'un protocole d'intention relatif à la desserte TGV et TER, entre la région des Hauts-de-France et SNCF mobilités, le 19 mai 2017.

Dans le même temps, un protocole de financement pour la réalisation de la première phase a été acté le 3 mai 2017.

Le rapport du conseil d'orientation des infrastructures de février 2018 a permis au gouvernement de retenir ce projet comme prioritaire et a fixé l'objectif de tenir l'enquête publique d'ici 2020.

Une nouvelle étape de concertation s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan le 18 mars 2020.

La décision ministérielle du 28 août 2020 fixe alors les conditions de mise à l'enquête d'utilité publique du projet.

La décision ministérielle du 13 janvier 2021 autorise SNCF Réseau à déposer le dossier en vue de l'enquête publique.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie s'est déroulée du 23 février 2021 au 6 avril 2021.

L'arrêté inter-préfectoral du 21 janvier 2022 a déclaré d'utilité publique le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

L'arrêté préfectoral n° 2023-17221, du 22 mars 2023, prescrit alors une enquête parcellaire du 17 avril au 5 mai 2023.

Il s'agit, dans le présent dossier d'enquête, de la première phase de réalisation située sur sept communes du Val d'Oise, Epiais-lès-Louvres, Chennevières-les-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses.

1-1.2 Présentation de la première phase sur le territoire des 7 communes de Vémars, Fosses, Saint-Witz, Marly-la-Ville, Villeron, Chennevières-lès-Louvres et Epiais-lès-Louvres.

Le projet global de liaison ferroviaire susvisé comporte deux phases de réalisation.

La phase 1 de réalisation comprend notamment :

- Une nouvelle section de ligne à double voie de 6,5 km entre le nord de la plateforme de Roissy et la ligne Paris-Creil-Amiens, au niveau de Marly-la-Ville (95).
- Des aménagements spécifiques en gare de Survilliers-Fosses avec la création de nouveaux quais et la construction d'une passerelle d'interconnexion avec le RER D.
- Des aménagements à Marly-la-Ville pour la réalisation d'une section de séparation électrique et de divers équipements de signalisation.

1-2 L'objet de la présente enquête :

La présente enquête parcellaire a pour objet de vérifier l'identité des propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés, concernés par les acquisitions nécessaires à la réalisation de la première phase du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Les intéressés sont invités à consigner pendant toute la durée de l'enquête leurs observations sur les registres d'enquête mis à disposition dans les communes concernées.

Ils peuvent aussi écrire au maire de chaque commune ou à l'attention du président de la commission d'enquête, en mairie du siège de l'enquête.

Enfin, un registre numérique est également mis à la disposition des propriétaires fonciers concernés par le projet.

Toutes les acquisitions foncières envisagées sont situées dans les sept communes du Val d'Oise citées plus haut.

1-3 Cadre juridique et objectifs de l'enquête parcellaire :

L'arrêté inter-préfectoral n° 2022-16695, déclarant d'utilité publique le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95) a été cosigné le 21 janvier 2022 par les préfètes de l'Oise et de la Somme ainsi que les préfets du Val d'Oise, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis.

Cet arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique (DUP), au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares & Connexions, autorise ces derniers à acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le présent dossier d'enquête parcellaire, qui intervient postérieurement à l'enquête préalable à la DUP, est régi uniquement par le code de l'expropriation et ses articles de R 131-1 à R 131-14.

L'enquête publique parcellaire a pour objectif de s'assurer la maîtrise foncière des emprises nécessaires pour la réalisation de la phase 1 du projet et des aménagements qui lui sont liés directement tels que bassins de rétention, pont-route, pont-rail, merlons végétaux, ...

1-4 Dossier d'enquête :

1-4.1 Objectif de l'enquête parcellaire.

Cette enquête est destinée à vérifier l'identité des propriétaires titulaire de droit réels (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail...) et autres intéressés (non titrés au service de la publicité foncière) directement concernés par les acquisitions. Elle doit leur permettre de prendre connaissance des limites d'emprise du projet de ligne de transport et connaître les surfaces à acquérir pour chacune des parcelles les concernant.

Il s'agit également de vérifier que les surfaces acquises sont conformes au projet de la DUP.

1-4.2 Pièces de dossier d'enquête

Cette enquête parcellaire concerne 7 communes mais chacune d'entre elle dispose d'un dossier d'enquête différent composé :

- * d'une notice explicative commune aux 7 communes ;
- * d'un plan parcellaire des terrains concernés par l'enquête et leur emprise à acquérir sur chacune des 7 communes.

Les parcelles sont identifiées par :

- leurs références cadastrales (nom de section, numéro de parcelle) ;
- le ou les numéros de plan qui les concerne ;
- le numéro de propriété au terrier qui leur est associé ;

- * d'un état parcellaire par ville qui présente la liste des emprises à acquérir dans chaque commune et leur propriétaire.

Il répertorie les éléments du cadastre, l'identité des propriétaires réels, les surfaces des terrains acquis et restant des parcelles concernées.

1-4.3 Composition du dossier d'enquête de Vémars

Le dossier d'enquête parcellaire de Vémars est composé :

- de la notice explicative de 16 pages commune aux 7 villes ;
- de 4 planches de plan parcellaire numérotées de 1 à 4, établies au 1/500^{ème} et présentant les différents tronçons d'emprise foncière de la ligne de transport sur la commune de Vémars ;
- d'un état parcellaire des emprises de propriétés à acquérir sur la commune de Vémars de 28 pages. Il recense la liste des 153 emprises souvent partielles de parcelles à acquérir sur la commune de Vémars, dont 85 appartiennent déjà à la SNCF et qui sont regroupées en 63 terriers pour une surface globale de 374 338 m².

1-4.4 Composition du dossier d'enquête de Fosses

Le dossier d'enquête parcellaire de Fosses est composé :

- de la notice explicative de 16 pages commune aux 7 villes ;

- de 1 planche de plan parcellaire établie au 1/500^{ème}, datée du 03/01/2023 indice 2 et présentant les différents tronçons d'emprise foncière de la ligne de transport sur la commune de Fosses ;
 - d'un état parcellaire de 5 pages recensant les propriétés dont des emprises sont à acquérir, sur la commune de Fosses soit 4 emprises sur 4 parcelles.
- La surface totale des emprises concernées par le projet est de 27 390 m².

1-4.5 Composition du dossier d'enquête de Saint-Witz.

Le dossier d'enquête parcellaire de Saint-Witz est composé :

- de la notice explicative de 16 pages, commune aux 7 villes ;
- de 2 planches de plan parcellaire numérotées 1/2 et 2/2, établies au 1/500^{ème}, datées du 03/01/2023 indice 2 et présentant les différents tronçons d'emprise foncière de la ligne de transport sur la commune de Saint-Witz ;
- d'un état parcellaire des propriétés à acquérir sur la commune de Saint-Witz de 11 pages. Il recense la liste des 18 emprises de parcelles à acquérir sur la commune dont 4 appartiennent à la SNCF et qui sont regroupées en 9 terriers pour une surface globale de 69 178 m².

1-4.6 Composition du dossier d'enquête de Marly-la-ville.

Le dossier d'enquête parcellaire de Marly-la-Ville est composé :

- de la notice explicative de 16 pages, commune aux 7 villes ;
- de 2 planches de plan parcellaire numérotées 1/2 et 2/2, établies au 1/500^{ème}, datées du 20/01/2023 indice 2 et présentant les différents tronçons d'emprise foncière de la ligne de transport sur la commune de Marly-la-Ville ;
- d'un état parcellaire des propriétés à acquérir sur la commune de Marly-la-Ville de 8 pages. Il recense la liste des 16 emprises de parcelles à acquérir sur la commune dont 5 appartiennent à la SNCF et qui sont regroupées en 6 terriers pour une surface globale de 163 503 m².

1-4.7 Composition du dossier d'enquête de Villeron.

Le dossier d'enquête parcellaire de Villeron est composé :

- de la notice explicative de 16 pages, commune aux 7 villes ;
- de 2 planches de plan parcellaire numérotées 1/2 et 2/2, établies au 1/500^{ème}, datées du 20/01/2023 indice 2 et présentant les différents tronçons d'emprise foncière de la ligne de transport sur la commune de Villeron ;
- d'un état parcellaire de 11 pages recensant les propriétés dont des emprises sont à acquérir sur la commune de Villeron, soient 28 emprises sur 28 parcelles regroupées en 8 terriers pour une surface totale des emprises concernées par le projet de 228 118m².

1-4.8 Composition du dossier d'enquête de Chennevières-lès-Louvres

- de la notice explicative de 16 pages, commune aux 7 villes ;
- de 1 planche de plan parcellaire numérotée 1/1, établie au 1/500^{ème}, datée du 03/01/2023 indice 2 et présentant les différents tronçons d'emprise foncière de la ligne de transport sur la commune de Chennevières-les-Louvres ;
- d'un état parcellaire des propriétés à acquérir sur la commune de Chennevières-les-Louvres de 7 pages. Il recense la liste des 7 emprises de parcelles à acquérir sur la commune dont 3 appartiennent à la SNCF et qui sont regroupées en 5 terriers pour une surface globale de 47 035 m².

1-4.9 Composition du dossier d'enquête de Epiais-lès-Louvres

Le dossier d'enquête de la ville d'Epiais-lès-Louvres est composé :

- de la notice explicative de 16 pages commune aux 7 villes ;
- d'une planche de plan parcellaire établie au 1/500^{ème} présentant les différents tronçons d'emprise foncière de la ligne de transport sur la commune d'Epiais-lès-Louvres ;
- d'un état parcellaire des propriétés à acquérir sur la commune d'Epiais-lès-Louvres de 8 pages. Il recense la liste des 20 emprises de parcelles à acquérir sur la commune d'Epiais-lès-Louvres, dont 13 appartiennent déjà à la SNCF et qui sont regroupés en 6 terriers pour une surface globale à acquérir de 47 955m².

2- Organisation de l'enquête

2-1 Désignation de la commission d'enquête, réunions préparatoires au lancement de l'enquête

Le directeur du projet Roissy-Picardie au sein de la SNCF réseau a sollicité par courrier du 27 janvier 2023, le préfet du Val d'Oise pour engager l'ouverture d'une enquête parcellaire sur le territoire. Ce dernier a mandaté ses services pour engager la procédure.

Le 7 mars 2023, Mme Agnès Brugmann, chargée de mission procédures aménagement pré-opérationnel au service urbanisme et aménagement durable de la DDT 95, a pris attache avec M. Philippe Pion pour lui proposer d'être président de la commission d'enquête qui allait être mise en place et pour le solliciter pour faire des propositions pour les deux autres membres de la commission d'enquête.

M. Philippe Pion a accepté et a proposé la candidature de Mme Françoise Cordier et M. Michel Déjardin qui ont accepté d'être membres dans la journée du 8 mars 2023.

Mme Kancel Diomar et Mme Alicia Laurent ont complété l'équipe de la direction départementale des territoires autour de ce projet.

Réunion du 13 mars 2023 avec la DDT et la commission d'enquête :

Il a été convenu d'une réunion en visio pour échanger sur l'organisation de l'enquête parcellaire et de préparer l'arrêté le mardi 13 mars. Cette réunion a duré 1 heure 30 et a abordé les questions suivantes :

* **Les permanences :** il a été convenu de tenir 2 permanences par ville et 3 à Vemars, siège de la commission d'enquête. Par ailleurs, pour favoriser l'élaboration rapide du procès verbal de synthèse, la commission d'enquête a proposé que la dernière séance de la commission d'enquête à Vemars, le 5 mai 2023 se tienne en présence des trois membres de la commission.

* **L'organisation de l'information :** La commission d'enquête a souligné qu'au delà de l'affichage officiel sur les panneaux administratifs de la responsabilité des villes, il était de coutume que, dans ce type d'enquête, un affichage sur site soit apposé par l'organisateur de l'enquête ou ses prestataires en l'occurrence SEGAT, bureau d'étude de la SNCF Réseau et Publilégal, le prestataire désigné par la SNCF.

* **La collecte des registres à la fin de l'enquête :** Les registres étant ouverts et clos par les maires, et les mairies n'étant parfois ouvertes que deux jours par semaine, la commission d'enquête a précisé qu'il était essentiel qu'un dispositif de récupération très rapide des registres et de portage au président et à chacun des membres de la commission d'enquête soit mis en place.

* Particularité de l'enquête : l'enquête parcellaire étant organisée dans 7 villes, ce qui est courant mais avec un dossier d'enquête parcellaire différent dans chaque ville, ce qui l'est moins, et avec un registre spécifique, il paraît important à la commission d'enquête de comprendre comment le dispositif de la plateforme permettant la formalisation et la consultation des observations dématérialisées s'adapterait à cette originalité. Il est convenu que ces trois dernières questions seront évoquées avec SNCF Réseaux et ses partenaires.

Réunion visio du 17 mars 2023 avec SNCF Réseau, la SEGAT, PubliLégal et la commission d'enquête :

Dès la réception du dossier de la préfecture, le 7 mars, présentant l'enquête parcellaire, le président de la commission d'enquête avait contacté M. Cerveau de la SEGAT pour solliciter une réunion de présentation du projet et dans un second temps, une visite sur le terrain pour découvrir le site.

Cette réunion, qui a duré 2 heures 15, a rassemblé M. Rolin et Mme Savoye, responsables du projet à SNCF Réseau, M. Cerveau de la SEGAT, M. Pion, M. Déjardin et Mme Cordier, membres de la commission d'enquête.

Lors de cette réunion ont été abordés :

- la présentation du projet ;
- la méthodologie mise en place pour l'information des propriétaires sur l'enquête parcellaire et les modalités de remontée d'information à la commission d'enquête ;
- le dispositif proposé pour l'information sur site,
- le dispositif à mettre en place pour récupérer les registres et les observations dans les 7 mairies et le partage aux 3 membres de la commission d'enquête des registres et des observations ;
- la nécessité d'un contact rapide avec PubliLégal pour comprendre la prestation concernant les observations dématérialisées.

Réunion du 28 mars 2023 sur les missions de PubliLégal :

Cette réunion a duré une heure. Elle a rassemblé M. Cerveau et M. Blancy de la SEGAT, Mme Savoye de SNCF Réseau, Mme Kancel Diomar et Mme Laurent de la DDT 95, M. Postel de PubliLégal.

Elle a permis de préciser et de chiffrer la mission de PubliLégal. Elle s'est conclue par la nécessité d'une présentation rapide à la commission d'enquête du logiciel afin de comprendre comment il s'adapterait à la spécificité de l'enquête. Le représentant de PubliLégal a précisé qu'un dispositif de filtrage pourrait être mis en place pour le dépôt et la consultation des observations.

Visite sur site du 31 mars 2023 :

La visite, qui a duré 1 heure 15 a rassemblé les 3 membres de la commission d'enquête, accompagnés de Mme Savoye de SNCF Réseau et de M. Cerveau de la SEGAT.

Le rendez-vous a eu lieu sur le parvis de la gare de Survilliers-Fosses.

La visite a permis de visualiser l'emprise du tracé, l'ampleur des travaux de décaissement, l'identification de quelques points délicats. (voir annexe 5, le compte rendu de visite établi par la commission d'enquête)

Réunion du 6 avril 2023 pour présentation de la plateforme Publiégal :

Cette réunion qui a duré 45 minutes, a rassemblé la commission d'enquête avec M. Cyrille de Publiégal. La commission a, une nouvelle fois, demandé de comprendre comment la plateforme allait s'adapter à l'originalité de l'enquête parcellaire qui dispose d'un dossier d'enquête différent dans chaque ville. Il est souligné que des propriétaires disposent de terrains dans différentes villes et doivent donc déposer leurs observations dans des registres différents.

Le représentant de Publiégal n'a pas pu répondre le jour même. Il devait consulter son service informatique. Il a demandé au président de la commission d'enquête de formuler par écrit ses questions. Ce qui a été fait le 7 avril..

Une nouvelle réunion a été sollicitée par la commission d'enquête.

Réunion du 11 avril 2023 pour présenter les réponses de Publiégal :

Une deuxième réunion de 30 minutes a eu lieu avec Publiégal représenté par M. Cyrille et sa direction informatique en présence de M. Pion et M. Déjardin. Toutes les questions évoquées par courriel le 7 avril ont été solutionnées pour tenir compte de la spécificité de l'enquête parcellaire.

Un compte rendu a été fait par le président de la commission d'enquête.

2-2 Modalités d'organisation de l'enquête, formalisation de l'arrêté :

Après les réunions de calage évoquées dans le chapitre II-1, l'arrêté n° 2023-17221 du préfet du Val d'Oise en date du 22 mars 2023 comprend notamment les dispositions suivantes :

- les dates et l'objet de l'enquête parcellaire ;
- les membres de la commission d'enquête ;
- les lieux et horaires des 15 permanences ;
- le siège de la commission d'enquête ;
- les mesures de publicité de l'enquête parcellaire, publiée dans un journal par SNCF Réseau, sur les panneaux administratifs par les villes et sur les lieux situés au voisinage de l'infrastructure de transport sous la responsabilité de SNCF Réseaux ;
- les affiches sont posées sous la responsabilité des maires et l'affichage est certifié par eux ;
- les observations pourront être portées sur les registres cotés et paraphés ou par voie électronique sur la plateforme mise en place (enqueteparcellaire-roissy-picardie@mail.registre-numerique.fr) ou encore par courrier au siège de l'enquête à la mairie de Vémars ;
- la notification individuelle du dépôt du dossier dans les mairies sera adressée sous pli recommandé aux propriétaires par l'expropriant, SNCF Réseaux. En cas de domicile inconnu, elle sera adressée en double au maire qui l'affichera en mairie ainsi qu'aux locataires ;
- les propriétaires ou usufruitiers doivent donner toutes les informations sur leur identité et faire connaître les renseignements en leur possession sur leur fermier ou toute personne pouvant réclamer des servitudes ;
- les modalités de clôture des registres à la fin de l'enquête et de transmission à la commission d'enquête.

2-3 Information du public :

2-3.1 Affichage de l'avis d'enquête publique :

Les communes ont affiché l'avis préfectoral concernant l'ouverture de l'enquête dans leur mairie respective. Les membres de la commission d'enquête, lors de leurs permanences, ont pu le vérifier.

2-3.2 Avis dans la presse :

L'avis d'enquête a été publié dans le Parisien, conformément à la réglementation, 8 jours avant et 8 jours après le début de l'enquête. (pièce jointe N° 3, publications des 5 et 19 avril)

L'avis d'enquête figurait également sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise (<https://www.val-doise.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-et-construction/Urbanisme-Planification-Logement/Lesdeclarations-d-utilite-publique/DUP>).

2-3.3 Affichage public :

- la publicité par affichage (affiches imprimées en noir sur fond jaune - pièce jointe N°4) a été faite à l'extérieur des 7 mairies et certifiée par elles (pièce jointe N°6) ;
- le prestataire de SNCF Réseaux, Publilégal, a affiché l'avis sur site au voisinage de l'emprise de la ligne de transport sous forme plastifiée (pièce jointe N° 6) ;
- les membres de la commission d'enquête ont pu vérifier cet affichage lors de leurs permanences,
- les procès-verbaux de constat d'affichage par huissier réalisés à la demande de SNCF Réseau figurent en pièce jointe 6.

2-3.4 Notifications individuelles auprès des propriétaires.

Conformément aux dispositions de l'article R.131-6 du code de l'expropriation, une notification individuelle (lettre type figurant en pièce jointe N° 7 du dossier d'enquête parcellaire) a été faite dans les délais prescrits par l'expropriant, SNCF Réseaux aux propriétaires et ayant droits concernés par lettre recommandée avec avis de réception pour leur permettre de présenter leurs observations éventuelles pendant la durée de l'enquête.

En réponse, le propriétaire est tenu, en application de l'article R.131-7 du code de l'expropriation, de fournir toutes indications relatives à son identité ou, à défaut, de donner tous les renseignements en sa possession sur l'identité des propriétaires réels.

Les propriétaires et ayant droits destinataires séparément de la même notification individuelle ont accusé réception de cette notification.

SEGAT a remis aux 4 communes concernées le 17 avril un listing de 19 retours de courriers recommandés dont l'essentiel résultait de signatures multiples. Les commissaires enquêteurs ont vérifié l'affichage de ces listings dans les 4 villes concernées (Pièce jointe N°8).

La SNCF et SEGAT ont envoyé un huissier chez les propriétaires de parcelles qui n'ont pas réagi à l'envoi du premier recommandé.

Sur ces points précis, la commission d'enquête peut donc attester que les formalités d'information des propriétaires ont été correctement respectées.

3- Déroulement de l'enquête

3-1 Organisation de la commission d'enquête :

Sollicitée, le 7 mars 2023, la commission d'enquête composée de Philippe Pion, président et de 2 membres, Françoise Cordier et Michel Déjardin, a accepté la mission dès le 8 mars.

Les membres se sont réparti les permanences et ont convenu de se retrouver ensemble pour la dernière permanence à Vémars.

La commission d'enquête a travaillé par échange de courriels et autant que de besoin en réunion visio.

Chaque commissaire enquêteur informait les autres membres de la commission du déroulement de ses permanences et des contacts dans les villes dont il avait la responsabilité.

Le président de la commission d'enquête transmettait autant que de besoin les informations aux responsables de l'enquête SNCF Réseau et ses prestataires, et à la préfecture. Il a assuré la liaison avec le maître d'ouvrage pendant et après la fin de l'enquête.

Michel Déjardin a assuré la responsabilité de l'organisation des visio. Il y en a eu 10 au total pour la commission d'enquête de 30 minutes à 2 heures pour une durée globale de 9 heures 45.

Il a également coordonné la réception des pièces annexes et leur mise en forme.

3-2 Organisation des permanences dans les 7 villes :

Les dates et lieux de permanences ont été définis en accord avec la Préfecture, les membres de la commission d'enquête et les communes concernées de façon à trouver des créneaux de dates et d'horaires différents permettant au public de se déplacer.

Deux permanences ont eu lieu dans 6 villes impactées par le projet et trois à Vémars, siège de la commission d'enquête où il a été convenu que les 3 membres de la commission se retrouveraient pour la permanence de clôture.

Les membres de la commission d'enquête se sont donc tenus à disposition du public pendant 15 permanences au jours et heures suivants :

- mairie de Vémars : lundi 17 avril 2023 de 9h30 à 12h ;
mercredi 26 avril 2023 de 9h à 12h ;
vendredi 5 mai 2023 de 14h30 à 17h ;
- mairie de St Witz : mercredi 26 avril 2023 de 14h30 à 17h,
mercredi 3 mai 2023 de 14h30 à 17h ;
- mairie de Villeron : vendredi 21 avril 2023 de 14h30 à 17h ;
vendredi 28 avril 2023 de 14h30 à 17h30 (*prolongation de la permanence de 30 minutes du fait de l'affluence du public*)
- mairie d'Epiais les Louvres : jeudi 20 avril 2023 de 9h30 à 12h,
mardi 25 avril 2023 de 14h30 à 17h ;
- mairie de Fosses: mercredi 19 avril 2023 de 14h30 à 17h ;
mardi 2 mai 2023 de 14h30 à 17h ;
- mairie de Marly la Ville : mardi 18 avril 2023 de 14h30 à 17h ;
jeudi 2 mai 2023 de 14h30 à 17h ;

- maire de Chennevière les Louvres : jeudi 20 avril 2023 de 14h30 à 17h ;
jeudi 27 avril 2023 de 14h30 à 17h.

3-3 Déroulement des permanences dans les 7 villes :

Vémars : les 3 permanences ont eu lieu au 1^{er} étage de la mairie, salle du conseil. Le commissaire enquêteur a été en contact avec M. Goletto, premier adjoint, Mme Anne, directrice générale de services, Mme Wolansky, secrétaire du maire.

Épiais-lès-Louvres : les 2 permanences ont eu lieu salle du Conseil au rez-de-chaussée de la mairie. Le commissaire enquêteur a été en contact avec la maire Mme Rusin et M. Abdoul, maire-adjoint et Mme Saez qui assure la fonction administrative de la ville.

Marly-la-Ville : les 2 permanences ont eu lieu au rez-de-chaussée de la mairie, dans le bureau du responsable de l'urbanisme (poste vacant à ce jour). Le commissaire enquêteur a été en contact avec madame Michelle Cardon qui assure l'intérim du responsable de l'urbanisme et a rencontré monsieur André Specq, maire de la commune.

Chennevières-les-Louvres : les 2 permanences ont eu lieu au rez-de-chaussée de la mairie, dans le hall d'accueil. Le commissaire enquêteur a été en contact avec la secrétaire de mairie et monsieur Éric Plasmans, maire de la commune.

Il est à noter que lors de la deuxième permanence du 27 avril, le commissaire enquêteur a pris connaissance d'une affichette apposée sur la porte de la mairie qui signalait la fermeture de celle-ci du 28 avril au 9 mai 2023. Après entretien avec la secrétaire de mairie et du maire, la confirmation de cette fermeture de mairie a été confirmée.

Le commissaire enquêteur a alerté le président de la commission d'enquête pour donner suite à ce problème. Celui-ci, après avoir pris contact avec SEGAT (AMO SNCF), la SNCF et la préfecture, a dû valider en urgence dès le vendredi, la délocalisation du registre d'enquête et de son dossier vers la mairie d'Épiais-les-Louvres, située à proximité de celle de Chennevières-les-Louvres. Une affichette était alors apposée sur la porte de la mairie pour informer le public du nouveau lieu de consultation du dossier ainsi que les nouveaux jours et heures d'ouverture (pièce jointe N° 9).

Saint-Witz : les 2 permanences ont eu lieu au rez-de-chaussée du bâtiment urbanisme, services techniques, situé en face de la mairie dans un bureau laissé vacant le mercredi. Le commissaire enquêteur a été en contact avec l'agent d'accueil de la mairie et a rencontré monsieur Frédéric Moizard, maire de la commune.

Fosses : les 2 permanences ont eu lieu dans le service d'urbanisme de la mairie. Le commissaire enquêteur a été en contact avec la responsable du service urbanisme .

Villeron : les 2 permanences ont eu lieu dans la salle du conseil municipal. Le commissaire enquêteur a été en contact avec monsieur Kudla, maire de Villeron qui a informé tous les habitants de l'enquête parcellaire avec un document distribué toutes boîtes.

3-4 Modalités de réception des observations :

Les personnes souhaitant apposer des observations dans le registre ont pu le faire aux heures d'ouverture des 7 mairies en demandant le registre auprès du secrétariat.

Elles pouvaient également apporter leurs observations de manière dématérialisée en utilisant la plateforme mise en place par la SNCF au travers de Publilégal dont les

coordonnées étaient sur l'affiche apposée à l'entrée de chaque mairie et sur le site internet de la préfecture.

3-5 Climat de l'enquête publique :

L'enquête parcellaire s'est déroulée dans le calme. Les interventions ont été conduites de manière courtoise. Plusieurs agriculteurs et plusieurs entreprises sont venues exprimer leurs questions sur les conséquences des acquisitions sur leurs activités.

3-6 Examen des observations dans les 7 villes

Il y a eu 32 observations sur les registres écrites ou signées par les personnes les ayant déposées et 6 observations déposées sur la plateforme dématérialisée.

Deux observations sont en double, à la fois sur le registre et sur la plateforme, soit au total 36 observations différentes sur 38 déposées.

- 22 observations déposées sur le registre de Villeron,
- 8 observations déposées sur le registre de Vémars,
- 3 observations déposées sur le registre de Saint-Witz,
- 1 observation sur le registre de Chennevières-les-Louvres,
- 0 observation déposée sur les registres de Marly-la-Ville, Fosses et Épiais-les-Louvres,
- 6 observations déposées sur la plateforme dématérialisée.

Nous les abordons dans le détail au chapitre 4.

3-7 Formalités de fin d'enquête :

3-7-1 Clôture des registres et transmission des observations à la commission :

L'enquête s'est terminée le vendredi 5 mai à 17 heures.

La commission d'enquête a siégé dans son ensemble, de 14 heures 30 à 17 heures, à la mairie de Vémars pour la clôture de l'enquête avec plusieurs visiteurs.

Publilégal a livré sa dernière livraison dématérialisée le samedi 6 mai à 18 heures.

Conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 23 mars 2023, les registres devaient être clos et signés par le maire. Les mairies étant fermées, Publilégal a livré les registres d'enquêtes de 6 des 7 villes au président de la commission d'enquête le mercredi 9 mai à 13 heures.

Le registre de Chennevières-les-Louvres, vu que la mairie était fermée du 2 au 9 mai 2023, et que le registre avait dû être délocalisé à Épiais-les-Louvres, n'a pu être clos par le maire avant le 11 mai et porté aux membres de la commission d'enquête ce même jour ; ce registre contenait une observation.

3-7-2 Remise du procès-verbal de synthèse :

La commission d'enquête a communiqué le procès-verbal de synthèse de l'enquête parcellaire le lundi 15 mai, en vue d'une réunion le mercredi 17 mai 2023 à 9 heures 30 lors d'une visioconférence avec SNCF Réseau, représenté par madame Mathilde SAVOYE responsable du projet à SNCF Réseau, monsieur Alexis CERVEAU de SEGAT (AMO pour SNCF Réseau) et des 3 membres de la commission d'enquête, Philippe PION, président, Françoise CORDIER et Michel DÉJARDIN, membres.

La commission d'enquête a sollicité un report auprès du préfet du Val d'Oise au vu du retard d'une semaine dans la transmission des données avec un rendu de l'enquête au 12 juin 2023 (courrier d'accord du préfet – pièce jointe N°2)

La SNCF, au vu des mêmes contraintes, avait souhaité donner une réponse en deux phases au procès-verbal de synthèse, les 26 et 31 mai 2023.

En une fois finalement, SNCF Réseau a répondu complètement à 2 des 3 thématiques sur les demandes des agriculteurs pour l'adaptation de leurs parcelles et les conséquences du projet sur le fonctionnement des entreprises.

Elle nous a indiqué qu'elle ne souhaitait pas répondre sur les questions liées à la DUP et à l'impact environnemental du projet.

Outre le fait que ce n'était pas l'objet de l'enquête parcellaire, SNCF Réseau nous a annoncé qu'une nouvelle enquête publique préalable à l'obtention de l'autorisation environnementale débiterait pour 30 jours, du jeudi 1^{er} juin au vendredi 30 juin 2023 inclus.

La commission d'enquête a vivement regretté de ne pas avoir été informée de l'existence et de la thématique de cette enquête publique prochaine vers laquelle elle aurait pu utilement orienter les 21 personnes ayant posé des questions sur ces thématiques.

3-7-3 Mémoires en réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a finalement transmis son mémoire en réponse sur la globalité des questions posées le 26 mai 2023 dans le corps du procès-verbal.

Ses réponses sont complètes sur 2 des 3 thèmes évoqués par la commission d'enquête. Il n'y a pas de réponses sur les questions mettant en cause la DUP et l'impact environnemental du projet.

Deux précisions ont été demandées le 1^{er} juin 2023 par la commission d'enquête au maître d'ouvrage, qui y a répondu dans la journée (pièce jointe N°10)

4- Analyse des observations internet, registres et courriers, questions de la commission d'enquête, réponses du maître d'ouvrage, remarques de la commission d'enquête

4-1 – Quantification des observations :

Les 38 observations déposées au total se décomposent comme suit :

Fosses : Pas de visite durant les permanences et donc pas de contribution sur le registre papier,

1 contribution sur le registre numérique.

Marly-la-ville : une visite, pas de contribution sur le registre papier.

Epiais-lès-Louvres : visite de madame la maire ; pas de contribution sur le registre papier.

Chennevières-lès-Louvres : 1 contribution de monsieur le maire sur le registre papier.

Vémars : 8 visites ; 5 contributions sur le registre papier,
1 contribution sur le registre numérique.

Saint-Witz : 3 visites ; 4 contributions sur le registre papier, dont un ensemble de documents : Acte de propriété (21 pages) bail (12 pages) avenant n° 1 au bail (8 pages) avenant n° 2 (13 pages) plan et vue aérienne,
3 contributions sur le registre numérique dont une reprenant la contribution sur le registre papier de Vémars.

Villeron : 25 visites dont 22 contributions sur le registre papier,
1 contribution sur le registre numérique.

4-2 – Analyse des observations

4-2.1 : Méthodologie :

Au cours de l'enquête parcellaire concernant la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, 38 observations au total, ont été déposées sur les registres papier (32) et sur le registre numérique (6).

Aucun courrier, à l'attention du président de la commission d'enquête, n'est parvenu dans les sept mairies concernées.

Compte-tenu de la diversité des observations déposées, la commission d'enquête a décidé de classer celles-ci en trois thématiques distinctes détaillées ci-dessous.

Chaque observation donnera lieu à un questionnement de la commission d'enquête auquel répondra la maîtrise d'ouvrage dans un cadre dédié à cet effet.

4-2.2 : Remarques sur la remise en cause de la DUP, le souhait de réévaluation de l'impact environnemental et des mesures de compensation

À Vémars :

■ Association patrimoine et environnement de Vémars (APEV)

L'observation de l'association est déposée sur le registre papier de Vémars le 05 mai 2023.

Cette observation remet en cause le projet et s'oppose au tracé proposé notamment au vu de la proximité de structures communales (crèche et terrain de football) en craignant une pollution sonore intense auprès de jeunes enfants.

L'association refuse formellement la construction d'un viaduc de 16 mètres de hauteur et demande que la liaison ferroviaire soit enterrée.

Question de la commission d'enquête :

Quelles sont les distances exactes de la ligne ferroviaire projetée par rapport aux structures communales citées dans l'observation de l'APEV et quelle peut être la solution alternative au viaduc de 16 mètres de hauteur ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Un commentaire sera fait au II-2.

■ Monsieur GOLETTO, premier adjoint à Vémars

Monsieur GOLETTO remet à la commission d'enquête, lors de la dernière permanence du 05 mai 2023 à Vémars, un extrait de la trame verte et bleue de la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France.

Il estime que le projet proposé compromet cette trame, et notamment que cette liaison ferroviaire sera un frein dans la dynamique de mouvement des espèces aquatiques présentes sur le territoire.

Question de la commission d'enquête :

Pouvez-vous préciser quels types d'études relatives à la faune et à la flore sont envisagées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Un commentaire sera fait au II-2.

- Monsieur DA SILVA, coordinateur chouette chevêche – LPO Île de France, groupe local plaine et forêts du pays de France, remet en cause la DUP et propose une cartographie adaptée à la faune existante avec la construction de passages grande faune ainsi que la mise en place d'infrastructures agroécologiques.

(Monsieur DA SILVA est passé lors de la deuxième permanence du 26 avril 2023 et a indiqué qu'il déposerait une contribution sur le registre numérique avant la fin de l'enquête).

Question de la commission d'enquête :

Que pensez-vous de ces propositions et dans quelles mesures comptez-vous répondre à monsieur DA SILVA ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Un commentaire sera fait au II-2.

A Saint-Witz :

- Monsieur Jean Charles BOCQUET, conseiller municipal environnement, eau et assainissement à Saint-Witz, souhaite renforcer le principe de la compensation environnementale attendue avec une réflexion commune des villes concernées, en collaboration avec la SAFER, en appliquant un coefficient de compensation multiplié par dix afin de maintenir le passage grande et petite faune dans de meilleures conditions.

Question de la commission d'enquête :

Pouvez-vous préciser à monsieur BOCQUET dans quelles mesures le maître d'ouvrage peut s'associer à cette démarche ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Un commentaire sera fait au II-2.

- Monsieur Frédéric MOIZARD, maire de Saint-Witz, souhaite la cession totale des parcelles de la commune pour la réalisation du projet et espère une collaboration étroite de l'agglomération Roissy Pays de France avec la SAFER Île de France pour aboutir à une meilleure cohérence pour le projet final.

Question de la commission d'enquête :

Que pense la maîtrise d'ouvrage de cette proposition et quelle suite peut-il être donnée à l'acquisition totale des deux parcelles communales ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maire de la commune de Saint-Witz semble faire la demande de réquisition totale d'emprise des parcelles A 606 et A 623.

SNCF Réseau s'engage à examiner cette demande de réquisition totale d'emprise. Elle sera étudiée au regard des besoins de chantier et des articles L242-1 et suivants du code de l'expropriation. Il conviendra de réitérer cette demande lors de la fixation indemnitaire auprès de l'assistant foncier de SNCF Réseau ou du juge de l'expropriation.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note de l'engagement de SNCF Réseau et attire l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité de bien accompagner la commune de Saint-Witz dans cette démarche.

A Villeron :

- Monsieur C. DUPUIS, conseiller municipal à Villeron, signale les coûts de projet en constante augmentation, la perte de terres agricoles sur la commune et fait part de son vif mécontentement au nom des élus et des riverains.

Question de la commission d'enquête :

Une information sur les coûts du projet et les solutions alternatives moins gourmandes en terres agricoles ont-elles été diffusées auprès de la commune de Villeron ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Un commentaire sera fait au II-2.

- F. SUBILEAU et C. MAUCLER, sur la commune de Villeron, déposent chacun une contribution contre les nuisances à prévoir et les emprises agricoles qui disparaissent au profit de la liaison ferroviaire.

Question de la commission d'enquête :

Remise en cause de la DUP, ces arguments ont-ils été suffisamment débattus lors de la précédente enquête ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Un commentaire sera fait au II-2.

- Une contribution anonyme en faveur du projet le 19 avril sur le registre de Villeron page 15/50.

- Madame MORAT, conseillère municipale à Villeron, réitère son opposition au projet, regrette les coûts financiers envisagés, souligne à nouveau la consommation excessive des terres agricoles, pointe une nouvelle fois les problèmes du RER D (surchargé et mal entretenu) et redoute les nuisances sonores qui déprécieront les biens des Villeronnais.

Question de la commission d'enquête :

Madame MORAT fait un résumé des oppositions au projet, la maîtrise d'ouvrage a-t-elle bien communiqué sur ces constats ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Un commentaire sera fait au II-2.

- Monsieur et madame MAARMAR, habitants Villeron, reviennent sur les choix non judicieux, à leur avis, qui ont amené à choisir ce projet ; ils regrettent la disparition des terres agricoles et auraient souhaité, plutôt qu'une indemnisation financière, une compensation foncière pour les agriculteurs. Au-delà du peu d'intérêt pour les Villeronnais, le projet apportera des nuisances supplémentaires.

Question de la commission d'enquête :

La question de la compensation foncière a-t-elle été abordée lors des négociations avec les agriculteurs ?

Réponse du maître d'ouvrage :

En premier lieu, SNCF Réseau relève que les intervenants soulèvent une question de principe et que, à sa connaissance, ils ne sont pas directement concernés, en tant que propriétaire ou exploitant de parcelles agricoles impactées par le projet.

Le maître d'ouvrage inscrit évidemment son action dans le cadre du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui ne prévoit pas cette possibilité. Il observe également que les exploitants agricoles n'ont pas souhaité la mise en œuvre d'une procédure d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE).

Enfin, il convient de rappeler que la minimisation des impacts sur les terres agricoles a été au cœur de la conception du projet ferroviaire et que celui-ci participera au soutien de la filière, via notamment le dispositif de compensation agricole collective.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Sur la commune de Villeron, plusieurs contributions reviennent sur les choix antérieurs validés par la DUP.

- Cricri, sur le registre numérique, contre le projet
- Monsieur PERRY, le 21 avril 2023, ainsi que monsieur FERRANS, un anonyme et madame TRETARRE
- Madame ROQUES le 24 avril 2023
- Monsieur Lionel DRAUCOURT, le 28 avril 2023, ainsi que madame BERTRAND, monsieur THERY

- Madame LEGRAND le 3 mai
- Monsieur VANSON le 4 mai

L'ensemble de ces contributions concerne :

- Les nuisances sonores ;
- Aucun bénéfice pour les Villeronnais ;
- La disparition des terres agricoles et une partie de bois ;
- Amélioration de la ligne actuelle ;
- Atteinte à la faune et la flore existante ;
- Pollution accrue ;
- Les coûts en augmentation ;
- Le manque d'attention au RER D (entretien, fréquence, retards, suppression, sécurité, ...).

Question de la commission d'enquête :

Les thèmes abordés sont souvent les mêmes, une grande partie des réponses figure dans les annexes 1 et 2 de la DUP.

Que peut envisager le maître d'ouvrage pour rassurer, expliquer et convaincre les Villeronnais ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Un commentaire sera fait au II-2.

Réponse du maître d'ouvrage aux questions de la Commission d'enquête à la suite des diverses contributions signalées ci-dessus

Le maître d'ouvrage prend bonne note de ces différentes observations, tout en notant qu'elles ne relèvent toutefois pas du champ de l'enquête parcellaire.

SNCF Réseau rappelle que les principales caractéristiques du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, notamment s'agissant du choix du tracé retenu et de ses impacts sur l'environnement et les territoires, ont été examinées lors d'une enquête publique tenue au printemps 2021, faisant suite à plusieurs années d'études et de concertation conduites par le maître d'ouvrage depuis le débat public de 2010.

L'enquête d'utilité publique a permis de mettre en regard les avantages et les inconvénients du projet, sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante, et de traiter les thématiques reprises dans les observations formulées lors de l'enquête parcellaire. Sur cette base, l'État a prononcé la déclaration d'utilité publique de l'opération, après un avis favorable de la commission d'enquête.

Une nouvelle enquête publique portant sur l'autorisation environnementale préalable à la réalisation du projet s'ouvrira le 1^{er} juin 2023 : elle permettra de mettre à disposition du public une actualisation de l'étude d'impact du projet, de recueillir les observations du public sur les conséquences du projet sur l'environnement et d'apporter des éléments de réponse aux thématiques soulevées dans le présent procès-verbal.

Commentaires de la commission d'enquête sur la réponse commune du maître d'ouvrage à plusieurs observations déposées :

La commission prend note de la réponse commune.

Toutefois, la commission remarque que les 21 observations déposées paraissent légitimes au vu de l'absence de lignes directives claires pour assurer la continuité de l'information et de la participation du public.

En effet, depuis le débat public de 2010, un nombre important de mutations immobilières a amené des nouveaux arrivants sur les communes concernées par l'enquête.

Par ailleurs, le calendrier des enquêtes n'est pas toujours annoncé au préalable, c'est le cas de celle concernant l'autorisation environnementale préalable qui a débuté le 1^{er} juin 2023 et pour laquelle la commission d'enquête, comme les habitants, a découvert tardivement, après les permanences en mairie, son existence.

Une information plus précoce aurait permis aux membres de la commission d'orienter le public vers cette nouvelle enquête, c'est bien regrettable.

4-2.3 : Observations portant sur le maintien de la fonctionnalité des terrains agricoles ou autres après les acquisitions des emprises foncières et sur la prise en compte d'éléments complémentaires dans la fixation de l'indemnité versées aux propriétaires et aux exploitants suivies des questions de la commission d'enquête :

Les remarques sont principalement exprimées sur les registres de Villeron et de Vémars.

À Villeron :

4-2.3.1: contribution de M. Lionel Plasmans :

M. Plasmans, ferme de Vaullerand à Villeron rappelle que c'est la deuxième expropriation qu'il subit et qu'en 30 ans, il a perdu 11 % des surfaces exploitables de sa ferme. Il demande à titre de compensation que la SNCF rétablisse et indemnise à ses frais :

- des déformations de parcelles ;
- des allongements de parcours ;
- des pointes et rétrécissements ;
- des pertes de productivité et de production ;
- des remembrements et restructurations d'exploitation ;
- une refonde des circulations agricoles et des chemins ruraux et vicinaux ;
- des rétablissements des écoulements naturels des eaux pluviales ;
- le rétablissement des conduites d'irrigation ;
- la pose de grillage anti-lapins afin d'éviter des dégâts dans les cultures.

Il joint un plan localisant les équipements à prendre en compte.

Questions de la commission d'enquête :

Avez-vous déjà abordé ces questions avec M. Plasmans ?

Quelles réponses prévoyez-vous d'y apporter et dans quel cadre ?

Réponses du maître d'ouvrage :

La fixation indemnitaire ne relève pas du champ de la présente enquête. La fixation indemnitaire fait actuellement l'objet d'une négociation à l'amiable et donnera lieu, en cas d'échec, à une procédure de fixation judiciaire. Celle-ci tiendra évidemment compte des déformations de parcelles, des allongements de parcours, des pointes et rétrécissements,

des pertes de productivité et de production, suivant les barèmes et protocoles existants et suivant l'avis des services de l'Etat chargés des Domaines.

S'agissant des remembrements et restructurations d'exploitation, SNCF Réseau a mandaté un géomètre-expert, désigné en accord avec les exploitants. Les négociations sont en cours dans ce cadre pour définir les échanges cultureux.

Plus précisément, SNCF peut apporter les éléments suivants concernant les points soulevés par M. Lionel Plasmans :

La fonctionnalité du chemin agricole empruntant la plaine de Vémars sera rétablie ;
Les écoulements naturels des eaux pluviales seront rétablis. La future infrastructure sera rendue transparente au niveau hydraulique au moyen de dispositifs de gestion longitudinaux (fossés) et de bassins ;

Le réseau d'irrigation existant sera rétabli, comme cela a été confirmé à l'exploitant en place, M. Lionel Plasmans ;

La ligne nouvelle sera clôturée sur tout son linéaire afin d'assurer la sécurité des personnes vis-à-vis des circulations ferroviaires, ainsi que les risques de collision avec la faune. Cette clôture sera équipée d'un grillage anti-fouisseurs au maillage fin en partie basse (limitation des dégâts sur cultures).

SNCF Réseau n'identifie donc pas à ce stade de difficulté particulière concernant le cas de M. Lionel Plasmans, avec lequel le maître d'ouvrage entretient des échanges réguliers.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note des engagements du maître d'ouvrage répondant favorablement aux demandes formulées par M. Lionel Plasmans.

4-2.3.2 : Contribution du conseil municipal de Villeron :

Après avoir rappelé son opposition au projet de cette ligne de transport depuis l'origine, le maire Villeron détaille des points sur lesquels il attend des réponses de la SNCF pour l'accompagnement du projet :

- condition de reconstitution du chemin reliant Louvres à Montmélian coupé par la ligne TGV ;
- précisions sur l'ouvrage à réaliser dans le bois d'Argenteuil pour favoriser la transhumance de la faune,
- assurance que le dévoiement à 8 mètres de profondeur de la conduite d'eau potable qui alimente Villeron sera sans conséquence sur la performance et la vulnérabilité du réseau.

La ville rappelle aussi qu'elle s'inquiète sur les mouvements d'engins pendant les travaux et qu'elle est opposée à la réalisation de merlons le long de la future voie TGV toujours difficiles à entretenir.

Elle souhaite aussi attirer l'attention sur la proposition de remblaiement de deux chemins communaux mis en impasse par les travaux. La ville en serait d'accord pour les intégrer aux terrains agricoles, moyennant compensation.

La ville joint à sa contribution un texte de 2021 formalisant son opposition au projet.

Questions de la commission d'enquête :

Connaissez-vous déjà les questions posées par la ville sur l'impact du projet ?

Quelles réponses prévoyez-vous d'y apporter ? Dans quel cadre ?

Avez-vous étudié les conséquences pour les usagers du dévoiement du réseau d'eau potable (coupures ou autres) ?

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

S'agissant plus particulièrement du remblaiement de deux chemins communaux mis en impasse par la future ligne nouvelle, SNCF Réseau a fait part à la commune de Villeron, par courrier en date du 22 mars 2023, de son accord de principe ainsi que de sa disponibilité pour définir conjointement les modalités de mise en œuvre de cette solution. A la date de rédaction de cette réponse, le maître d'ouvrage reste en attente d'un retour de la commune à ses propositions.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note que la SNCF a donné un accord de principe à la commune de Villeron sur le remblaiement des chemins communaux.

Ce dossier qui suppose le déclassement de ceux-ci devra être suivi, y compris dans sa dimension financière.

La commission d'enquête s'est étonnée le 1^{er} juin de l'absence de précisions dans la réponse sur les conséquences de l'enfouissement à 8 mètres du réseau d'eau potable de la commune de Villeron. Elle note que le maître d'ouvrage, dans sa réponse complémentaire du 1^{er} juin, dit avoir des contacts réguliers sur ce point avec la commune mais elle n'en a pas connaissance (pièce jointe N°10). La commission d'enquête souhaite que cette question puisse être approfondie dans l'enquête publique engagée le 1^{er} juin 2023

4-2.3.3 : contribution personnelle du maire de Villeron, M. Kudla :

Le maire fait part de sa constatation de l'avancement rapide des travaux depuis le lancement des fouilles archéologiques. Il pose la question du maintien en activité de l'ancienne carrière sur la commune de St-Witz qui amplifie le mécontentement de ses habitants. Il demande à savoir ce que sont devenus les vestiges archéologiques extraits de ce site.

Questions de la commission d'enquête :

Pourriez-vous expliciter cette question de la carrière de Saint-Witz et ses enjeux ? La demande du Maire de Villeron vous paraît-elle pouvoir être prise en compte ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Ce sujet ne relève pas du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, qui n'impacte pas le site de la carrière.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

4-2.3.4 : Contribution de M. Potel :

M. Potel, gérant de la SCEA Villeron précise la question posée par le maire concernant le remblaiement des deux chemins communaux. Il souhaite que ces chemins :

- à l'ouest, le chemin dénommé avenue des mûriers de Louvre à Survilliers, sur 600 mètres ;
- à l'est, la portion mise en impasse de l'avenue des Chennevières à Montmélian, soit 300 mètres soient supprimés, donc déclassés et soient remblayés pour être intégrés à son exploitation.

Questions de la commission d'enquête :

Connaissez-vous le problème soulevé par M. Potel ?

Quelles réponses pensez-vous apporter à sa demande (sachant que, s'agissant du déclassement de deux chemins communaux, la mairie doit également être partie prenante à la mise en œuvre du déclassement ? Qui prendra en charge la dépense ?

Réponses du maître d'ouvrage :

SNCF Réseau a fait part à la commune de Villeron, par courrier en date du 22 mars 2023, de son accord de principe à cette demande ainsi que de sa disponibilité pour définir conjointement les modalités de mise en œuvre de cette solution. M. Potel a été informé de cette démarche. A la date de rédaction de cette réponse, le maître d'ouvrage reste en attente d'un retour de la commune à ses propositions.

Enfin, il convient de rappeler que les sujets indemnitaires relatifs à des échanges fonciers ne relèvent pas du champ de la présente enquête.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage et renouvelle son commentaire formulé en 4-3.1 .

À Vémars :

4-2 .3.5 : contribution de M.Garnier :

M. Garnier exploite pour la Mariquina, une parcelle à Villeron et une à Vémars. Il pose, depuis l'enquête DUP, un certain nombre de questions sur lesquelles il n'a pas eu de réponses fermes de SNCF Réseau sur :

- le renforcement des clôtures pour protéger des lapins,
- la pose de barrières à l'entrée des 2 chemins que la SNCF s'est engagée à réaliser sur son exploitation pour éviter les dépôts sauvages.

Questions de la commission d'enquête :

Confirmez-vous être déjà informés de ces demandes de M. Garnier ?

Quelles réponses pensez-vous y apporter ?

Réponses du maître d'ouvrage :

La ligne nouvelle sera clôturée sur tout son linéaire afin d'assurer la sécurité des personnes vis-à-vis des circulations ferroviaires, ainsi que les risques de collision avec la faune. Cette clôture sera équipée d'un grillage anti-fouisseurs au maillage fin en partie basse (limitation des dégâts sur cultures).

S'agissant de la pose de barrières, ce point doit encore être examiné dans le cadre de la définition fine des mesures d'accompagnement à mettre en œuvre, étant entendu que SNCF Réseau ne voit pas, à ce stade, de difficultés de principe à examiner positivement cette possibilité.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note que les demandes M. Garnier semblent prises en compte par le maître d'ouvrage.

4-2.3.6 : contribution de M. Jean-Claude Lebourg au nom de 5 agriculteurs sur 64 hectares sur Vémars, section C :

Il demande :

- la création de chemin d'accès à l'ensemble des parcelles par des structures adaptées aux matériels modernes d'exploitation (poids, longueur, hauteur des engins) avec servitudes réelles et perpétuelles éventuellement nécessaires ;
- la remise en place des systèmes d'irrigations déjà installés par les exploitants ;
- pendant les travaux, le respect des cultures emblavées et la fixation de justes indemnités pour perte de production actuelles et futures.

Il souhaite des réponses très prochaines sur tous ces points avec mise en place de protocoles spécifiques.

Questions de la commission d'enquête :

M. Lebourg a évoqué oralement des contacts de longue date avec SEGAT. Le confirmez-vous ?

Quelles réponses prévoyez-vous d'apporter à ces demandes ? On a cru comprendre qu'il s'agissait d'un ouvrage passant sur le tunnel de la nouvelle ligne. La question du gabarit de l'ouvrage est donc essentielle pour permettre le passage des engins modernes. Le prenez-vous bien en compte ?

M. Lebourg, comme d'autres interlocuteurs, évoque la signature de protocoles spécifiques pour régler toutes ces questions. Il évoque aussi des servitudes réelles et perpétuelles. Pouvez-vous nous expliciter le dispositif que vous envisagez ?

Réponses du maître d'ouvrage :

SEGAT, opérateur foncier de SNCF Réseau, est en effet en contact avec M. Lebourg de manière régulière.

La fixation indemnitaire en réponse à l'observation « *pendant les travaux, le respect des cultures emblavées et la fixation de justes indemnités pour perte de production actuelles et futures* », ne relève pas du champ de la présente enquête. Cependant, la fixation indemnitaire fait actuellement l'objet d'une négociation à l'amiable et donnera lieu, en cas d'échec, à une procédure de fixation judiciaire. Le montant de l'indemnité est défini suivant les barèmes et protocoles existants et suivant l'avis des services de l'État chargés des Domaines.

Plus précisément, SNCF peut apporter les éléments suivants concernant les points soulevés par M. Lebourg :

Les emprises objet de l'enquête nécessaires au projet seront clôturées en phase travaux afin de respecter les cultures emblavées sur les terrains contiguës non nécessaires à la réalisation du projet ;

Les gabarits des ouvrages de rétablissement respectent les gabarits agricoles transmis par la Chambre d'Agriculture Ile-de-France à SNCF Réseau lors des études de conception ;

Le réseau d'irrigation existant sera rétabli, comme cela a été confirmé à l'exploitant en place, M. Lionel Plasmans (voir plus haut).

L'élaboration de servitudes ne paraît pas utile puisque les chemins actuellement publics le resteront.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note des réponses favorables du maître d'ouvrage aux questions de M. Lebourg et du fait que l'établissement de servitudes ne paraissent pas nécessaires.

4-2.3.7 : contribution de M. Lecuyer, propriétaire de 4 parcelles, louant ses terres à la SCEA Lecuyer ;

M. Lecuyer souhaitait rencontrer le commissaire enquêteur pour lui signaler deux problèmes :

- il ne peut répondre complètement aux questionnaires que lui a adressés la SNCF car il ne dispose pas des actes de propriétés de deux parcelles à Epiais lès Louvres (A 464 et A 470), résultant d'une acquisition par adjudication du tribunal de Pau le 17 juin 1994 ;
- il signale, par ailleurs, qu'il est le seul propriétaire de la parcelle A 511 à Epiais-lès-Louvres, par acte de succession du 19 avril 2005. Or, son père et son frère ont reçu, selon lui, par erreur, le courrier de la SNCF concernant cette parcelle.
- il signale également que, depuis 2022, un géomètre a établi pour ses 4 parcelles, le tableau des pertes de jouissance et un dossier des échanges pris en compte par SNCF Réseau.

Questions de la commission d'enquête :

Quelles réponses pouvez-vous apporter aux 2 premières questions de M. Lecuyer ?
Confirmez-vous le travail réalisé par le géomètre depuis 2022 ? Sous quelles formes va-t-il être pris en compte ?

Réponses du maître d'ouvrage :

SNCF Réseau prend bonne note des informations portées à sa connaissance et effectuera les rectifications nécessaires. SEGAT, opérateur foncier de SNCF Réseau, s'est rapproché de M. Lecuyer pour examiner les moyens de lever la difficulté soulevée au premier point.

S'agissant des remembrements et restructurations d'exploitation, SNCF Réseau a en effet mandaté un géomètre-expert, désigné en accord avec les exploitants. Les négociations sont en cours dans ce cadre pour définir les échanges cultureux.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note que le dossier de M. Lecuyer est pris en compte par le maître d'ouvrage.

4-2.3.8 : contribution de M. Eric Plasmans, maire de Chennevières-lès-Louvres :

Il demande :

- l'installation de barrières avec cadenas sur tous les chemins accédant au chantier de la ligne et que celles-ci restent en place à la fin des travaux ;
- que ces chemins soient accessibles à tous les riverains et agriculteurs grâce à la diffusion de clés ou codes des cadenas ;
- qu'après la phase chantier, la SNCF prenne la peine de refermer les barrières : cette demande est liée à l'apparition de multiples problèmes ces dernières années quant à l'usage de ces chemins avec apparition de trafics divers.

Questions de la commission d'enquête :

L'originalité de cette contribution est qu'elle porte, tout à la fois sur la nécessaire sécurisation de ces chemins mais aussi sur la diffusion de clés ou codes d'accès aux riverains et agriculteurs. Identifiez-vous déjà cette demande ? Comment envisagez-vous d'y répondre ?

Réponses du maître d'ouvrage :

SNCF Réseau a connaissance de cette demande, qui doit encore être examinée dans le cadre de la définition fine des mesures d'accompagnement à mettre en œuvre.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note que les questions posées par M. Plasmans sont en cours d'examen par le maître d'ouvrage.

4-2.4 : Observations mettant en cause l'impact des acquisitions sur la viabilité d'entreprises ou empêchant leur développement :

À Fosses :

Numéro du plan 1 qui concerne l'emprise de 3 908 m² sur la parcelle cadastrée section AH 272 dont le crédit preneur est la société LIDL.

Cette société s'inquiète de l'importante surface de l'emprise par rapport à la surface totale de la parcelle qui représente 50 % de la surface restante non construite .

Pour elle, l'acquisition de cette emprise ainsi que son découpage viendrait bloquer tout projet de développement de ce supermarché .

Ce projet serait selon eux déjà bien avancé avec une extension de supermarché LIDL de 800 m² et une E station avec 13 bornes de rechargement.

Questions de la commission d'enquête

- Connaissez-vous la nature de ce terrain ?
- Quel est l'état d'avancement du projet d'extension du LIDL ?
- L'acquisition d'une telle emprise est-elle vraiment utile au projet ?
- Les conséquences financières d'une telle acquisition prix au m² du terrain et estimation d'un préjudice commercial certain ont-elles bien été prises en compte ?

Réponse du maître d'ouvrage :

SNCF Réseau a connaissance de la nature de ce terrain, contigu au magasin LIDL, qui correspond à une friche et qui est donc sans impact sur l'activité actuelle du magasin. Toutefois, il n'a jamais été porté à la connaissance de SNCF Réseau un quelconque projet d'extension.

SNCF Réseau confirme l'utilité de la mobilisation de cette emprise pour la réalisation du projet, notamment compte tenu des interventions sur le talus ferroviaire et de l'implantation d'une passerelle ville-ville en gare de Survilliers-Fosses, qui débouchera sur cette parcelle. Même s'il n'en est pas maître d'ouvrage, il convient également de relever que la Communauté d'agglomération, qui assure la maîtrise d'ouvrage des aménagements d'accompagnement aux abords de la gare (démarche « Pôle d'échange multimodal »), examine actuellement la possibilité de mobiliser tout ou partie de cette emprise.

La fixation indemnitaire fera l'objet d'une négociation à l'amiable et donnera lieu, en cas d'échec, à une procédure de fixation judiciaire. Le montant de l'indemnité sera défini selon les usages et suivant notamment l'avis des services de l'État chargés des Domaines.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris note des arguments du maître d'ouvrage concernant la nécessité de cette emprise et son caractère d'utilité publique.

La surface de l'emprise, par rapport à la surface totale du terrain, n'est pas négligeable.

Elle souhaite donc qu'il soit tenu compte dans la fixation indemnitaire de cette emprise des éventuelles privations d'extension commerciale de l'entreprise LIDL.

À Saint-Witz

A) numéro de plan 19 concerne l'emprise de 3 372 m² sur la parcelle cadastrée section AH674 d'une superficie totale de 30 000 m², appartenant à la société TERSEN

Cette parcelle est subdivisée en deux parties :

- une première partie correspondant au stockage de déchets d'amiante d'une superficie d' environ 15 000 m² recouverte de prairie et de talus en phase de post exploitation selon réglementation ICPE. L'emprise dont l'acquisition est envisagée empiéterait cette zone d'une surface d'environ 1 260 m² ;

- une deuxième partie d'une surface d'environ 15 000 m² constituant une plateforme de tri regroupement et caractérisation de terre de chantier. L'emprise dont l'acquisition est envisagée empiéterait cette zone d'une surface d' environ 2 112 m².

D'après le propriétaire, s'agissant de cette plateforme, l'emprise envisagée amputerait d'environ 50 % la fonctionnalité de cette installation, rendrait impossible la circulation des poids lourds sur le site, nécessiterait des travaux d'aménagement complémentaires conséquents (redimensionnement total de l'activité et réimplantation du bassin de gestion d'eau pluviale).

Question de la commission d'enquête

- Connaissez-vous l'affectation de ce terrain ?

- Toutes ces conséquences et leurs incidences financières ont-elles prises en compte dans le projet ?

Réponse du maître d'ouvrage :

SNCF Réseau a bien connaissance de l'affectation de ce terrain et confirme être en relation avec l'entreprise TERSEN.

Le maître d'ouvrage prend note des impacts mentionnés par le propriétaire. Dans le cadre de la réalisation du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, si ces impacts devaient être confirmés, des travaux de rétablissement des usages seraient effectués à la charge de SNCF Réseau.

La fixation indemnitaire fera l'objet d'une négociation à l'amiable et donnera lieu, en cas d'échec, à une procédure de fixation judiciaire. Le montant de l'indemnité sera défini selon les usages et suivant notamment l'avis des services de L'État chargés des Domaines.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête s'étonne que le maître d'ouvrage prenne seulement note maintenant des impacts mentionnés par le propriétaire et prend acte, si ces impacts devaient être confirmés, que les travaux de rétablissement des usages seront pris en charge par SNCF Réseau.

B) Numéro de plan 3 concerne l'emprise de 736 m² sur la parcelle cadastrée section A 451 d'une surface totale de 6 829 m² appartenant à la SCI les Chênes. L'acquisition de cette emprise qui longe la voie ferrée existante serait justifiée par la nécessité de travaux de confortement du talus.

Pour le propriétaire la surface de l'emprise dont l'acquisition est envisagée pour de simples travaux de confortement semble très importante.

D'autre part, le calcul de cette surface lui semble approximatif puisqu'on lui a mentionné la possibilité d'une restitution d'une partie du terrain exproprié si celle-ci n'est finalement pas utile au projet.

Il suggère plutôt la simple détermination d'un droit de passage sur sa parcelle le temps des travaux.

En outre ,photos à l'appui , il montre que cette emprise prive son bâti de 2 sorties, causant ainsi un préjudice certain à son locataire lequel ne semble pas avoir été prévenu. (Certes, il incombe au propriétaire d'informer son locataire).

Questions de la commission d'enquête

- Connaissez-vous la nature de ce terrain ?
- Y-a-t 'il une possibilité de transformer l'acquisition de cette emprise en un simple droit de passage durant les travaux ?
- Si l'acquisition d'une emprise s'avère totalement nécessaire ne peut-on pas instituer une certaine souplesse quant à la détermination de la surface acquise pour éviter une opération acquisition / restitution ?
- La moins-value causée au bâti par la suppression de ses 2 accès arrière et globalement au terrain a-t-elle été envisagée et calculée ?

Réponse du maître d'ouvrage :

SNCF Réseau prend bonne note de la demande de servitude travaux proposé par le propriétaire. Il n'est toutefois pas possible de réduire l'emprise, cette dernière devant servir à la reprise du talus ferroviaire dans le cadre de la réalisation du projet. Si, à la fin des travaux, il est constaté qu'une bande de terrain est située en dehors de l'ouvrage définitif, une rétrocession au profit du propriétaire pourra alors être opérée.

La fixation indemnitaire fera l'objet d'une négociation à l'amiable et donnera lieu, en cas d'échec, à une procédure de fixation judiciaire. Le montant de l'indemnité sera défini selon les usages et suivant notamment l'avis des services de L'État chargés des Domaines.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d 'enquête comprend mal la réponse du maître d ouvrage.

Pour le propriétaire la servitude de travaux proposée remplace l'acquisition de l'emprise. D'autre part si la possibilité d'une rétrocession au propriétaire est envisagée, c'est que la surface de l'emprise peut ne pas être totalement justifiée.

Une emprise de cette taille condamne les ouvertures du bâti à l'arrière créant ainsi une moins- value certaine pour le bâti que SNCF réseau devra indemniser.

Cette indemnisation serait inutile si une partie du terrain acquis était rétrocédée.

Ne serait-il pas plus judicieux d'attendre que l'entreprise sollicitée pour les travaux de confortement du talus décide de la surface qui lui est nécessaire avant d'effectuer les opérations d'expropriation ?

C) numéro de plan 4 concernant l'emprise de 29 m² sur la parcelle cadastrée section A 656 d'une surface totale de 132 m².

Le propriétaire Infrastructure Télécom Investissement signale que le prix d'acquisition de cette parcelle en 2021 soit 100 000 € pour 132 m² a été calculé en fonction de sa valeur locative et non à partir de la valeur du terrain.

En effet cette parcelle est louée par la société Totem France qui exploite des antennes relai Orange et Free.

L'expropriation d'une partie de cette parcelle pourrait contraindre Orange à démanteler son site de téléphonie mobile.

Ce démantèlement entraînerait des conséquences financières importantes pour le locataire Totem France.

Questions de la commission d'enquête :

- Connaissez-vous l'affectation de ce terrain ?
- Vue la petite surface de l'emprise dont l'acquisition est envisagée soit 29 m², cette acquisition est-elle réellement nécessaire ?

Si oui, l'emprise a-t-elle été calculée de façon à ne pas nuire à l'exploitation téléphonique de l'ensemble de la parcelle et à la couverture téléphonique du secteur ?

Réponse du maître d'ouvrage :

SNCF Réseau avait connaissance de la présence de cette antenne relais, qui n'était *a priori* pas impactée en tant que telle par les emprises de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, sans avoir totalement appréhendé les impacts sur le fonctionnement des installations de télécommunication.

SNCF Réseau s'engage à examiner la possibilité de faire évoluer les emprises pour éviter tout impact sur le fonctionnement de l'antenne. A ce stade des réflexions, aucune difficulté majeure n'est identifiée pour qu'une suite favorable soit trouvée à cette demande.

Si, à l'issue de ces réflexions, un impact devait subsister sur cette parcelle, SNCF Réseau s'engage à mettre en place une concertation étroite avec la société TOTEM France et Orange, pour limiter au maximum les impacts sur l'exploitation des équipements de télécommunication.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est satisfaite de la prise en compte par SNCF réseau des impacts de l'acquisition de cette emprise sur le fonctionnement des installations de communication.

Elle prend note de la résolution de SNCF réseau d'examiner la possibilité de faire évoluer les emprises sur cette parcelle ou même de l'annuler pour éviter tout impact.

4-3– Questions de la commission d'enquête sur l'avancement de la procédure

4-3.1 Échanges de parcelles et réquisition d'emprise totale :

Questions de la commission d'enquête :

Pour les emprises sur les parcelles agricoles pouvez-vous préciser quels sont les échanges de terrains envisagés pour permettre aux **agriculteurs** concernés de conserver des surfaces facilement exploitables ?

Des réquisitions d'emprises totales de parcelles ont-elles été réclamées (en plus de celle demandée par la mairie de Saint-Witz) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

M. Battestini, géomètre-expert désigné d'un commun accord entre SNCF Réseau et la profession agricole, conduit actuellement les travaux permettant d'organiser les échanges culturels entre les différents agriculteurs impactés. Le principe est de compenser les surfaces impactées entre, d'une part, les exploitants titrés (bail rural) qui perdent des droits et, d'autre part, les exploitants réels (en place – qui exploitent) qui perdent la jouissance.

Le travail du géomètre s'articule autour des missions suivantes :

État de l'ensemble des parcelles agricoles concernées ;

Identification des exploitants titrés et prises de contact individuelle ou réunion ;

Identification des exploitants réels, récupération et analyse des extractions du registre parcellaire graphique (RPG) de la PAC de chacun ;
Report des limites de culture approximatives sur le plan parcellaire ;
Établissement du plan de culture : relevé sur site des limites entre exploitants et report sur le fond de plan parcellaire. ;
Calcul des superficies et établissement d'un état parcellaire des pertes de droits ;
Calcul des superficies et établissement d'un état des pertes de jouissance ;
Calcul des superficies à compenser pour maintenir les balances d'échanges ;
Présentation aux exploitants et prises en compte des demandes d'échanges complémentaires permettant de remédier aux conséquences du découpage (délaiés trop petits, de forme inadaptée, ...) ;
Phase de concertation et négociation ;
Établissement d'une esquisse de réorganisation de l'espace agricole prenant en compte le rétablissement des balances d'échanges et les échanges d'adaptation à l'impact de l'emprise ;
Concertations individuelle et collective, prise en compte des observations de chacun (dans la mesure du possible) ;
Établissement du projet, réunion de l'ensemble des exploitants, proposition d'accord ;
Établissement du plan de culture après réorganisation et des plans individuels d'échanges. Mesurages complémentaires si la zone d'échanges est différente de la zone d'intervention ;
Piquetage des nouvelles limites en 2 interventions selon les assolements.

Les négociations en vue des échanges concernent 17 exploitants agricoles et une surface agricole impactée d'environ 44 ha. Elles sont en cours et paraissent bien engagées.

Enfin, des réquisitions d'emprise totale ont effectivement été demandées (une à Villeron, deux à Vémars dont une pour laquelle le propriétaire s'est finalement rétracté), auxquelles s'ajoute celle formulée par la commune de Saint-Witz lors de l'enquête parcellaire (voir plus haut).

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris connaissance du travail important engagé par le géomètre et note que celui-ci n'est pas achevé. Il est important que ce travail se poursuive et aboutisse dans la concertation.

4-3.2 Rôle du groupe de travail avec FDSEA et chambre d'agriculture :

Questions de la commission d'enquête :

Au cours de nos nombreux entretiens préalables au lancement de l'enquête, vous avez évoqué l'existence d'un groupe de travail auquel participaient la FDSEA 95 et la chambre d'agriculture. Plusieurs agriculteurs nous l'ont confirmé. Pouvez-vous nous dire comment est composé ce groupe, depuis quand il fonctionne, le bilan synthétique que vous en tirez, jusqu'à quand il a vocation à poursuivre son activité ?

Réponses du maître d'ouvrage :

SNCF Réseau a engagé de longue date des échanges avec la profession agricole, compte tenu de l'impact du projet sur les exploitations traversées. Ces échanges avec les principaux propriétaires et exploitants concernées ont notamment été conduits en lien avec M. Patrick Dézobry, vice-président de la Chambre d'Agriculture de la Région Ile-de-France – interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage.

En particulier, des réunions se sont régulièrement tenues pour informer les parties prenantes de l'avancement des études et des procédures, identifier les difficultés spécifiques générées par le projet sur les exploitations et définir conjointement les solutions à mettre en œuvre pour maîtriser les impacts de la ligne nouvelle.

Si des contacts avec la profession agricole ont été établis tout au long des études de définition du projet depuis le débat public de 2010, des réunions régulières ont été organisées à partir de 2020 et du lancement des études d'avant-projet, qui permettent de préciser finement les impacts sur les exploitants.

SNCF Réseau retire un bilan très positif de ces échanges, qui permettent d'identifier au plus tôt les difficultés et de définir des solutions de manière partagées.

Ces contacts ont lieu en tant que de besoin, en fonction de l'actualité du projet : ils ont naturellement vocation à se maintenir de jusqu'au lancement des travaux principaux puis durant toute la phase de réalisation du chantier.

Enfin, des discussions sont également menées avec la profession agricole concernant le volet particulier de la compensation agricole collective (procédure CDPENAF), sous l'égide du préfet du Val d'Oise.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de l'important travail engagé avec le partenaire de la profession agricole.

4-3.3 Où en est-on de l'accord amiable :

Questions de la commission d'enquête :

Au cours de nos nombreux entretiens préalables au lancement de l'enquête, vous avez évoqué l'existence d'un protocole d'accord concernant une part importante des surfaces agricoles concernées. Pouvez-vous nous le confirmer ?

Par ailleurs, plusieurs de nos interlocuteurs, lors de nos permanences ont évoqué le fait que cet accord était concrétisé. Pouvez-vous nous le confirmer et nous en indiquer les grandes lignes ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Les discussions sont engagées depuis l'été 2022 avec les propriétaires de terres agricoles, les exploitants agricoles et l'avocate qui représente une grande partie de ces ayants droits, afin de définir les termes d'accords à l'amiable pour procéder à l'acquisition des emprises du projet ferroviaire.

Un accord global sur les indemnités de dépossession foncières et d'éviction agricole a pu en effet être trouvé avec la très grande majorité des propriétaires et exploitants ; les discussions se poursuivent actuellement pour dégager un accord pour les autres parcelles.

La contractualisation individuelle de cet accord est actuellement en cours et devrait se prolonger jusqu'à l'été 2023.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête se félicite que les négociations engagées avec la très grande majorité des propriétaires et ayant-droits soit en passe d'aboutir et souhaite que cela se poursuive.

4-3.4 Acceptabilité du projet :

Vous nous avez alerté, lors de la préparation de l'enquête, sur l'opposition d'un certain nombre de villes se traduisant par un recours de trois d'entre elles contre le projet.

La communication autour de cette enquête parcellaire s'adressait principalement aux propriétaires et n'avait pas vocation à s'adresser à la population. Seule la commune de Villeron a engagé une action de communication auprès de ses habitants avec un certain succès.

Nous avons constaté, à Villeron, mais aussi à Vémars et à Saint-Witz, lors de nos échanges, que l'adhésion au projet était limitée et que les personnes ou associations qui s'exprimaient avaient beaucoup de mal à comprendre nos explications sur le fait que l'objet de l'enquête n'était plus la remise en cause possible du projet mais la mise en œuvre des acquisitions, et ce notamment pour ceux qui, nouvellement installés dans la ville, n'en avaient jamais entendu parler et le découvraient.

Nous nous interrogeons pour savoir s'il n'y aurait pas intérêt à agir pour renforcer l'acceptabilité du projet.

Questions de la commission d'enquête :

Partagez-vous cette constatation ?

Avez-vous des propositions en ce sens ?

Réponses du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de l'absence de réponse sur cette question et souhaite que l'enquête publique engagée le 1^{er} juin permette de ré-évoquer ces questions.

4-3.5 Mise en place du comité de suivi

Dans l'annexe 2 de l'arrêté inter-préfectoral de la DUP, « mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé publique », il est indiqué, à l'article 1-3-1, des mesures de suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine sous la responsabilité du maître d'ouvrage.

Afin de bien suivre ces mesures spécifiques, il est précisé qu'un comité de suivi environnemental sera constitué avant le début des travaux sous l'autorité du préfet coordonnateur.

Question de la commission d'enquête :

Les mesures de réduction et/ou compensation sont décrites dans l'annexe 2, pouvez-vous indiquer un calendrier prévisionnel de mise en place du comité de suivi annoncé et préciser si vous y associez les représentants des associations locales environnementales ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à cette interrogation de la commission d'enquête figure à la fin de la partie II-2.

Au surplus, SNCF Réseau relève que cette instance sera mise en place sous l'égide de l'Etat, qui en fixera, le moment venu, la composition et le calendrier de ses travaux. Il va de soi que le maître d'ouvrage se conformera scrupuleusement aux orientations que

fixera le préfet du Val-d'Oise et apportera tout son concours aux travaux de cette instance.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend note.

Il semble néanmoins nécessaire à la commission que le comité de suivi soit constitué dès que possible afin d'anticiper les quelques points qui restent à éclaircir et donner plus de transparence au projet dans son ensemble.

La commission a bien noté que c'est l'État qui gère la constitution et le calendrier du comité de suivi.

Il serait important, à l'avis de la commission, que les associations environnementales locales soient présentes dans ce comité de suivi.

4-3.6 Communication des courriers aux propriétaires :

Le matin du 17 avril, jour de l'ouverture de l'enquête, un représentant de SEGAT transmettait, pour affichage, à 5 des 7 villes une liste de 19 propriétaires qui n'avaient pas réceptionné leur courrier recommandé, pour l'essentiel à Villeron, pour cause de signatures multiples.

Au lendemain de la clôture de l'enquête, un autre représentant de SEGAT indiquait au président de la commission d'enquête qui l'interrogeait, que tous les courriers avaient été réceptionnés et que tous les questionnaires avaient été reçus par le maître d'ouvrage.

Questions de la commission d'enquête :

Pouvez-vous nous confirmer cette situation et expliciter le dispositif que nous avez mis en place pour y parvenir ?

Réponses du maître d'ouvrage :

L'opérateur foncier a réalisé plusieurs actions entre le début et la fin d'enquête pour ces 19 propriétaires :

- relances téléphoniques et mails pour obtenir les questionnaires auprès des propriétaires dont les coordonnées étaient connues ;
- recherche de nouvelles coordonnées pour certains propriétaires ;
- nouvelles notifications par courriers avec accusé de réception ;
- signification par voie d'huissier.

Commentaires de la commission d'enquête :

Suite à une question complémentaire, le maître d'ouvrage a apporté des éléments complémentaires à sa réponse (pièce jointe N°10).

La commission d'enquête prend acte d'une erreur d'interprétation lors de l'échange téléphonique avec un représentant de SEGAT, concernant la réception des recommandés et des questionnaires reçus.

Elle note que, malgré 5 envois d'huissiers aux 19 propriétaires n'ayant pas retourné le recommandé, le maître d'ouvrage ne peut affirmer que l'ensemble des courriers a été reçu mais que cela n'est pas obligatoire dans la présente procédure. 5 propriétaires seraient dans cette situation.

Par ailleurs, elle note que l'exploitation des questionnaires concernant les occupants n'est pas achevée par le service juridique du maître d'ouvrage.

Le travail se poursuit donc sur ce point dans le cadre de la préparation du dossier de

cessibilité.

5- Position globale de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte, au vu des éléments présentés par le maître d'ouvrage, que :

- la quasi-totalité des propriétaires ont bien réceptionné leur recommandé. Seuls 5 ne l'ont pas fait malgré 5 passages de l'huissier. Cela ne remet pas en cause l'avancement de la procédure ;
- nous ne disposons pas à ce jour d'informations sur le retour des questionnaires concernant les occupants des emprises devant être acquises. Le travail se poursuit au niveau du service juridique du maître d'ouvrage.
- Les parcelles présentées dans l'enquête parcellaire étaient bien localisées dans l'emprise de la DUP et sont bien indispensables à la réalisation du projet. Il convient cependant de noter quelques interrogations sur les emprises concernant les parcelles sises sur Saint-Witz, cadastrées A 451 (numéro de plan 3) et A 656 (numéro de plan 4).
- L'information réglementaire a bien été respectée par SNCF Réseau et ses prestataires.
- SNCF Réseau a répondu complètement à 2 des 3 thématiques évoquées par les 38 personnes ayant participé à l'enquête parcellaire.

La commission d'enquête regrette de ne pas avoir été informée, en son temps, de l'existence de l'enquête publique environnementale lancée le 1^{er} juin prochain, ce qui lui aurait permis d'orienter les 21 personnes ayant abordé cette thématique sur 4 des 7 registres de l'enquête parcellaire.

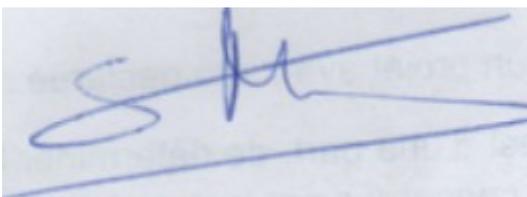
En conclusion de toute cette procédure, la commission d'enquête a rédigé ce procès-verbal d'enquête parcellaire et a joint un dossier représentant 10 pièces annexes en partie 6 du procès verbal d'enquête parcellaire.

Fait à Saint Brice, le 12 juin 2023

La commission d'enquête
Philippe Pion, président

A blue ink signature of Philippe Pion, consisting of a stylized 'P' followed by 'ion'.

Françoise Cordier et Michel Déjardin, membres

A blue ink signature of Françoise Cordier, featuring a large, stylized 'F' and 'C'.A blue ink signature of Michel Déjardin, consisting of a stylized 'M' and 'D'.