

Échangeur RN2 / RD548

Réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis émis par
l'Autorité Environnementale (AE-CGEDD)

Sommaire

Préambule.....	3
Réponse à l'avis de l'Ae – Analyse de l'étude d'impact.....	4
a) Insertion de l'échangeur dans le projet de mise à 2x2 voies.....	4
b) Variantes examinées et parti retenu.....	4
c) Analyse des impacts du projet.....	6
d) Résumé non technique.....	7
Annexes – Plan de la variante 1.....	8

Préambule

L'article R.122-7 du Code de l'Environnement prévoit que l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage ou de l'aménagement projetés transmette pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demandes d'autorisation à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (Autorité environnementale ou Ae) définie à l'article R.122-6.

Dans le cadre du projet d'échangeur RN2 / RD548 à Silly-le-Long (60), l'Ae est le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) dont l'avis délibéré sur le projet d'échangeur RN2 / RD548 figure en pièce K du présent dossier d'enquête publique.

Le présent document, établi par le maître d'ouvrage, constitue le mémoire en réponse à cet avis.

Il est établi en reprenant l'ensemble des recommandations figurant dans l'avis de l'Autorité environnementale (texte en italique gras dans l'avis original de l'Ae). Pour chacune des recommandations, le maître d'ouvrage apporte sa réponse spécifique sous forme d'encadré, comme présenté ci-dessous :

Réponse du maître d'ouvrage

Pour assurer la bonne compréhension par le public des réponses du maître d'ouvrage et de l'articulation du dossier, l'étude d'impact n'a pas fait l'objet de modification. Ainsi, la prise en compte des recommandations se fait à travers le présent document.

L'étude d'impact du présent dossier soumis à enquête et mis à disposition du public est donc la même que celui qui a été soumis à l'avis de l'Ae.

Réponse à l'avis de l'Ae – Analyse de l'étude d'impact

a) Insertion de l'échangeur dans le projet de mise à 2x2 voies

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'ajouter au dossier d'enquête publique l'étude d'impact initiale de la mise à 2x2 voies de la RN2, et d'indiquer si les évolutions majeures intervenues depuis la production de cette étude conduisent à modifier le regard porté sur les impacts de ce projet, notamment pour sa partie située à proximité de Silly-le-Long.

Réponse du maître d'ouvrage

L'étude d'impact de la mise à 2x2 voies de la RN2 sera accessible au public pendant la durée de l'enquête publique. Elle sera annexée au présent dossier d'enquête publique.

Le secteur de Silly-le-Long n'a pas connu de profondes évolutions (excepté l'aménagement de la RN2) depuis l'étude d'impact réalisée dans le cadre de la DUP initiale de la RN2. Conformément au dossier de DUP, la RN2 a été doublée en place entre Le Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudouin et un rétablissement par passage supérieur a été réalisé pour rétablir la RD548. Au moment de la réalisation des travaux, la hauteur libre sous ce pont a volontairement été restreinte à 4,85 m pour limiter son empreinte sur le paysage. La suppression de ce carrefour-plan entre la RN2 et la RD548 a provoqué un report vers l'échangeur RN2 / RN330, report déjà dénoncé lors de l'enquête publique de la DUP de la RN2 de 2003.

La réalisation d'une nouvelle étude d'impact, plus ciblée sur le secteur, a permis justement d'apporter des compléments sur l'ancienne étude et de travailler plus précisément sur le fonctionnement du secteur de Silly-le-Long et de ses alentours.

Par ailleurs, suite à la réforme des études d'impact de 2012, cette production permet une meilleure prise en compte de l'environnement ainsi qu'une meilleure lisibilité pour le public. Ainsi, cette nouvelle étude d'impact centrée sur ce projet local permet d'apporter le regard nécessaire à la réalisation de ce projet d'échangeur RN2 / RD548.

b) Variantes examinées et parti retenu

Afin de consolider la partie consacrée à l'examen des variantes, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'approfondir la description de la variante 1, en expliquant pour quelles raisons elle n'est pas compatible avec le maintien de la desserte ferroviaire de l'entreprise Holcim, et en précisant quels aménagements seraient nécessaires pour que cette compatibilité soit obtenue.

Réponse du maître d'ouvrage

La partie consacrée à l'examen des variantes figure au chapitre 5.5 de l'étude d'impact. Pour rappel, le plan de la variante 1 est disponible en annexe de ce document.

Avant d'approfondir la description de la variante 1, il est important de rappeler la situation du site d'Holcim. Le site situé à Silly-le-Long est une plate-forme de transit de granulats provenant de carrières extérieures. Le site reçoit aussi bien des matériaux par camion ou par train de fret en utilisant leur embranchement ferroviaire. Les clients viennent s'approvisionner via la RN2 (en accès direct avant la mise à 2x2 voies). Toutefois, la société possède également un service logistique de livraison.

Le réseau ferré propre à Holcim est constitué de 3 voies, qui converge ensuite sur une voie unique qui s'arrête en butoir à proximité immédiate de la RN2 et la voie d'accès à Holcim. L'aménagement de la RN2 a déjà fait reculer ce butoir de manière à ce que la voie ferroviaire unique atteigne une taille minimale critique permettant d'exploiter convenablement les trains de fret : en effet, afin de décomposer les trains en amont et de les décharger sur la voie unique via la trémie de déchargement, il convient de conserver cette longueur pour cette voie. Par ailleurs, il n'est pas envisageable de modifier la position de la trémie de déchargement compte tenu de la distance entre les deux points de jonction ferroviaire.

Ainsi, il y a un véritable enjeu d'emprise pour la société Holcim et notamment d'emprise ferroviaire pour son activité et le fonctionnement de sa plate-forme intermodale.

La variante 1 étudiée dans le cadre des bretelles nord de l'échangeur complet RN2 / RD548, dite « en losange », est une solution connue de tout type d'utilisateur et à l'avantage de consommer moins de foncier que la variante 2, retenue pour l'enquête publique. Néanmoins, comme précisé dans le dossier d'étude d'impact, cette variante est préjudiciable pour la société Holcim car elle provoquerait une perte de surface pour la société et viendrait perturber de manière significative son fonctionnement (voie routière et ferroviaire).

Afin de construire la variante 1 et même en recherchant la réduction des emprises avec une bretelle en terre armée ou un ouvrage de soutènement, l'État aurait besoin d'acquérir des terrains chez Holcim et d'impacter la voie ferroviaire (indiquée sur le plan en annexe). La simple acquisition par l'État de ces emprises mettrait en péril l'intérêt de la desserte ferroviaire et le fonctionnement intermodal du site. L'acquisition, combinée à de lourds travaux de création d'une nouvelle voie, de déplacement de la gare de déchargement et de création d'une nouvelle fosse avec tunnel de transport, engendrerait un coût financier important au vu du coût de réalisation de l'échangeur RN2 / RD548.

Par ailleurs, la variante 1 a également été étudiée avec un ouvrage d'art passant au-dessus de la voie ferrée afin de préserver cette desserte ferroviaire. Mais le coût de cet ouvrage aurait été trop important par rapport à l'opération.

D'autre part, il n'existe pas de solution alternative possible, plus favorable à l'environnement et à coût raisonnable.

En conclusion, la variante 1 présente des contraintes d'emprise et de fonctionnement pour Holcim que la variante 2 permet justement d'éviter. La variante 2 permet de répondre aux mêmes besoins que la variante 1 tout en préservant l'activité actuelle de la société Holcim ; c'est pour cela que cette variante 2 est celle présentée à l'enquête publique.

c) Analyse des impacts du projet

L'Ae recommande, pour la complète information du public, d'expliquer si des mesures sont prévues par le gestionnaire de la route nationale vis-à-vis du « passage à niveau préoccupant » du Plessis-Belleville.

Réponse du maître d'ouvrage

Le passage à niveau n°30, situé en centre-ville du Plessis-Belleville, est effectivement répertorié comme un passage à niveau préoccupant au niveau national. À ce titre, le propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, à savoir SNCF Réseau (anciennement RFF – Réseau Ferré de France), travaille actuellement à la suppression de ce passage à niveau.

En effet, des études préliminaires sont en cours afin de supprimer cette intersection entre la ligne ferroviaire La Plaine – Hirson et la RN 330. Le projet envisagé par SNCF Réseau consiste en une dénivellation de la route nationale : ainsi, la route nationale passerait à terme sous la voie ferrée. Ce passage souterrain à gabarit normal permet de rétablir la RN 330 selon son axe existant. Le projet de passage dénivelé nécessite la prise en compte de certains aménagements fonctionnels comme le rétablissement de certains accès privés, le réaménagement des accès à la gare ou encore la prise en compte des circulations piétonnes, cyclistes ou PMR (personnes à mobilité réduite)...

Afin de mener à bien ce projet, SNCF Réseau a déjà concerté avec différents acteurs du territoire directement concernés par ce projet : les communes de Lagny-le-Sec et de Le Plessis-Belleville, la DIRIF en qualité d'exploitant de la RN 330 sur cette section, la DREAL Picardie en qualité de maître d'ouvrage du réseau routier national en Picardie, certains riverains,...

Le projet de SNCF Réseau, ayant un impact direct sur la RN 330, pourra le cas échéant nécessiter des aménagements complémentaires de la RN 330 (amélioration du giratoire existant au niveau de l'échangeur RN2 / RN330, création d'un autre giratoire, rétablissement d'accès direct à la RN 330,...), afin d'en améliorer la fonctionnalité et la fluidité. Dans ce cas, le gestionnaire de la route nationale sera concerté à toutes les phases du projet et rendra des avis réguliers sur le projet de SNCF Réseau afin d'avoir un dossier cohérent sur la RN 330.

À noter que, tant que le projet de SNCF Réseau n'est pas mis en œuvre, l'aménagement de l'échangeur RN2 / RD548 permettra de fluidifier le trafic dans Le Plessis-Belleville en reportant du trafic VL et PL vers ce nouvel échangeur. Ainsi, cet échangeur permettra de réduire les risques au niveau de ce passage à niveau.

Enfin, il est à noter que la réalisation de l'échangeur complet RN2 / RD548 avant le début des travaux de suppression du passage à niveau n°30 permettrait de faciliter l'exploitation du site en phase chantier : en effet, une partie du trafic de l'échangeur RN2 / RN330 pouvant être provisoirement reportée sur l'échangeur RN2 / RD548.

d) Résumé non technique

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

Réponse du maître d'ouvrage

Les recommandations du présent avis n'ont pas de conséquences directes sur le résumé non technique de l'étude d'impact. Ainsi, le résumé non technique demeure inchangé et seul le mémoire en réponse du maître d'ouvrage apporte les compléments nécessaires à la meilleure information du public vis-à-vis du choix de la variante et de la prise en compte du passage à niveau préoccupant du Plessis-Belleville

Annexes – Plan de la variante 1

