



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES YVELINES

RECUEIL  
DES ACTES ADMINISTRATIFS  
DE LA PREFECTURE  
DES YVELINES



N° 140  
Du 25 novembre 2016

# Sommaire RAA N ° 140 du 25 novembre 2016

**Prefecture des Yvelines**

**DRE**

**BENVEP**

Annexes à l'arrêté interpréfectoral déclarant d'utilité publique le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors et la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Gournay-en-Bray (Seine-Maritime), paru au RAA n°138 du 23 novembre 2016.

Arrêté



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES YVELINES

**Annexes à l'arrêté interpréfectoral déclarant d'utilité publique le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors et la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Gournay-en-Bray (Seine-Maritime), paru au RAA n°138 du 23 novembre 2016.**



**PRÉFÈTE DE LA SEINE-MARITIME    PRÉFET DE L'EURE    PRÉFET DE L'OISE  
PRÉFET DU VAL D'OISE    PRÉFET DES YVELINES**

Arrêté du **18 NOV. 2016**

déclarant l'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors et la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Gournay-en-Bray (Seine-Maritime)

La préfète de la région Normandie, préfète de la Seine-Maritime  
Officier de la Légion d'honneur  
Commandeur de l'ordre national du mérite

Le préfet de l'Eure  
Officier de la Légion d'honneur

Le préfet de l'Oise  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Chevalier de l'ordre national du mérite

Le préfet du Val d'Oise  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Officier de l'ordre national du mérite

Le préfet des Yvelines  
Chevalier de l'ordre national du mérite

- Vu le code de l'environnement ;
- Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu le code de l'urbanisme ;
- Vu le code des transports ;
- Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015 ; en application de laquelle Réseau Ferré de France (RFF) change de dénomination sociale et devient SNCF Réseau ;
- Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;
- Vu le décret du 17 décembre 2015 du président de la République nommant Mme Nicole Klein préfète de la région Normandie, préfète de la Seine-Maritime ;
- Vu le décret du 6 mai 2016 du Président de la République nommant M. Thierry Coudert, préfet de l'Eure ;
- Vu le décret du 17 décembre 2015 du Président de la République nommant M. Didier Martin, préfet de l'Oise ;
- Vu le décret du 14 avril 2016 du Président de la République nommant M. Jean-Yves Latournerie préfet du Val d'Oise ;

- Vu le décret du 23 juillet 2015 du Président de la République nommant M. Serge Morvan préfet des Yvelines ;
- Vu le courrier du 12 février 2014 du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie désignant le préfet de la Seine-Maritime coordonnateur pour l'organisation de la consultation inter-administrative et de l'enquête publique relative au projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors ;
- Vu la demande du directeur territorial Haute et Basse Normandie de SNCF Réseau sollicitant l'ouverture de l'enquête publique unique relative au projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors ;
- Vu le dossier déposé par SNCF Réseau pour obtenir la déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Serqueux et de Gournay-en-Bray, l'autorisation administrative au titre de la loi sur l'eau et l'enquête commodo et incommodo pour la suppression des passages à niveaux n° 26 (Eragny-sur-Epte), 40, 41 et 42 (Ferrières-en-Bray), 47 et 49 (Gancourt-Saint-Etienne), 51 et 52 (Haussez), 60 (Forges-les-Eaux) et la suppression d'un passage supérieur (pont des Molettes) situé à Haussez ;
- Vu l'avis du 6 mai 2015 de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (AE-CGEDD) ;
- Vu l'avis du 11 mai 2015 de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Gournay-en-Bray ;
- Vu l'avis 2015-n°29 du 9 juin 2015 du commissariat général à l'investissement (CGI) ;
- Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 2 juillet 2015 concernant la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Gournay-en-Bray ;
- Vu l'arrêté interpréfectoral du 5 février 2016 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors, à la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Gournay-en-Bray (76), à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau, à l'enquête commodo et incommodo pour la suppression de neuf passages à niveau et d'un passage supérieur (Pont des Molettes à Haussez) ;
- Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du 8 mars 2016 au 26 avril 2016 ;
- Vu le rapport du 4 juillet 2016 de la commission d'enquête, ses conclusions motivées et son avis favorable à l'utilité publique du projet assorti de deux réserves et cinq recommandations ;
- Vu le rapport du 4 juillet 2016 de la commission d'enquête, ses conclusions motivées et son avis favorable à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Gournay-en-Bray assorti d'une recommandation ;
- Vu la délibération du 16 septembre 2016 du conseil municipal de la commune de Gournay-en-Bray se prononçant défavorablement sur la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols communal ;
- Vu les conclusions du rapport sur l'attractivité des ports maritimes de l'axe Seine de juillet 2016 des parlementaires Mme Fourneyron et M Revet ;

Compte tenu des réponses apportées par SNCF Réseau aux réserves et aux recommandations émises par la commission d'enquête (annexe 1 du présent arrêté) ;

*Sur proposition des secrétaires généraux  
des préfetures de la Seine-Maritime, de l'Eure, de l'Oise, du Val d'Oise et des Yvelines*

## ARRETEMENT

**Article 1** - Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors, tel qu'il est défini dans le dossier soumis à enquête publique et dont le plan général des travaux figure à l'annexe 4, est déclaré d'utilité publique au bénéfice de SNCF Réseau.

L'exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération figure à l'annexe 2 joint au présent arrêté. Les principaux éléments du programme du projet sont rappelés en annexe 5.

**Article 2** - Les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, et les modalités de leur suivi figurent à l'annexe 3 joint au présent arrêté.

**Article 3** - Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, participer financièrement à la réparation des dommages causés aux exploitations agricoles.

**Article 4** - La présente décision emporte la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Gournay-en-Bray (Seine-Maritime) conformément au document joint en annexe 6.

**Article 5** - L'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération, sur le territoire des départements de la Seine-Maritime, de l'Eure et de l'Oise, est réalisée par voie amiable ou à défaut par voie d'expropriation dans un délai de cinq ans à compter de la date du présent arrêté.

**Article 6** - Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs des préfectures de la Seine-Maritime, de l'Eure, de l'Oise, du Val d'Oise et des Yvelines et affiché dans chacune des mairies concernées mentionnées à l'article 6 pendant au minimum deux mois.

En ce qui concerne la commune de Gournay-en-Bray, au titre de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le présent arrêté est affiché en mairie pendant un mois. Mention de l'affichage en mairie sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. L'arrêté de déclaration d'utilité publique sera en outre inséré au recueil des actes administratifs de la commune (article R153-21 du code de l'urbanisme).

**Article 7** - Les secrétaires généraux des préfectures de la Seine-Maritime, de l'Eure, de l'Oise, du Val d'Oise et des Yvelines, le président de SNCF Réseau, le maire de la commune de Gournay-en-Bray sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Copie du présent arrêté est adressée :

- aux sous-préfets de Dieppe, des Andelys, de Saint-Germain-en-Laye
- aux maires des communes où s'est déroulée l'enquête publique :
  - ▶ Seine-Maritime : Serqueux, Forges-les-Eaux, La Bellière, Saumont-la-Poterie, Haussez, Doudeauville, Gancourt-Saint-Etienne, Cuy-Saint-Fiacre, Molagnies, Gournay-en-Bray, Ferrières-en-Bray, Neuf-Marché, Motteville, Auzouville-l'Esneval, Saint-Martin-aux-Arbres, Saussay, Ectot-l'Auber, Ancretiéville-Saint-Victor, Hugleville-en-Caux, Saint-Ouen-du-Breuil, Beautot, Le Bocasse, La Houssaye-Béranger, Fresnay-le-Long, Etainpuis, Bosc-le-Hard, Estouteville-Ecalles, Cottévrard, Critot, Rocquemont, Esteville, Montérolier, Mathonville, Bosc-Bordel, Sommersy, Roncherolles-en-Bray, Tôtes, Montville, Maucombe, Buchy
  - ▶ Eure : Bouchevilliers, Amécourt, Gisors
  - ▶ Oise : Saint-Quentin-des-Prés, Saint-Germer-de-Fly, Saint-Pierre-ès-Champs, Sérifontaine, Eragny-sur-Epte, Talmontiers, Trie-Château, Trie-la-Ville, Chaumont-en-Vexin, Liancourt-Saint-Pierre, Lierville, Lavilletertre, Bouconvillers
  - ▶ Val d'Oise : Chars, Brignancourt, Santeuil, Us, Ableiges, Montgeroult, Boissy-l'Aillie, Osny, Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône, Eragny
  - ▶ Yvelines : Conflans-Sainte-Honorine.

- à la directrice régionale Normandie de SNCF Réseau
- au directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France
- aux directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie et des Hauts de France
- aux directeurs départementaux des territoires et de la mer de la Seine-Maritime et de l'Eure
- aux directeurs départementaux des territoires de l'Oise, du Val d'Oise et des Yvelines.

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet de l'Eure



Thierry COUDERT

Le préfet de l'Oise

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

*Voies et délais de recours - Conformément aux dispositions des articles R421-1 à R421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification.*


- à la directrice régionale Normandie de SNCF Réseau
- au directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France
- aux directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie et des Hauts de France
- aux directeurs départementaux des territoires et de la mer de la Seine-Maritime et de l'Eure
- aux directeurs départementaux des territoires de l'Oise, du Val d'Oise et des Yvelines.

La préfète de la Seine-Maritime



Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

Didier MARTIN

Voies et délais de recours - Conformément aux dispositions des articles R421-1 à R421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification.



- à la directrice régionale Normandie de SNCF Réseau
- au directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France
- aux directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie et des Hauts de France
- aux directeurs départementaux des territoires et de la mer de la Seine-Maritime et de l'Eure
- aux directeurs départementaux des territoires de l'Oise, du Val d'Oise et des Yvelines,

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

  
Jean-Yves LATOURNERIE

*Voies et délais de recours - Conformément aux dispositions des articles R421-1 à R421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification.*

- à la directrice régionale Normandie de SNCF Réseau
- au directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
- aux directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie et des Hauts de France
- aux directeurs départementaux des territoires et de la mer de la Seine-Maritime et de l'Eure
- aux directeurs départementaux des territoires de l'Oise, du Val d'Oise et des Yvelines,

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

  
Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

  
Serge MORVAN

Voies et délais de recours - Conformément aux dispositions des articles R421-1 à R421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification.

## ANNEXE N°1

Annexe à l'arrêté interpréfectoral du 18 NOV. 2016 portant déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors

### PRÉCISIONS APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE SUITE AUX RÉSERVES ET RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

#### Préambule

Le présent document expose les engagements pris par le maître d'ouvrage afin de donner satisfaction aux demandes exprimées, lors de l'enquête publique, par le public et la commission d'enquête.

Il relève des dispositions de l'article L. 126-1 du Code de l'environnement précisant que « La déclaration de projet indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique », étant rappelé que conformément à l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet pour les opérations portées par un Etablissement Public de l'Etat.

#### ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

L'enquête publique s'est déroulée du 8 mars au 26 avril 2016.

La commission d'enquête a rendu le 4 juillet 2016 un avis favorable assorti de 2 réserves et 5 recommandations.

#### Les réserves formulées par la commission d'enquête portent sur les points suivants :

1. « Prendre en considération, dans l'étude acoustique, l'ensemble de la ligne Serqueux-Conflans-Sainte-Honorine au titre des effets directs »
2. « Procéder à la réalisation nécessaire d'aménagement de la route et de protection acoustique des habitations de riverains, à la suite des reports de circulation sur la RD21a (route d'Harnoncourt), tant pour les travaux que pour les conséquences du projet »

#### Les 5 recommandations préconisent :

1. « Solutionner le devenir des diverses entreprises, ou associations, dont la pérennité est affectée par le projet (Golf de Chaumont-en-Vexin, le Manoir des Brumes, Happy Horse Day, La Grange ou Autovision, notamment) »
2. « Poursuivre les rencontres avec les riverains pour résoudre les problèmes liés à la circulation des véhicules sur l'espace de la Zone de l'Europe, et l'incidence des travaux sur les entreprises traversées par la déviation de Ferrières-en-Bray »
3. « Etudier la construction de voies de desserte cohérentes pour l'ensemble des entreprises et des particuliers concernés par la construction ou l'aménagement des voies pour le contournement des PN »
4. « Limiter, autant que possible et notamment la nuit, la vitesse des trains de fret dans les zones urbanisées »
5. « Procéder rapidement à la finalisation de l'ensemble des études pour la sauvegarde de la faune et de la flore »

#### PRÉCISIONS APPORTÉES SUITE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

**La prise en compte des deux réserves émises par la commission d'enquête se fera ainsi :**

1. Réserve n°1 : « *Prendre en considération, dans l'étude acoustique, l'ensemble de la ligne Serqueux-Conflans-Sainte-Honorine au titre des effets directs* »

Les conclusions motivées de la commission d'enquête justifient cette demande par le fait que le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors destiné à permettre la circulation d'un trafic de fret sur cette ligne serait réalisé alors que des travaux de maintenance de type RVB (renouvellement voie et ballast) seront également effectués entre Gisors et Conflans-Ste-Honorine entre 2018 et 2020.

Il convient en premier lieu de rappeler que l'objet, les fonctionnalités, les financements de ces deux opérations sont nettement distincts.

Les travaux de RVB qui seront engagés entre Gisors et Pontoise constituent des travaux de maintenance de la ligne J qui n'ont ni pour objet ni pour effet d'en modifier les fonctionnalités. Ils n'entraînent pas de changement des caractéristiques de cette ligne ni de la nature du trafic qu'elle permet. Ces travaux seront financés par les fonds propres de SNCF Réseau dans le cadre d'un programme pluriannuel de travaux de grande maintenance. La décision de les réaliser est prise par SNCF Réseau au titre de ses missions d'entretien de l'infrastructure, et ne dépend que de l'état de l'infrastructure existante. Ces travaux ne sont pas conditionnés par d'autres opérations.

Pour sa part, le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors a pour but de modifier les caractéristiques de la ligne entre Serqueux et Gisors en apportant d'importants changements dans sa consistance physique : raccordement direct à la ligne Le Havre-Amiens, mise en place du système de communication GSM-R, mise en place du système de signalisation automatique BAPR, électrification de l'ensemble de la ligne, mises au gabarit ou suppression de nombreux ponts-routes et passages à niveau.

Ses fonctionnalités évolueront de façon significative entre Serqueux et Gisors pour permettre la circulation d'un trafic fret d'une ampleur accrue que l'infrastructure actuelle ne peut accueillir. Le projet est décidé et financé selon les règles propres aux investissements nouveaux réalisés sur le réseau ferré national.

Par conséquent, la modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors constitue un projet autonome et clairement distinct de l'opération de maintenance de la section de ligne Gisors-Pontoise.

Les études du projet Serqueux-Gisors n'avaient donc pas à porter - au titre des effets directs du projet - sur la ligne qui se raccorde au sud de Gisors, l'étude d'impact n'ayant pas à inclure dans son champ des communes dont le territoire, s'il est traversé par des lignes ferroviaires devant se raccorder au projet, n'est pas affecté par les aménagements ou ouvrages prévus pour sa réalisation.

Pour autant et conformément à la réglementation, les études ont bien porté sur les effets indirects du projet sur les territoires de sections de ligne encadrant la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors et des mesures seront effectivement mises en œuvre à cet égard, afin de ne pas créer de nouveaux points noirs du bruit ferroviaire sur ces sections de ligne. En outre, le maître d'ouvrage a décidé d'aller plus loin que la réglementation en traitant aussi les points noirs bruits existants sur ces sections de ligne.

Le dossier d'enquête publique présente donc toutes les protections acoustiques requises par la réglementation, ainsi que les protections acoustiques nécessaires pour résorber les points noirs bruit existants sur les sections de ligne encadrant la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors. Le maître d'ouvrage poursuivra néanmoins la concertation avec les élus afin d'affiner le programme des protections présentées dans le dossier d'enquête publique.

En réponse à la réserve exprimée par la commission d'enquête, le maître d'ouvrage s'engage en outre à créer un observatoire du bruit.

Cet observatoire s'attachera en particulier à évaluer l'importance des nuisances sonores après la mise en service du projet, celles-ci dépendant d'une part de l'évolution des trafics entre Le Havre et la région parisienne (montée en puissance progressive de l'itinéraire alternatif) et d'autre part de l'évolution du matériel roulant. La nuisance sonore des trains de fret va en effet diminuer dans les prochaines années grâce à la modernisation progressive du système de freinage des wagons (semelles composites) imposée au sein de l'Union Européenne (Spécification Technique d'Interopérabilité).

La mise en œuvre de cette orientation est une priorité pour le Gouvernement français : « Le traitement de la question du bruit est un facteur essentiel de l'acceptabilité du développement du fret ferroviaire, notamment en zone dense pour les riverains. Le projet Serqueux-Gisors en témoigne notamment en Ile de France. Une action en faveur de la compétitivité du fret ferroviaire doit donc être accompagnée du traitement de la composante « bruit » » (extrait du dossier du plan d'action du ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer pour la relance du fret ferroviaire du 6 octobre 2016), le gouvernement a annoncé sa décision d'anticiper la mise en œuvre des directives européennes interdisant les wagons « bruyants » en apportant notamment une contribution de 20 millions d'euros pour les entreprises ferroviaires du pays pour financer une partie du rééquipement des wagons existants avec des semelles de freins moins bruyantes ; soutien auquel s'ajouteront 20 millions d'euros supplémentaires de subventions annoncées par l'Union Européenne pour l'ensemble des états membres. Ces semelles de freins composites abaissent de manière très sensible le niveau sonore.

Les travaux de l'observatoire du bruit contribueront aux décisions d'engagement des investissements de protections acoustiques supplémentaires. En effet, au-delà des protections d'ores et déjà prévues, qui auront été réalisées dans le cadre du projet Serqueux-Gisors, un programme de protections complémentaires sera mis en œuvre dans le cadre d'un financement spécifique à hauteur d'environ 20 M€ en concertation avec les collectivités intéressées.

Ce programme complémentaire pourra ainsi être déployé au fur et à mesure de la montée en puissance du trafic, à partir d'une mesure réelle des nuisances réalisées par l'observatoire du bruit.

*2. Réserve n°2 : « Procéder à la réalisation nécessaire d'aménagement de la route et de protection acoustique des habitations de riverains, à la suite des reports de circulation sur la RD21a (route d'Harnoncourt), tant pour les travaux que pour les conséquences du projet »*

Il convient en premier lieu de rappeler que l'aménagement proposé suite à la suppression des passages à niveau n°41 et 42 permet de limiter le trafic dans le centre de Ferrières-en-Bray et contribue donc à une amélioration du cadre de vie pour les habitants du centre-ville. La solution de rétablissement de la RD930 suite à la suppression du PN42 retenue par le maître d'ouvrage permet en effet de reporter les trafics de transit (poids-lourds et transports exceptionnels notamment) hors du centre-ville, tout en maintenant une desserte locale sur la route d'Harnoncourt grâce à un rétablissement au plus proche de la situation actuelle. Les autres variantes étudiées n'offrent pas cette double fonctionnalité.

Des solutions seront mises en œuvre (signalisation interdisant la circulation des poids-lourd en transit, etc.) en concertation avec la commune pour garantir que la circulation sur la RD21A soit réservée aux dessertes locales.

En réponse à la réserve exprimée par la commission d'enquête, le maître d'ouvrage s'engage à protéger toutes les habitations riveraines situées entre le carrefour RD21A-RD145 et le croisement entre la RD21A et le futur barreau routier concernées par le projet, au titre des nuisances acoustiques apportées par le report de trafic, en mettant en œuvre les travaux de protection de façade nécessaires.

**SNCF Réseau prend également en considération les cinq recommandations de la façon suivante :**

1. Recommandation n°1 : « *Solutionner le devenir des diverses entreprises, ou associations, dont la pérennité est affectée par le projet (Golf de Chaumont-en-Vexin, le Manoir des Brumes, Happy Horse Day, La Grange ou Autovision, notamment) »*

Les études et les concertations menées sur le territoire du projet depuis plusieurs années (plus d'une centaine de réunions) ont permis de présenter à l'enquête publique des solutions robustes compatibles avec le maintien de l'ensemble des activités situées à proximité du projet. Le maître d'ouvrage s'est attaché, à travers la concertation volontaire menée sur l'ensemble de la ligne, à identifier les enjeux locaux et à respecter ou rétablir tous les usages.

Pour faire suite à la recommandation de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a pris contact avec le Golf de Chaumont-en-Vexin. Bien qu'aucuns travaux ne soient prévus dans ce secteur, et que le projet n'ait donc pas d'impact fonctionnel sur le golf, des modélisations complémentaires ont été engagées par le maître d'ouvrage pour évaluer la contribution sonore de l'infrastructure au niveau du château de Bertichères situé à environ 500 mètres de la voie ferrée. Les premiers résultats indiquent que la contribution sonore sera très en-deçà des seuils réglementaires. Le maître d'ouvrage remettra cette étude au directeur du Golf et aux propriétaires de terrains voisins, afin qu'ils puissent informer et objectiver le niveau de bruit prévisible auprès de leurs clients. Si nécessaire, l'observatoire du bruit pourra procéder à des mesures in situ après la mise en circulation des trains de fret.

En ce qui concerne le Manoir des Brumes, une nouvelle rencontre a eu lieu le 13 octobre 2016 avec le propriétaire du manoir. Ce dernier insiste pour qu'une protection de l'ambiance sonore extérieure soit assurée par des murs anti-bruit, et a proposé de contribuer à financer une partie de ces murs. Un montage financier pourrait être trouvé hors du projet, avec d'autres financeurs, afin de compléter la part apportée par le projet au titre des travaux d'isolation des façades des bâtiments d'habitation pour lesquels le seuil réglementaire est dépassé. Par ailleurs le Maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place un alignement d'arbres de plusieurs centaines de mètres sur le terrain en bordure de la voie ferrée, pour masquer la vision de la ligne, sous réserve de l'accord du propriétaire du terrain et de l'exploitant.

Concernant le rétablissement de la RD930 suite à la suppression du passage à niveau n°42 à Ferrières-en-Bray, un dialogue est engagé avec l'association Happy Horse Day (rencontré le 29 juin 2016). Le maître d'ouvrage envisage d'optimiser le tracé pour laisser la plus grande surface possible de pâturage aux chevaux, en une seule unité parcellaire, afin d'éviter de d'imposer la traversée de la future route, tout en prenant en compte le critère d'éloignement des habitations.

Pour ce qui concerne l'association La Grange, l'aménagement n'induit pas d'augmentation significative des flux au droit de l'habitation utilisée par l'association. Le tracé de la nouvelle voirie sera néanmoins optimisé autant que possible pour éloigner la route et limiter les impacts fonciers.

Les propriétaires d'Autovision ont été rencontrés à nouveau le 13 octobre 2016, et ont présenté le projet d'un nouveau bâtiment à proximité de l'ancien bâtiment Autovision. Le projet de modernisation n'impacte pas l'activité actuelle d'Autovision. Toutefois, le projet de nouveau bâtiment évoqué par les propriétaires d'Autovision n'est pas compatible avec le tracé du raccordement ferroviaire. Le maître d'ouvrage poursuivra les concertations avec les propriétaires et leur architecte afin de travailler à la mise en cohérence des deux projets.

2. Recommandation n°2 : « *Poursuivre les rencontres avec les riverains pour résoudre les problèmes liés à la circulation des véhicules sur l'espace de la Zone de l'Europe, et l'incidence des travaux sur les entreprises traversées par la déviation de Ferrières-en-Bray »*

De très nombreux échanges et réunions de travail ont eu lieu de 2013 à 2015 entre le maître d'ouvrage, les communes de Gournay-en-Bray et Ferrières-en-Bray et les acteurs économiques de la

Zone Industrielle de l'Europe, présidés notamment par la sous-préfète de Dieppe. Cette concertation approfondie a permis d'établir un diagnostic fiable et précis de la situation actuelle de l'agglomération et du fonctionnement de la Zone Industrielle, par la réalisation d'études de trafic prenant en compte toutes les contraintes exprimées par les acteurs.

Les simulations de trafic effectuées en 2015 ont démontré que les carrefours proposés sont compatibles avec les trafics attendus à l'horizon moyen et long terme.

En revanche certains usages actuels (stationnement et manœuvres sur la chaussée) qui ont été constatés lors du diagnostic ne pourront plus perdurer à l'horizon du projet. Le maître d'ouvrage a donc étudié les aménagements nécessaires, y compris au sein des entreprises, pour permettre le bon fonctionnement des entreprises et de la Zone Industrielle. La concertation menée avec chaque entreprise a permis d'apporter des solutions pour chaque problématique rencontrée. Les aménagements correspondants ont été intégrés au budget du projet et seront réalisés avant la fermeture des passages à niveau et la mise en service du rétablissement de la RD930 suite à la suppression du passage à niveau n°42.

En réponse à la recommandation de la Commission d'Enquête et comme il s'y était engagé dès avant l'enquête publique, le maître d'ouvrage va poursuivre la concertation avec les entreprises de la Zone Industrielle et les communes, notamment pour garantir le maintien des activités pendant la phase travaux.

En outre, le maître d'ouvrage s'est engagé auprès des entreprises et des communes à réaliser un bilan dans l'année qui suivra la mise en service du projet pour valider le bon fonctionnement des nouveaux aménagements, et apporter le cas échéant, les correctifs nécessaires.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement le rétablissement de la RD930 sur la commune de Ferrières-en-Bray suite à la suppression du passage à niveau n°42, une démarche de concertation spécifique a été engagée par le maître d'ouvrage à la suite de la recommandation de la Commission d'Enquête. Cette démarche a pour but de recueillir les attentes et contraintes des riverains de la déviation afin d'alimenter les études détaillées de l'aménagement, qui sont en cours.

3. Recommandation n°3 : « *Etudier la construction de voies de desserte cohérentes pour l'ensemble des entreprises et des particuliers concernés par la construction ou l'aménagement des voies pour le contournement des PN* »

Le projet présenté à l'enquête publique présente le meilleur compromis pour chaque suppression de passage à niveau, issu des concertations avec les communes et les riverains. Les solutions proposées tiennent compte des activités économiques et des usages. En effet, les problématiques spécifiques aux accès pour les entreprises et les particuliers concernés ont été étudiées au fil des rencontres avec les entreprises et les particuliers concernés par les fermetures de passages à niveau.

Dans le cadre de la finalisation des études avant le lancement des travaux, les points qui le nécessitent pourront être affinés en concertation avec les acteurs. En tout état de cause, le dialogue avec les élus, les riverains et l'information des acteurs concernés se poursuivent.

4. Recommandation n°4 : «  *limiter, autant que possible et notamment la nuit, la vitesse des trains de fret dans les zones urbanisées* »

La vitesse est déjà limitée à 60 km/h pour la traversée de certaines gares d'agglomération (Gisors, Pontoise, Conflans-Sainte-Honorine notamment) car la plupart des gares sont équipées d'aiguillages qui ne peuvent être traversés à une vitesse supérieure. Une réduction générale de la vitesse des trains de fret sur un long parcours (les trains de fret ont une montée en vitesse très lente) ferait perdre jusqu'à 30 min sur l'itinéraire, et impacterait le temps de parcours des trains sur les lignes adjacentes.

Le surcoût de transport pour le chargeur serait important si l'augmentation du temps de parcours en résultant ne permettait plus à un même conducteur de faire l'aller/retour dans la journée. Une telle réduction de vitesse des trains de fret aurait un impact significatif sur l'attractivité de l'itinéraire et la performance du service de transport.

L'objectif du projet de contribuer à améliorer la compétitivité du fret ferroviaire et favoriser le développement économique des régions Ile-de-France et Normandie en accompagnant le développement des Grands Ports Maritimes normands et de la Vallée de la Seine ne pourrait être atteint.

En outre, une réduction générale à 60 km/h sur un long parcours pourrait avoir un impact sur la circulation voyageurs très dense en région parisienne, et limiterait la capacité globale de la ligne. Un train de fret qui quitterait le port du Havre de nuit et arriverait en région parisienne le matin, serait susceptible de cohabiter sur le même parcours avec un train de voyageurs roulant beaucoup plus vite ; il obérerait ainsi le temps de parcours et la régularité du train voyageurs.

Il apparaît dès lors préférable, pour préserver l'avenir de l'ensemble des circulations ferroviaires, voyageurs et fret, de maintenir des vitesses commerciales homogènes.

5. Recommandation n°5 : « Procéder rapidement à la finalisation de l'ensemble des études pour la sauvegarde de la faune et de la flore »

Le projet a été conçu dans le respect de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ». Les sensibilités environnementales ont ainsi été prises en compte dès le démarrage des études, grâce aux nombreux inventaires écologiques réalisés par le maître d'ouvrage.

L'avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD souligne ainsi la bonne qualité de l'état initial et note que « la réutilisation d'un ancien tracé permet de manière générale d'éviter la consommation d'espaces naturels ».

Les études relatives à la faune et la flore se poursuivent notamment pour les études de projet préparatoires aux travaux, pour la définition précise des mesures de réduction et de compensation en faveur de la biodiversité et pour l'obtention des autorisations administratives relatives à l'atteinte aux espèces protégées. Elles s'achèveront début 2017.

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet de l'Eure



Thierry COUDERT

Le préfet de l'Oise

Le préfet des Yvelines



Le surcoût de transport pour le chargeur serait important si l'augmentation du temps de parcours en résultant ne permettait plus à un même conducteur de faire l'aller/retour dans la journée. Une telle réduction de vitesse des trains de fret aurait un impact significatif sur l'attractivité de l'itinéraire et la performance du service de transport.

L'objectif du projet de contribuer à améliorer la compétitivité du fret ferroviaire et favoriser le développement économique des régions Ile-de-France et Normandie en accompagnant le développement des Grands Ports Maritimes normands et de la Vallée de la Seine ne pourrait être atteint.

En outre, une réduction générale à 60 km/h sur un long parcours pourrait avoir un impact sur la circulation voyageurs très dense en région parisienne, et limiterait la capacité globale de la ligne. Un train de fret qui quitterait le port du Havre de nuit et arriverait en région parisienne le matin, serait susceptible de cohabiter sur le même parcours avec un train de voyageurs roulant beaucoup plus vite ; il obérerait ainsi le temps de parcours et la régularité du train voyageurs.

Il apparaît dès lors préférable, pour préserver l'avenir de l'ensemble des circulations ferroviaires, voyageurs et fret, de maintenir des vitesses commerciales homogènes.

5. Recommandation n°5 : « Procéder rapidement à la finalisation de l'ensemble des études pour la sauvegarde de la faune et de la flore »

Le projet a été conçu dans le respect de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser ». Les sensibilités environnementales ont ainsi été prises en compte dès le démarrage des études, grâce aux nombreux inventaires écologiques réalisés par le maître d'ouvrage.

L'avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD souligne ainsi la bonne qualité de l'état initial et note que « la réutilisation d'un ancien tracé permet de manière générale d'éviter la consommation d'espaces naturels ».

Les études relatives à la faune et la flore se poursuivent notamment pour les études de projet préparatoires aux travaux, pour la définition précise des mesures de réduction et de compensation en faveur de la biodiversité et pour l'obtention des autorisations administratives relatives à l'atteinte aux espèces protégées. Elles s'achèveront début 2017.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime

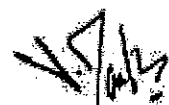
Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise



Didier MARTIN

Le préfet des Yvelines

Le surcoût de transport pour le chargeur serait important si l'augmentation du temps de parcours en résultant ne permettait plus à un même conducteur de faire l'aller/retour dans la journée. Une telle réduction de vitesse des trains de fret aurait un impact significatif sur l'attractivité de l'itinéraire et la performance du service de transport.

L'objectif du projet de contribuer à améliorer la compétitivité du fret ferroviaire et favoriser le développement économique des régions Ile-de-France et Normandie en accompagnant le développement des Grands Ports Maritimes normands et de la Vallée de la Seine ne pourrait être atteint.

En outre, une réduction générale à 60 km/h sur un long parcours pourrait avoir un impact sur la circulation voyageurs très dense en région parisienne, et limiterait la capacité globale de la ligne. Un train de fret qui quitterait le port du Havre de nuit et arriverait en région parisienne le matin, serait susceptible de cohabiter sur le même parcours avec un train de voyageurs roulant beaucoup plus vite ; il obérerait ainsi le temps de parcours et la régularité du train voyageurs.

Il apparaît dès lors préférable, pour préserver l'avenir de l'ensemble des circulations ferroviaires, voyageurs et fret, de maintenir des vitesses commerciales homogènes.

5. Recommandation n°5 : « Procéder rapidement à la finalisation de l'ensemble des études pour la sauvegarde de la faune et de la flore »

Le projet a été conçu dans le respect de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ». Les sensibilités environnementales ont ainsi été prises en compte dès le démarrage des études, grâce aux nombreux inventaires écologiques réalisés par le maître d'ouvrage.

L'avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD souligne ainsi la bonne qualité de l'état initial et note que « la réutilisation d'un ancien tracé permet de manière générale d'éviter la consommation d'espaces naturels ».

Les études relatives à la faune et la flore se poursuivent notamment pour les études de projet préparatoires aux travaux, pour la définition précise des mesures de réduction et de compensation en faveur de la biodiversité et pour l'obtention des autorisations administratives relatives à l'atteinte aux espèces protégées. Elles s'achèveront début 2017.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines



Jean-Yves LATOURNERIE

Le surcoût de transport pour le chargeur serait important si l'augmentation du temps de parcours en résultant ne permettait plus à un même conducteur de faire l'aller/retour dans la journée. Une telle réduction de vitesse des trains de fret aurait un impact significatif sur l'attractivité de l'itinéraire et la performance du service de transport.

L'objectif du projet de contribuer à améliorer la compétitivité du fret ferroviaire et favoriser le développement économique des régions Ile-de-France et Normandie en accompagnant le développement des Grands Ports Maritimes normands et de la Vallée de la Seine ne pourrait être atteint.

En outre, une réduction générale à 60 km/h sur un long parcours pourrait avoir un impact sur la circulation voyageurs très dense en région parisienne, et limiterait la capacité globale de la ligne. Un train de fret qui quitterait le port du Havre de nuit et arriverait en région parisienne le matin, serait susceptible de cohabiter sur le même parcours avec un train de voyageurs roulant beaucoup plus vite ; il obérerait ainsi le temps de parcours et la régularité du train voyageurs.

Il apparaît dès lors préférable, pour préserver l'avenir de l'ensemble des circulations ferroviaires, voyageurs et fret, de maintenir des vitesses commerciales homogènes.

5. Recommandation n°5 : « Procéder rapidement à la finalisation de l'ensemble des études pour la sauvegarde de la faune et de la flore »

Le projet a été conçu dans le respect de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ». Les sensibilités environnementales ont ainsi été prises en compte dès le démarrage des études, grâce aux nombreux inventaires écologiques réalisés par le maître d'ouvrage.

L'avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD souligne ainsi la bonne qualité de l'état initial et note que « la réutilisation d'un ancien tracé permet de manière générale d'éviter la consommation d'espaces naturels ».

Les études relatives à la faune et la flore se poursuivent notamment pour les études de projet préparatoires aux travaux, pour la définition précise des mesures de réduction et de compensation en faveur de la biodiversité et pour l'obtention des autorisations administratives relatives à l'atteinte aux espèces protégées. Elles s'achèveront début 2017.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines



Serge MORVAN

## ANNEXE N°2

Annexe à l'arrêté interpréfectoral du **18 NOV. 2016** portant déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors

### EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

#### Préambule

Le présent document expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

Il relève des dispositions :

- De l'article L.122-1 4<sup>ème</sup> alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique précisant que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».  
S'agissant d'une opération portée par un Etablissement Public de l'Etat, cet article prévoit également que la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

- De l'article L.122-1 du code de l'environnement, rappelé dans l'article L.122-2 du code de l'expropriation, qui précise que « Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'article L. 126-1 du présent code relatives à la motivation des déclarations d'utilité publique et des déclarations de projet, lorsqu'une décision d'octroi ou de refus de l'autorisation, de l'approbation ou de l'exécution du projet soumis à l'étude d'impact a été prise, l'autorité compétente en informe le public.

A défaut de mesures de publicité plus précises prévues par les législations et réglementations applicables au projet, et sous réserve du secret de la défense nationale, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que les informations suivantes, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision :

- la teneur et les motifs de la décision ;
- les conditions dont la décision est éventuellement assortie ;
- les mesures destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- les informations concernant le processus de participation du public ;
- les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'exposé ci-après reprend les éléments essentiels figurant au dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

En tant que besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ce dossier afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique du projet.

Il peut être pris connaissance de ce dossier à la Préfecture de Seine-Maritime – 7 place de la Madeleine – 76036 Rouen cedex.

## PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet de modernisation porte sur l'itinéraire ferroviaire reliant Serqueux à Gisors. Il se développe sur environ 50 km en limite Est de la région Normandie, avec quelques sections en région Hauts-de-France.

Cette ligne à double voie se connecte au réseau de desserte ferroviaire francilien à Gisors (vers la gare Paris-Saint-Lazare) et permet de rejoindre les lignes Rouen-Amiens-Lille puis Montérolier/Buchy-Motteville-Le Havre à partir de Serqueux.

Les aménagements proposés s'articulent autour de quatre priorités :

- **La réalisation d'un raccordement ferroviaire au sud de Serqueux**

Pour éviter aux trains de devoir faire demi-tour en gare de Serqueux et de perdre ainsi beaucoup de temps, il est proposé d'assurer une liaison directe entre les lignes Serqueux-Gisors et Rouen - Amiens en réalisant un raccordement direct.

- **L'électrification de la ligne**

Pour augmenter la performance et la polyvalence de la ligne, il est proposé son électrification complète. Différents types de trains pourront alors circuler, moins gourmands en énergie et à moindre émissions de gaz à effet de serre. Ces travaux nécessiteront la modification d'ouvrages d'art et l'installation de poteaux caténaires.

- **La mise en place d'un nouveau système de signalisation**

Actuellement, il faut attendre qu'un train ait atteint l'extrémité de la ligne pour qu'un autre puisse s'engager à sa suite en toute sécurité. Pour augmenter la capacité, un système automatique est proposé. Plusieurs trains pourront circuler simultanément entre Serqueux et Gisors.

- **La mise en place d'un nouveau système de télécommunication entre le sol et les trains**

Pour permettre une meilleure communication entre les trains et le sol et renforcer la sécurité, le système GSM-R (initiales de Global System for Mobile communication – Railway) est envisagé. Il s'agit d'une technologie proche de celle des téléphones portables, souple et bien adaptée aux problèmes opérationnels que les trains peuvent rencontrer.

Parallèlement, le projet de modernisation inclut :

- La suppression de neuf passages à niveau et leur remplacement par des itinéraires de substitution avec ou sans aménagement d'ouvrage sécurisé de franchissement (passage supérieur ou passage inférieur) ;
- L'amélioration de l'accessibilité de la gare de Gisors aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- La préservation de l'environnement naturel et du cadre de vie, avec notamment l'installation de protections acoustiques conformément à la réglementation, et des travaux d'hydraulique permettant d'assurer l'assainissement longitudinal et la transparence des plates-formes nouvellement créées (ferroviaires ou routières) et la protection des captages d'alimentation en eau potable dans les périmètres de forte sensibilité.

Tous les aménagements seront compatibles avec les normes et réglementations relatives aux PMR.

Pour tenir compte des effets indirects du projet sur les lignes ferroviaires encadrantes (Motteville-Serqueux, vers l'Ouest, et Gisors-Confians, vers l'Île de France), des protections acoustiques complémentaires ont été prévues sur ces territoires.

Enfin, afin de respecter les obligations du maître d'ouvrage en termes de protection de l'environnement, la réalisation du projet s'accompagnera de toutes les mesures d'évitement, réduction et compensation détaillées dans l'annexe 3.

### **Objectifs du projet**

Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire et de réduction des impacts environnementaux du transport de marchandises.

Le projet a pour finalité de favoriser le développement économique des régions Ile-de-France et Normandie en accompagnant le développement des Grands Ports Maritimes normands et de la Vallée de la Seine à travers l'augmentation des transports massifiés de marchandises.

Le projet de modernisation repose sur un double objectif :

- Développer un itinéraire fret performant pour renforcer la desserte ferroviaire du port du Havre et du port de Rouen afin d'améliorer la compétitivité des ports normands, de limiter les nuisances liées à la circulation des poids-lourds, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- Offrir une capacité supplémentaire sur l'itinéraire historique au bénéfice du port de Rouen, du fait du report de la majorité des trains desservant le port du Havre sur le nouvel itinéraire empruntant la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

Pour répondre à la demande future de transport dans des conditions satisfaisantes de fiabilité, de régularité et de confort, le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors vise à offrir un itinéraire alternatif à l'itinéraire Vallée de la Seine Paris – Rouen – Le Havre pour le transport de marchandises.

Il offre une solution modale alternative à la route, trop dominante sur cet axe (84%) pour le transport des conteneurs. Cette faible part de marché, très en deçà de celle constatée dans les grands ports du nord de l'Europe, fragilise la compétitivité des ports normands.

Ainsi, outre l'accroissement global des capacités ferroviaires de l'axe de la Vallée de la Seine aujourd'hui très contraint, le projet offre une meilleure attractivité des ports normands grâce à une desserte ferroviaire améliorée pour les pré- et post- acheminements et un accompagnement du développement du transport domestique de marchandises.

Les principaux objectifs fonctionnels visés par le projet sont de :

- Renforcer la compétitivité du Grand Port Maritime du Havre face aux ports du nord de l'Europe en améliorant l'accès à l'Ile-de-France et à son hinterland éloigné grâce au mode ferroviaire ;
- Réduire les transports routiers pour le bénéfice de la collectivité (qualité de l'air, préservation des ressources, sécurité, décongestion du trafic) et ainsi contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Développer des filières d'excellence régionale (ports, transports, logistique...) ;
- Mettre en place un haut niveau de service territorial, en matière de logistique, d'aménagement et d'attractivité territoriale ;
- Améliorer les liaisons et l'accessibilité des territoires traversés (Pays de Bray, agglomération de Gisors).

Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux – Gisors va permettre :

- La création d'un itinéraire alternatif de performance équivalente à l'itinéraire historique passant par Rouen et Mantes-la-Jolie ;
- Une augmentation de la capacité de l'axe Le Havre – Paris, saturé par le programme de travaux lourds de maintenance et le développement de la desserte voyageurs ;
- Une meilleure sécurité et fiabilité des circulations fret et voyageurs ;
- Une meilleure opportunité de desserte des territoires traversés (Pays de Bray, agglomération de Gisors).

## LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

### 1.1 *CONCERTATION PUBLIQUE MENÉE EN APPLICATION DE L'ARTICLE L300-2 DU CODE DE L'URBANISME ET CONCERTATION VOLONTAIRE*

L'élaboration du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors a fait l'objet d'une démarche alternant :

- Des phases d'études menées depuis 2010 visant :
  - o A définir un diagnostic de la situation,
  - o A réfléchir à des propositions de solutions pour remédier au constat effectué lors du diagnostic, sur un plan à la fois technique et environnemental,
  - o A proposer des solutions concrètes d'améliorations des conditions de circulation et de sécurité des usagers.
- Des phases de concertation visant :
  - o A recueillir les observations et propositions des élus et du public sur le diagnostic établi et les solutions mises à l'étude,
  - o A proposer aux élus et au public, en fonction des observations recueillies lors de la concertation, une solution d'aménagement,
  - o A affiner et préciser la conception du projet en concertation avec les acteurs, afin d'obtenir sa meilleure intégration dans le territoire.

Les procédures de participation du public ont démarré en 2012 et ont permis de recueillir les observations du public sur l'élaboration du projet de modernisation de la ligne.

En 2012-2013, trois axes de dialogue peuvent être identifiés :

- Avec les services de l'État, afin de bien prendre en compte les préoccupations environnementales (concertation inter-administrative régie par la circulaire Raffarin du 5 octobre 2004).
- Avec les communes, les acteurs locaux et les habitants concernés par les aménagements routiers induits par le projet (concertation réglementaire au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme).
- Avec toutes les collectivités et associations locales concernées par le projet en général, y compris celles situées en amont et en aval de la section de la ligne à moderniser (concertation volontaire).

À l'issue de la concertation réglementaire, un bilan a été réalisé par SNCF Réseau. Il est disponible dans le dossier présenté à l'enquête publique.

La concertation a fait émerger des souhaits, des questions et des inquiétudes dont SNCF Réseau a décidé de tenir compte par les moyens suivants :

- Information et concertation renforcées sur les secteurs Motteville – Serqueux et Gisors – Conflans-Ste-Honorine portant spécifiquement sur les thématiques acoustiques ;
- Poursuite des études sur les différentes solutions de rétablissement routier dans les communes de Serqueux, Forges-les-Eaux, Gournay-en-Bray et Ferrières-en-Bray ;
- Poursuite du dialogue avec les élus du territoire et les associations sur l'orientation des études et information sur leur déroulement jusqu'à ce que des solutions satisfaisantes soient trouvées pour les rétablissements de voirie ;
- Communication régulière et transparente sur l'avancée des études et du projet, soit sur le site web du projet, soit via la presse locale, soit par le biais des élus et associations de riverains, soit directement auprès des particuliers dont les propriétés pourraient être impactées ;
- Réponse aux demandes d'informations spécifiques des acteurs locaux et de la population.

Cette démarche de concertation volontaire a donné lieu à de nombreuses réunions étalées sur plusieurs années. Le détail des réunions menées et le bilan de la concertation volontaire réalisée avant l'enquête publique sont disponibles dans le dossier présenté à l'enquête publique.

La préparation de l'enquête publique (avec notamment la consultation inter-administrative menée au sein des services de l'Etat au printemps 2014) a fait également l'objet de nombreuses réunions avec les différents services de l'Etat.

Dans la perspective de l'Enquête Publique, les échanges se sont poursuivis avec l'ensemble des acteurs. Ceux-ci se poursuivent actuellement et se poursuivront durant toute la durée de réalisation du projet.

## **1.2 RAPPEL DE LA PROCÉDURE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

### **1.2.1 Avis de l'autorité environnementale**

La formation « Autorité Environnementale » du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, saisie le 16 février 2015 en sa qualité d'autorité compétente en matière d'environnement a rendu un avis consultatif sur l'étude d'impact, délibéré le 6 mai 2015.

Elle a constaté que l'étude d'impact était dans l'ensemble de bonne qualité, et émis des recommandations sur certains sujets visant principalement à plus de clarté et de pédagogie pour la meilleure compréhension du public.

Dans un mémoire versé au dossier d'enquête (pièce J), le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, a précisé les suites qu'il donnait à ces recommandations, qui ne remettaient pas en cause l'appréciation générale des impacts du projet.

### **1.2.2 Avis du Commissariat Général à l'Investissement**

Conformément au décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, l'évaluation économique et sociale du projet a fait l'objet d'une contre-expertise et d'un avis du Commissariat Général à l'Investissement en date du 9 juin 2015. Le Commissariat Général à l'Investissement a donné un avis favorable au projet, et ajoute que : « Calculée suivant les méthodologies dites « de Robien » ou « Quinet », la rentabilité du projet apparaît positive. Cependant, les incertitudes pesant sur certaines hypothèses peuvent conduire à un bilan médiocre. Celui-ci est en effet particulièrement sensible aux hypothèses faites sur la façon de gérer la saturation prochaine de la liaison ferroviaire passant par la vallée de la Seine. En dépit des incertitudes du dossier, et même du risque non négligeable que la rentabilité du projet soit nulle, voire négative, l'équipe de contre-expertise considère que le projet doit être réalisé le plus rapidement possible. Sans lui, en effet, c'est peut-être le développement du port du Havre qui serait compromis, ou encore le trafic accru des poids-lourds sur le réseau routier actuel qui deviendrait de moins en moins soutenable. La justification du projet découle autant de l'ampleur de la contrainte de capacité sur la ligne Paris-Le Havre via Mantes et Rouen que du besoin de satisfaire une demande croissante. Elle repose également sur la nécessité de maintenir, voire d'améliorer, la compétitivité du port du Havre par rapport à ses concurrents, en particulier les ports du Nord de l'Europe. La mission ne conclut donc pas qu'il faille renoncer à ce projet. Elle estime que le maintien de la compétitivité du port du Havre constitue un enjeu majeur, certes difficile à quantifier, mais auquel le projet contribuerait notablement ».

Il émet par ailleurs une recommandation : « Mettre tout en œuvre pour permettre la réalisation des travaux et la mise en service de la ligne le plus rapidement possible, dès la déclaration d'utilité publique [...]. Une mise en service rapide permettra de réduire le risque de quasi-disparition du trafic ferroviaire de marchandises combinées entre Le Havre et la région parisienne [...] ».



### **1.2.3 Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**

L'enquête publique s'est déroulée du 8 mars au 26 avril 2016.

La commission d'enquête a rendu le 4 juillet 2016 un avis favorable assorti de 2 réserves et 5 recommandations.

Les réserves formulées par la commission d'enquête portent sur les points suivants :

1. « Prendre en considération, dans l'étude acoustique, l'ensemble de la ligne Serqueux-Conflans-Sainte-Honorine au titre des effets directs »
2. « Procéder à la réalisation nécessaire d'aménagement de la route et de protection acoustique des habitations de riverains, à la suite des reports de circulation sur la RD21a (route d'Harnoncourt), tant pour les travaux que pour les conséquences du projet »

Les 5 recommandations préconisent :

1. « Solutionner le devenir des diverses entreprises, ou associations, dont la pérennité est affectée par le projet (Golf de Chaumont-en-Vexin, le Manoir des Brumes, Happy Horse Day, La Grange ou Autovision, notamment) »
2. « Poursuivre les rencontres avec les riverains pour résoudre les problèmes liés à la circulation des véhicules sur l'espace de la Zone de l'Europe, et l'incidence des travaux sur les entreprises traversées par la déviation de Ferrières-en-Bray »
3. « Etudier la construction de voies de desserte cohérentes pour l'ensemble des entreprises et des particuliers concernés par la construction ou l'aménagement des voies pour le contournement des PN »
4. « Limiter, autant que possible et notamment la nuit, la vitesse des trains de fret dans les zones urbanisées »
5. « Procéder rapidement à la finalisation de l'ensemble des études pour la sauvegarde de la faune et de la flore »

Les engagements pris par le maître d'ouvrage afin de donner satisfaction aux demandes exprimées, lors de l'enquête publique, par le public et la commission d'enquête sont présentés dans l'annexe n°1.

## **MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET**

### **1.3 *OBJECTIFS NATIONAUX ET DÉCISIONS EN FAVEUR DU PROJET***

#### **1.3.1 Des engagements nationaux en matière de fret ferroviaire**

Dans le cadre des objectifs fixés par l'Etat en matière de transport de marchandise, l'optimisation des itinéraires frets doit être recherchée afin de faciliter le report modal de la route vers le rail notamment.

Ces objectifs nationaux en matière de transport de marchandise visent notamment :

- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020 par rapport au niveau de 1990,
- La priorité au développement des transports massifiés ferroviaires et fluviaux,
- Le doublement de la part modale du fret non routier à destination et à partir des ports maritimes,
- La priorité au renforcement du réseau ferroviaire existant.

Ainsi, l'engagement national pour le fret ferroviaire arrêté le 16 septembre 2009 comprend 8 axes pour atteindre les objectifs du Grenelle de l'Environnement en matière de mobilité durable. L'axe 5 relatif à la création d'un réseau orienté fret affirme le rôle stratégique de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

Dans le domaine du transport de marchandises, le Grenelle de l'environnement fixe comme orientation une augmentation de la part modale du fret non routier et non aérien de 14% à 25% d'ici 2022. De plus, il prévoit le développement du transport ferroviaire de marchandises par la régénération du réseau existant en priorité. Il est notamment précisé que « Le réseau ferroviaire national doit être modernisé pour permettre un système de fret de qualité ».

Le projet de modernisation est cohérent avec les orientations générales prises lors du Grenelle de l'environnement.

La Commission « Mobilité 21 », chargée d'examiner la hiérarchisation au niveau national des investissements sur les grands projets d'infrastructures, a confirmé dans son rapport de juin 2013 la priorité de réalisation du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

Sur la base de ce rapport, le Gouvernement a retenu les priorités d'investissement regroupées dans le Programme d'Investissements d'Avenir – 2<sup>ème</sup> volet (PIA 2) présenté en juillet 2013. Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors est concerné par ce programme d'investissements, au titre de la continuité du fret ferroviaire souhaitée par le Gouvernement pour mieux relier les plateformes portuaires de dimension européenne aux bassins économiques.

Enfin, le Gouvernement a présenté le 6 octobre 2016 un nouveau « Plan d'action pour la relance du fret ferroviaire » dans lequel il rappelle le rôle central du fret ferroviaire dans le développement économique et l'aménagement des territoires, ainsi que dans la mise en œuvre de la transition énergétique.

### **1.3.2 Rappel des principales décisions en faveur du projet de modernisation**

Le projet de modernisation de cette ligne ferroviaire s'inscrit dans un certain nombre de décisions :

- *Schéma National des Infrastructures de Transport*

La modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors figure au projet de schéma national des infrastructures de transport en date d'octobre 2011 comme « *projet pour le développement du fret ferroviaire proposé à l'inscription* ».

- *Loi relative au Grand Paris*

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris précise en son article 2-III que « la mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national. »

- *Contrat de projets État-Région 2007-2013*

Le contrat de projets État-Région 2007-2013 lors de sa révision de décembre 2011 précise que « la réalisation d'un itinéraire fret via Serqueux-Gisors alternatif à la ligne historique Le Havre-Rouen-Paris est capitale ». Il prévoit ainsi la remise en état de la ligne pour une réouverture du trafic et l'étude de sa modernisation. Dans ce cadre, la convention pour le financement des études d'avant-projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors a été signée le 6 décembre 2010 entre l'État, la Région Haute-Normandie et Réseau Ferré de France.

- *Contrat de plan interrégional vallée de la Seine 2015-2020*

Le contrat de plan interrégional « vallée de la Seine » signé le 25 juin 2015 contient une fiche action 2.4 marquant l'engagement de l'Etat et des régions en faveur du projet.

- *Arrêtés de prise en considération*

Plusieurs arrêtés de prise en considération ont été pris concernant le projet :

- L'arrêté pris par le préfet de Seine-Maritime le 1er février 2013 portant prise en considération du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux - Gisors sur le territoire des communes de Forges-les-Eaux et de Serqueux et y instaurant un périmètre d'études ;
- L'arrêté pris par le préfet de Seine-Maritime le 8 avril 2014 portant prise en considération du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux - Gisors sur le territoire des communes de Gournay-en-Bray et de Ferrières-en-Bray et y instaurant un périmètre d'études.

- L'arrêté pris par le préfet de Seine-Maritime le 18 février 2015 portant prise en considération du projet de modernisation de la ligne Serqueux - Gisors sur le territoire des communes de Gournay-en-Bray et de Ferrières-en-Bray et y instaurant un périmètre d'études.
- L'arrêté pris par le préfet de l'Oise le 1er avril 2015 porte prise en considération du projet de modernisation de la ligne Serqueux - Gisors sur le territoire de la commune de Saint-Quentin-des-Prés et y instaurant un périmètre d'études.

- *Subvention accordée par l'Union Européenne*

Le projet bénéficie d'une subvention à hauteur de 71 M€ dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE). Celle-ci vise à conforter les infrastructures ferroviaires desservant le corridor de transport européen reliant Le Havre au bassin rhénan

#### **1.4 LES CARACTÈRES D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Au vu de l'ensemble des éléments résultant de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement, de l'avis du Commissariat Général à l'Investissement, de la consultation du public, de l'instruction du dossier, le projet revêt un caractère d'intérêt général.

Ce caractère d'utilité publique impose que le projet soit mis en œuvre dans le respect des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ses effets sur l'environnement et de mise en place du dispositif de suivi de ces mesures, telles que prévues par le dossier d'étude d'impact, à savoir en particulier :

- Dans la phase travaux : réduction des emprises chantier, réduction des incidences sur les territoires (notamment maintien des dessertes locales), planifications des travaux respectueuses des riverains et des exigences écologiques, mise en place de dispositifs anti-pollution, information des riverains sur le déroulement des travaux.
- Dans la phase exploitation : réalisation des protections acoustiques, restaurations de zones humides, reconnexion des corridors écologiques interceptés par le projet, traitement paysager adapté au contexte local, collecte et traitement des eaux de ruissellement avant rejet vers le milieu naturel.
- Suivi des mesures : des diagnostics préalables et des contrôles seront mis en place afin de prendre en considération les mesures prévues dans l'étude d'impact.

#### **CONSIDÉRANT :**

- Que ce projet s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire et de réduction des impacts environnementaux du transport de marchandises,
- Les conclusions du rapport sur l'Attractivité des ports maritimes de l'axe Seine de juillet 2016, commandé par le gouvernement et établi par Madame FOURNEYRON et Monsieur REVET, qui recommande « d'engager dans les meilleurs délais les travaux de la liaison ferroviaire Serqueux-Gisors compte tenu de l'avis favorable de la commission d'enquête »,
- 
- Que ce projet a pour finalité l'augmentation des capacités du réseau ferroviaire et le confortement d'un itinéraire fret alternatif de liaison entre Le Havre et l'Île-de-France, liaison aujourd'hui réalisée principalement par la vallée de Seine via Rouen et Mantes-la-Jolie. Cet itinéraire passant par Serqueux et Gisors permet l'augmentation des capacités d'un réseau ferroviaire qui arrive aujourd'hui à saturation. Il constitue un itinéraire fret alternatif permettant de renforcer l'offre ferroviaire entre les ports normands et la région parisienne,

- Que ce projet s'inscrit pleinement dans les engagements nationaux et européen en matière de fret ferroviaire. Par ailleurs, de nombreuses décisions entérinées dans différents documents de cadrage ou d'orientation des politiques publiques ont été prises progressivement en faveur de ce projet de modernisation du réseau ferroviaire,
- Le déroulement de la concertation préalable et de l'enquête publique qui ont permis une information et une participation du public, l'avis favorable de la commission d'enquête, le bilan avantages/inconvénients positif,
- Que les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social et environnemental que ce projet peut comporter, ne sont pas excessifs ou sont compensés eu égard à l'intérêt qu'il présente pour la population,
- Que le maître d'ouvrage confirme l'intérêt du projet pour la conduite du service ferroviaire,

**En conséquence, en application des articles L.122-1 et L.122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, L.122-1, et R122-14 du code de l'environnement, l'ensemble de ces motifs et considérations fonde l'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.**

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet de l'Eure



Thierry COUDERT

Le préfet des Yvelines

Le préfet de l'Oise

- Que ce projet s'inscrit pleinement dans les engagements nationaux et européen en matière de fret ferroviaire. Par ailleurs, de nombreuses décisions entérinées dans différents documents de cadrage ou d'orientation des politiques publiques ont été prises progressivement en faveur de ce projet de modernisation du réseau ferroviaire,
- Le déroulement de la concertation préalable et de l'enquête publique qui ont permis une information et une participation du public, l'avis favorable de la commission d'enquête, le bilan avantages/inconvénients positif,
- Que les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social et environnemental que ce projet peut comporter, ne sont pas excessifs ou sont compensés eu égard à l'intérêt qu'il présente pour la population,
- Que le maître d'ouvrage confirme l'intérêt du projet pour la conduite du service ferroviaire,

En conséquence, en application des articles L.122-1 et L.122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, L.122-1, et R122-14 du code de l'environnement, l'ensemble de ces motifs et considérations fonde l'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



Le préfet des Yvelines

- Que ce projet s'inscrit pleinement dans les engagements nationaux et européen en matière de fret ferroviaire. Par ailleurs, de nombreuses décisions entérinées dans différents documents de cadrage ou d'orientation des politiques publiques ont été prises progressivement en faveur de ce projet de modernisation du réseau ferroviaire,
- Le déroulement de la concertation préalable et de l'enquête publique qui ont permis une information et une participation du public, l'avis favorable de la commission d'enquête, le bilan avantages/inconvénients positif,
- Que les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social et environnemental que ce projet peut comporter, ne sont pas excessifs ou sont compensés eu égard à l'intérêt qu'il présente pour la population,
- Que le maître d'ouvrage confirme l'intérêt du projet pour la conduite du service ferroviaire,


En conséquence, en application des articles L.122-1 et L.122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, L.122-1, et R122-14 du code de l'environnement, l'ensemble de ces motifs et considérations fonde l'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

  
Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise.

Le préfet des Yvelines

  
Jean-Yves LATOURNERIE

- Que ce projet s'inscrit pleinement dans les engagements nationaux et européen en matière de fret ferroviaire. Par ailleurs, de nombreuses décisions entérinées dans différents documents de cadrage ou d'orientation des politiques publiques ont été prises progressivement en faveur de ce projet de modernisation du réseau ferroviaire,
- Le déroulement de la concertation préalable et de l'enquête publique qui ont permis une information et une participation du public, l'avis favorable de la commission d'enquête, le bilan avantages/inconvénients positif,
- Que les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social et environnemental que ce projet peut comporter, ne sont pas excessifs ou sont compensés eu égard à l'intérêt qu'il présente pour la population,
- Que le maître d'ouvrage confirme l'intérêt du projet pour la conduite du service ferroviaire,

En conséquence, en application des articles L.122-1 et L.122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, L.122-1, et R122-14 du code de l'environnement, l'ensemble de ces motifs et considérations fonde l'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure


Le préfet de l'Oise



Nicolas KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

  
 Serge MORVAN

## ANNEXE N°3

Annexe à l'arrêté interpréfectoral du **18 NOV. 2016** portant déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors

### EXPOSÉ DES MESURES DESTINEES A EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTE HUMAINE, ET MODALITES DE SUIVI ASSOCIEES

#### Préambule

Le présent document relève des dispositions de l'article R.122-14 du code de l'environnement (version antérieure au 6 août 2016) qui précise que la décision d'autoriser un projet soumis à évaluation environnementale mentionne les mesures destinées à éviter, réduire, et, si possible, compenser les effets négatifs notables sur l'environnement ou la santé humaine.

Les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, et les modalités du suivi de la réalisation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, doivent également être indiquées.

La présente annexe expose l'ensemble des dispositions retenues par le maître d'ouvrage pour garantir une insertion environnementale de qualité applicable au projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

Ces prescriptions intègrent les précisions apportées par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet (présentées dans l'annexe n°1). D'une manière générale, et suivant le principe de progressivité des études, ces mesures seront affinées dans le cadre des études de conception détaillée du projet et des procédures réglementaires ultérieures préalables à la réalisation des travaux.

En particulier, l'exposé ci-après des mesures d'insertion environnementale ne présage en rien des autorisations administratives complémentaires, et notamment des prescriptions issues de l'arrêté d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques, ou de l'arrêté issu du dossier de demande de dérogation à la protection d'espèces animales.

Cette annexe est établie à partir de l'étude d'impact et des éléments figurant dans le dossier d'enquête publique - dont il peut être pris connaissance à la préfecture de la Seine-Maritime 7, place de la Madeleine, 76000 Rouen - ainsi que des précisions apportées par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique.

1. Mesures generales.....	2
2. Mesures thematiques.....	4
3. Mesures localisées.....	12
4. Suivis des effets du projet et des mesures.....	14



## **1 MESURES GENERALES**

Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors comprend différents aménagements, tous liés les uns aux autres. Toutefois, ces aménagements s'appliquent pour l'essentiel à une ligne ferroviaire existante réduisant d'autant les effets négatifs sur l'environnement ou la santé humaine.

Le projet a été conçu dans le respect de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ». Les sensibilités environnementales ont ainsi été prises en compte dès le démarrage des études, permettant de limiter très fortement les effets négatifs du projet sur l'environnement.

En dehors des effets sur le cadre de vie des riverains liés à l'augmentation des circulations ferroviaires, c'est durant la période transitoire et temporaire de chantier que les incidences négatives du projet sur l'environnement sont les plus à craindre, d'où les nombreuses dispositions prévues pour cette phase.

### **1.1 Conception et mise au point détaillée du projet**

La démarche initiée lors des études du projet pour éviter les principaux enjeux et réduire les impacts sera poursuivie dans le cadre des études de conception détaillée afin d'optimiser les conditions d'insertion du projet dans le territoire et limiter les incidences négatives, notamment sur le cadre de vie des riverains, les zones d'intérêt écologique et les terrains agricoles.

### **1.2 Poursuite des phases de concertation et de dialogue**

Dans le cadre de la finalisation des études avant le début des travaux, les points qui le nécessitent pourront être affinés en concertation avec les acteurs locaux. En tout état de cause, le dialogue avec les riverains et l'information des acteurs concernés se poursuivront.

### **1.3 Management environnemental en phase chantier**

Un référent environnement sera désigné par le maître d'ouvrage afin d'assurer une coordination de l'organisation mise en place en phase chantier au travers d'un système de management environnemental. Son rôle sera notamment de veiller à :

- La désignation au sein de la maîtrise d'œuvre de responsables environnement chargés du contrôle de l'exécution des travaux dans le respect des prescriptions environnementales prévues par les différentes autorisations réglementaires ou rendues contractuelles avec les entreprises de travaux,
- La désignation au sein de chaque entreprise ou groupement d'entreprises de responsables environnement chargés de l'élaboration d'un plan d'actions environnementales (PAE) et de l'application des procédures environnementales établies pour le chantier,
- La mise en place d'un contrôle extérieur environnemental chargé de veiller au respect des PAE par les entreprises et de réaliser des visites de contrôle périodiques, inopinées ou journalières pendant les périodes de travaux les plus sensibles.

Les visites de contrôle seront notamment destinées à vérifier la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction en phase chantier (balisage, assainissement provisoire, aires de stockage et de stationnement, clôtures provisoires, arrosage des pistes, conformité des engins de chantier, etc.).

## 1.4 Suivis des mesures et bilans environnementaux

### ■ Suivis des mesures

L'état initial environnemental réalisé avant le début des travaux constituera la référence de l'ensemble des suivis réalisés au cours de la phase chantier et en phase exploitation.

Un suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine et un suivi de la réalisation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sera mis en place sous la responsabilité du maître d'ouvrage.

Ces suivis comprendront des inventaires, des relevés ou des mesures dont la périodicité sera adaptée aux objectifs poursuivis et qui permettront de suivre les effets négatifs notables du projet ainsi que l'efficacité des mesures destinées à les éviter, à les réduire et, le cas échéant, à les compenser.

Les résultats des suivis seront tenus à disposition de l'autorité compétente en matière d'environnement, suivant les dispositions de l'article L.122-3-1 du code de l'environnement.

### ■ Bilans environnementaux

Plusieurs bilans, réalisés sous la responsabilité du maître d'ouvrage, formalisant l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures et le résultat du suivi de leur efficacité seront établis :

- Le bilan intermédiaire, 1 an après la mise en service, dont l'objectif premier est de s'assurer que toutes les mesures prévues ont bien été réalisées,
- Le bilan final, dans les 3 à 5 ans après mise en service, qui s'appuie sur les éléments issus du bilan intermédiaire, et dont l'objectif est de faire le bilan de leur efficacité pour l'environnement.

A la suite du bilan établi 5 ans après la mise en service, et suivant les résultats des suivis, ces suivis pourront être reconduits ou adaptés.

Certaines thématiques précisées dans la présente annexe, requièrent un suivi sur une temporalité plus importante, en particulier s'agissant des mesures compensatoires en faveur des zones humides, et nécessiteront l'établissement de bilans 10 et 30 ans après la mise en service.

### ■ Comité de suivi environnemental

Un comité de suivi environnemental inter-départemental sera constitué avant le début des travaux sous l'autorité du préfet coordonnateur de manière à s'assurer, sur la durée du chantier puis en phase d'exploitation, du respect de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que de la définition et de la mise en œuvre éventuelles d'actions correctives.

Ce comité de suivi sera composé de représentants des services de l'État et de ses établissements publics compétents en matière d'environnement, du maître d'ouvrage, des collectivités territoriales concernées, des chambres consulaires concernées et de personnes qualifiées en matière d'environnement.

Le comité de suivi se réunira a minima une fois par an pendant la durée du chantier puis annuellement pendant l'exploitation de la ligne jusqu'aux bilans prévus ci-dessus.

## 2. MESURES THEMATIQUES

### 2.1 Organisation et conduite de la phase chantier

Afin de limiter très fortement les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé humaine en phase travaux, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des dispositifs et une organisation de chantier qui répondent à ces enjeux.

Les principales mesures de réduction des impacts découlent directement des modalités de conduite et d'organisation de la phase chantier. Au titre des mesures d'évitement et de réduction, des précautions de chantier seront notamment prises pour :

- Adapter, le plus possible, le planning des interventions à la sensibilité des cycles biologiques (évitement des travaux de libération des emprises en période de reproduction des espèces à enjeu patrimonial, coupes d'arbres à l'automne, ...),
- Implanter les accès, les stockages de matériels, les zones de dépôts temporaires et les bases de chantier en dehors des sites à forts enjeux de biodiversité,
- Contrôler les rejets d'eau pluviale dans le milieu naturel (assainissement provisoire) afin de limiter les risques d'altération de la qualité des eaux et des milieux aquatiques,
- Définir un plan d'alerte et de secours en lien avec les services départementaux,
- Eviter d'effectuer les terrassements en périodes de fortes précipitations,
- Limiter le plus possible les envols de poussière en période sèche et ventée,
- Limiter le risque de développement d'espèces végétales allergogènes.

Avant travaux, la terre végétale sera décapée, stockée et replantée rapidement pour éviter le développement d'espèces invasives.

Afin de limiter les risques d'incidences sur les propriétés riveraines, l'emprise du chantier sera strictement balisée. Aucun dépôt, même temporaire, ne sera admis, ni aucune circulation ou stockage d'engins, à l'extérieur de ce périmètre.

Les engins utilisés devront être conformes aux normes en vigueur concernant les émissions de polluants et le bruit.

Une information continue sur le déroulement du chantier sera mise en place à l'attention des communes et des riverains.

Un suivi du chantier par une personne compétente en environnement sera effectué dans le cadre du management environnemental mis en place.

### 2.2 Milieu physique

#### ■ Dispositions constructives

Des mesures préventives (investigations préalables, sondages préventifs) seront mises en œuvre pour tenir compte du risque de présence de cavités souterraines.

Des dispositions techniques spécifiques seront mises en œuvre suivant le niveau de compressibilité des terrains rencontrés. La nécessité de leurs mises en œuvre sera précisée lors des études de détail, par l'intermédiaire d'une étude géotechnique complémentaire conforme à ce niveau de réalisation.

Des dispositions constructives seront adoptées dans certains secteurs sensibles afin de réduire les emprises et de limiter les impacts sur le cadre de vie des riverains. Cela concernera les murs de soutènement, les écrans acoustiques et les ouvrages d'art.

### ■ Gestion des matériaux

Les besoins en matériaux, à la fois pour les terrassements et pour la réalisation des voiries (matériaux particuliers), seront assurés au maximum par le marché local de granulats dûment autorisé.

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre toute solution technique permettant :

- De réutiliser au mieux et sur place les matériaux excédentaires de déblais,
- De limiter le recours à des mises en dépôt définitif des matériaux excédentaires, et, le cas échéant, à tenir compte des sensibilités environnementales pour localiser ces sites de dépôt (interdiction de dépôt dans les sites Natura 2000, les ZNIEFF de types I, les zones humides et les zones inondables).

Afin de réduire le recours à des matériaux extérieurs, une amélioration mécanique des sols sera effectuée dans les secteurs de terrassement.

## 2.3 Ressource en eau

### ■ Mesures d'évitement et de réduction

Les cours d'eau ou fonds de vallon franchis par les aménagements du projet seront rétablis. Les ouvrages hydrauliques seront dimensionnés pour une crue centennale, en tenant compte des besoins de rétablissement pour les fonctionnalités écologiques.

Les plateformes créées (ferroviaires ou routières) disposeront d'un système d'assainissement des eaux pluviales constitué d'ouvrages de collectes (fossés enherbés ou fossés béton selon les sensibilités du milieu), de bassins de rétention dimensionnés pour une pluie décennale.

Par mesure de précaution, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre des mesures spécifiques de protection de la ressource en eau au droit du franchissement des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable, afin de limiter le risque de pollution des eaux de la nappe en cas d'accident ferroviaire. Ces mesures s'appuieront sur :

- La réalisation de fossés revêtus en béton assurant un transit des eaux hors des périmètres de protection,
- La mise en œuvre de bassins de confinement<sup>1</sup> avec volume mort positionné avant rejet, pour assurer la rétention d'une pollution accidentelle éventuelle.

L'utilisation de produits phytosanitaires homologués sera limitée aux stricts besoins d'entretien et évitée en période pluvieuse afin de limiter leur ruissellement. Leur utilisation sera proscrite au sein des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable et au droit des cours d'eau. Un désherbage mécanique sera alors mis en œuvre sur ces secteurs. Dans les zones sensibles (à proximité des cours d'eau, des zones humides et des zones d'intérêt écologique), des solutions alternatives seront recherchées (entretien raisonné).

Le maître d'ouvrage se conformera à l'application du protocole Ecophyto 2018.

### ■ Mesures compensatoires

Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, le volume perdu d'expansion de crue au droit de la vallée de l'Epte pour la réalisation du remblai du rétablissement du PN42 (Ferrières-en-Bray) devra être compensé. Un volume équivalent de stockage des eaux devra être restitué.

1

<sup>1</sup> Egal au volume d'eau collecté pour une pluie d'intensité 2 heures et de période de retour 2 ans, auquel on ajoute un volume de 60 m<sup>3</sup> correspondant au volume susceptible de se déverser en cas de déversement de deux citernes.

Le site compensatoire identifié se trouve en rive gauche de l'Epte et en aval immédiat du site du remblai routier prévu. Le volume de compensation se porte à environ 7 200 m<sup>3</sup> correspondant à une surface moyenne de 10 000 m<sup>2</sup> environ.

Par ailleurs, toujours au titre des dispositions réglementaires, un programme de compensation pour perte de zone humide devra être engagé (Cf mesures pour les milieux naturels).

Des mesures de compensation à la destruction de points d'eau (source, puit) seront mises en œuvre, le cas échéant, notamment par substitution (création de nouveaux puits).

## 2.4 Milieux naturels

### ■ Mesures d'évitement et de réduction

Plusieurs mesures d'évitement ont été intégrées dans les études préalables de conception du projet. En particulier, le choix des solutions retenues a permis :

- Les conditions de préservation d'une mare à forts enjeux écologiques du fait notamment de la présence de plusieurs espèces protégées d'amphibiens, au droit du secteur du raccordement ferroviaire,
- La réduction des emprises nouvelles nécessaires, et notamment de zones naturelles sensibles, en adoptant le principe d'une réutilisation d'un ancien tracé ferroviaire pour l'aménagement du raccordement ferroviaire de Serqueux,
- La réduction des emprises sur les zones humides de la vallée de l'Epte et la préservation autant que possible du lit mineur de la rivière pour l'aménagement de la déviation de Ferrières-en-Bray,
- L'évitement d'un site Natura 2000 pour la voie de rétablissement consécutive de la suppression du passage à niveau 40 sur Ferrières-en-Bray.

Les études relatives à la faune et la flore devront se poursuivre, notamment pour les études de projet préparatoires aux travaux, pour la définition précise des mesures de réduction et de compensation en faveur de la biodiversité, et pour l'obtention des autorisations administratives relatives à l'atteinte aux espèces protégées.

Afin d'éviter tout débordement, un balisage stricte des zones de chantier sera réalisé au droit des secteurs les plus sensibles : les habitats à intérêt patrimonial identifiés, les zones humides et les parcelles appartenant au réseau Natura 2000.

Par ailleurs, une information auprès du personnel de chantier sera effectuée pour indiquer les sites d'intérêt écologique où ne pas installer les zones annexes du chantier.

Au titre des mesures de réduction, plusieurs dispositions devront directement s'appliquer à la période de chantier :

- Adaptation, le plus possible, de la période des travaux des différentes phases du chantier afin d'éviter la destruction d'individus (stade juvénile, reproduction) et l'altération de la végétation (coupes d'arbres effectuées à l'automne), notamment lors de la libération des emprises,
- Pose de nichoirs et installation d'hibernaculum,
- Limitation de l'envol des poussières,
- Lutte contre la prolifération d'espèces invasives,
- Stockage des matériaux en dehors des sites Natura 2000, des zones humides ou des sites à enjeux patrimoniaux avérés,
- Mise en place d'un plan de gestion des déchets de chantier.

La conception des ouvrages hydrauliques s'appuiera sur une réflexion préalable et des données complémentaires au simple dimensionnement « hydraulique » pour la crue de référence. Le maître d'ouvrage recherchera, en priorité, la mise en œuvre d'ouvrages à ouverture « large » compatibles avec le passage de la petite faune.

Au titre des mesures de précaution, le maître d'ouvrage s'engage à aménager des gîtes à chiroptères dans l'ouvrage de franchissement de l'Epte à Ferrières-en-Bray et à implanter des supports complémentaires de nidification pour la Cigogne blanche.

#### ■ Mesures compensatoires

Le projet induit une perte d'environ 13 000 m<sup>2</sup> de zones humides. Conformément aux orientations du SDAGE Seine Normandie, une obligation de compensation s'impose au maître d'ouvrage.

Un programme de valorisation hydro-écologique visant à restaurer des zones humides fonctionnelles doit être entrepris sur une surface d'environ 2 ha. Plusieurs sites ont fait l'objet d'une pré-analyse dans le dossier de DUP. La mise au point de la compensation sera effectuée sur la base de ces sites.

Le maître d'ouvrage s'associera à des organismes spécialisés pour définir et mettre en œuvre ce programme de valorisation des milieux humides. Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'engage sur :

- Le soutien financier pour une gestion à caractère conservatoire sur une période minimale de 30 ans,
- La recherche d'une maîtrise foncière des terrains, soit par acquisition soit par convention d'usage,
- La mise en place d'un Comité de suivi environnemental.

Les interventions pourront se faire sur un site unique, ou, si nécessaire, sur un mixte de plusieurs sites en ciblant les actions, en fonction des résultats des accords fonciers obtenus. Le principe d'une mutualisation des mesures de compensation ayant une vocation complémentaire (hydraulique et écologique) sera si possible recherché.

Au titre de la compensation des impacts sur le réseau de haies (coupure d'environ 2 000 m de haies), un programme de reboisement ou de renforcement du réseau de haies permettant une reconnexion de corridors écologiques interceptés sera engagé. Il s'appuiera sur la plantation d'environ 3 000 m de haies.

#### ■ Dérogation à la protection des espèces animales

Conformément à l'article L.411-2 et suivants du code de l'environnement, une procédure de demande de dérogation à la protection stricte d'espèces animales devra être conduite.

Cela concerne plusieurs espèces d'amphibiens présents dans une mare proche du raccordement ferroviaire.

D'ores et déjà, il est prévu avant le démarrage des travaux la pose d'un filet anti-batrachiens au pied de l'actuel talus boisé, afin de contraindre les espèces à ne plus utiliser le bois qui sera coupé, et l'édification d'hibernaculum (tas de branchage constituant un abris).

Des mesures complémentaires visant à compenser l'impact résiduel (perte d'habitat d'hivernage) sur ces populations d'amphibiens pourront être nécessaires. Elles seront déclinées dans un programme global de préservation qui pourrait directement concerner le vallon qui se raccorde à l'Andelle.

Ces dispositions seront définies en concertation avec les riverains et les services de l'Etat compétents.

## **2.5 Urbanisme et cadre de vie**

La mise au point définitive des aménagements veillera à une moindre consommation d'espace.

Les acquisitions foncières pourront également se faire soit à l'amiable, si toutes les parties trouvent un terrain d'entente, soit par voie d'expropriation. Le maître d'ouvrage privilégiera la première solution.

L'objectif poursuivi par le maître d'ouvrage pour la présentation des différentes solutions d'aménagement a été de préserver au mieux l'environnement humain et le cadre de vie des riverains. Pour la phase de conception détaillée du projet, la recherche systématique de solutions minimisant l'impact sur le bâti d'habitation sera privilégiée.

A défaut, et après recherche d'un évitement, le bâti sous emprise du projet fera l'objet d'une acquisition.

De nombreux accès privés (pour des habitations ou pour des entreprises) risquent d'être perturbés. En compensation, le maître d'ouvrage étudiera avec les personnes concernées les modalités d'un rétablissement satisfaisant, et répondant aux normes de sécurité routière.

Les différents réseaux concernés seront rétablis ou déplacés dans le cadre du projet conformément à la réglementation en vigueur.

Les travaux de dévoiement et / ou de protection des réseaux enterrés seront réalisés par les services techniques compétents des gestionnaires ou par des entreprises agréées sous leur direction.

## **2.6 Activités – Transport et déplacements**

### **■ Activités**

En application des dispositions des articles L.123-24 à L.123-36 du Code rural, un aménagement foncier pourra être effectué en fonction des demandes locales.

Vis-à-vis de l'agriculture, les travaux seront organisés de manière à réduire au maximum les emprises provisoires nécessaires aux travaux. Les conditions d'accès aux exploitations seront maintenues ou rétablies durant la totalité du chantier.

Des indemnités diverses seront versées aux exploitants agricoles en fonction du préjudice subi.

Le maître d'ouvrage s'engage sur les dispositions suivantes :

- Le rétablissement systématique des accès aux parcelles impactées,
- Le rétablissement des réseaux enterrés d'irrigation ou de drainage,
- Le rétablissement des clôtures impactées.

Afin de prévenir les difficultés que pourraient rencontrer les commerçants, un plan d'organisation des travaux précis sera établi en concertation.

### **■ Transport et déplacements**

Afin d'améliorer la sécurité ferroviaire et la sécurité des circulations routières, le projet de modernisation prévoit la suppression d'un certain nombre de passages à niveau. Cette suppression sera compensée par la création :

- De nouveaux franchissements routiers sécurisés avec aménagements d'ouvrages d'art permettant la traversée de la voie ferroviaire soit en passage supérieur (pont route) soit en passage inférieur (pont rail),
- De voies de liaison assurant un cheminement du passage supprimé vers une autre possibilité de franchissement de la voie ferrée.

Tous les rétablissements routiers ou les créations de voie de desserte se feront antérieurement à la suppression des passages à niveau concernés.

Les itinéraires de transports exceptionnels impactés par la suppression des passages à niveau seront rétablis par les voiries nouvellement créées. En particulier, les transports exceptionnels utilisant la RD 930 et le PN 41 se rabattront sur le rétablissement de la RD930 suite à la suppression du PN 42 à Ferrières-en-Bray.

Les rétablissements routiers seront compatibles avec la circulation des modes doux et avec le déplacement des personnes à mobilité réduite.

- **Ancien site industriel Maildor sur Ferrières-en-Bray** Dans le cas où il sera nécessaire de terrasser au droit des emprises polluées, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place en phase chantier les mesures suivantes :
  - Excavation et évacuation des matériaux par une entreprise spécialisée dans le traitement de terres polluées, qui sera à même de réaliser les analyses sur les matériaux extraits et de les orienter vers la filière correspondante,
  - Stockage et traitement des matériaux dans une ou plusieurs installations agréées.

## 2.7 Acoustique

La prise en compte des nuisances sonores constitue un enjeu majeur pour la réalisation du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors.

Les investissements consentis en ce domaine visent à répondre aux exigences de la réglementation en vigueur. Un objectif de résultat s'impose au maître d'ouvrage vis-à-vis des seuils réglementaires de bruit à ne pas dépasser.

Les mesures proposées recouvrent à la fois les impacts directs des aménagements réalisés pour ce projet (ferroviaires et routiers) mais également les impacts indirects liés au risque d'augmentation des nuisances sonores sur les lignes encadrantes, notamment en direction de l'Île de France.

### ■ Mesures de protection acoustique

Les dispositifs de protection acoustique reposent sur la création d'écrans acoustiques de protection le long de la voie et sur l'isolation de façade pour les habitations isolées.

Pour la ligne ferroviaire, les protections acoustiques comprennent :

- L'aménagement d'environ 14 écrans acoustiques représentant un linéaire cumulé d'environ 7 200 m,
- La mise en place d'isolations de façade pour environ 300 bâtiments.

Les études de détails actuellement en cours définiront avec précision les dispositifs et mesures à mettre en œuvre.

Les protections acoustiques seront réalisées avant la mise en service de la ligne. Si des protections complémentaires s'avèrent nécessaires pour respecter les seuils réglementaires, quelle que soit la distance des habitations au projet, elles devront être effectuées.

Une phase de concertation spécifique est prévue à partir de l'automne 2016 sur la mise en place des écrans acoustiques, avec les riverains et élus des territoires concernés. Chaque riverain dont l'habitation devra être protégée acoustiquement sera rencontré individuellement pour l'installation des protections de façade.



#### ■ Mesures autour des lignes encadrantes

Au titre des effets indirects du projet sur les territoires des lignes encadrant la ligne Serqueux-Gisors, des mesures seront mises en œuvre afin de ne pas créer de nouveaux points noirs du bruit ferroviaire sur ces sections de ligne.

En outre, le maître d'ouvrage a décidé d'aller plus loin que la réglementation en résorbant également les points noirs bruit existants sur ces sections de ligne.

Le maître d'ouvrage s'engage également à créer un observatoire du bruit (Cf annexe 1) et à poursuivre la concertation avec les élus afin d'affiner le programme des protections présentées dans le dossier d'enquête publique.

Le programme de traitement des points noirs bruit, à la fois consécutifs du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors et de la résorption de ceux existants, comprend :

- L'aménagement de 11 écrans acoustiques représentant un linéaire cumulé d'environ 2 400 m,
- La mise en place d'isolation de façade pour près de 300 bâtiments.

### 2.8 Vibrations – Ondes électromagnétiques – Champs électriques

#### ■ Vibrations

A proximité immédiate de la voie, les vibrations provoquées par le contact roue-rail seront perceptibles mais demeureront en dessous d'un seuil (4mm/s) qui ne présente pas de risque pour les bâtiments, même anciens.

Il n'existe pas, à ce jour, de norme ni texte réglementaire national ou européen pour caractériser un niveau de gêne causé par une vibration sur la santé humaine. Afin d'objectiver la situation, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place quelques points de mesure sur la demande des riverains pour quantifier le niveau de vibration réel au passage d'un train de fret.

#### ■ Mesures liées à l'implantation des antennes GSM-R

Un principe de précaution sera mis en œuvre pour sélectionner définitivement les sites d'implantation des antennes GSM-R.

Le maître d'ouvrage s'engage à maintenir une « zone tampon de prudence » dépourvue d'habitation ou de bâtiments sensibles dans un rayon de 100 m autour des futures antennes chaque fois que cela sera possible.

#### ■ Mesures limitant les effets sur les champs électriques

Vis-à-vis des risques de perturbations radioélectriques, si des réclamations liées à des problèmes de réception apparaissent, le Maître d'ouvrage mettra en œuvre toutes les dispositions techniques pour rétablir les conditions normales de diffusion (suppression d'une anomalie technique, modification de l'orientation des antennes, ...).

La compatibilité électromagnétique ne concerne, par définition, que les effets envers les équipements, et non envers les personnes ou autres entités biologiques. Le maître d'ouvrage identifiera les sources potentielles de perturbations et mettra en place, si nécessaire, toutes protections utiles des infrastructures ferroviaires pour assurer un haut niveau de compatibilité et de sécurité.

### 2.9 Paysage

#### ■ Insertion et valorisation paysagère

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un programme complet d'insertion paysagère des différents aménagements créés. Pour l'essentiel, ce programme reposera sur un choix de modelés des talus nouvellement créés et sur une végétalisation des abords.

Les ouvrages techniques liés à la gestion des eaux pluviales ainsi que les délaissés bénéficieront de ce programme.

Le traitement paysager participera à la cicatrisation des continuités écologiques interrompues par la mise en œuvre de plantations arbustives et arborées adaptées, et à la valorisation des abords du site, notamment en proposant des accompagnements végétalisés permettant de recréer des zones humides diversifiées.

La palette végétale utilisera des essences adaptées aux conditions locales des milieux traversés et toute espèce exogène sera proscrite.

Les dépendances vertes (enherbement des talus, bandes boisées, haies arborées), aussi bien sur le domaine ferroviaire que routier, bénéficieront d'un programme régulier d'entretien pour en assurer le contrôle.

#### ■ Traitement architectural et paysager des ouvrages rapportés

La réalisation des différents ouvrages d'art fera l'objet d'un traitement architectural de manière à apporter une cohérence de ligne entre eux et si possible mettre en valeur les matériaux utilisés dans le Pays de Bray et le Vexin Normand.

Les écrans acoustiques feront l'objet d'un traitement architectural adapté à chaque situation locale (en particulier choix des matériaux), en concertation avec les riverains.

Toute solution sera recherchée pour réduire la perception visuelle des supports d'antennes GSM-R.

#### ■ Contraintes de plantation

L'exploitation du réseau ferroviaire est soumise à des contraintes fortes de sécurité qui, en matière de végétation, imposent le respect de distances minimales de sécurité par rapport aux voies.

Ces principes devront être appliqués aux abords de la ligne et les plantations arbustives seront proscrites des emprises ferroviaires aux abords des voies (pas de plantations d'arbres sur talus ferroviaire notamment).

### 2.10 Patrimoine culturel

#### ■ Au titre de l'archéologie préventive

Le maître d'ouvrage est soumis aux procédures administratives et financières d'archéologie préventive.

Une demande d'avis a été adressée en décembre 2014 aux services régionaux d'archéologie de Normandie (anciennement Haute-Normandie) et des Hauts-de-France (anciennement Picardie). Les services ont indiqué en réponse que le projet ne ferait pas l'objet de prescriptions archéologiques dans les départements de l'Oise, de la Seine-Maritime et de l'Eure..

#### ■ Patrimoine culturel protégé

Vis-à-vis des monuments historiques protégés situés aux abords des ouvrages, le maître d'ouvrage s'engage à consulter les autorités compétentes et à recueillir un avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) préalablement aux travaux.

D'une manière générale, la traversée des périmètres de protection de monuments historiques inscrits ou classés fera l'objet d'un traitement architectural et paysager spécifique des ouvrages rapportés, ainsi que dans les périmètres de co-visibilité.

Les aménagements interférant avec le périmètre du SPR de Gournay-en-Bray (Site Patrimonial Remarquable, ex ZPPAUP depuis le 07/07/2016) feront l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux et les services de l'Etat pour affiner leurs modalités d'insertion.

## **MESURES LOCALISEES**

### **■ Secteur du raccordement ferroviaire (Serqueux, Forges-les-Eaux)**

L'abaissement de l'actuelle plateforme ferroviaire s'appuiera sur la mise en place localisée de murs de soutènement.

Une attention particulière sera portée pour préserver une source et la mare situées juste en aval du projet. Il sera implanté des piézomètres de suivi qui seront conservés en phase exploitation pour vérifier l'évolution du niveau des nappes au droit du projet

La réorganisation des accès à la zone commerciale du Pont de Charleval sur Forges-les-Eaux fera l'objet d'une concertation spécifique avec les acteurs locaux. Pour information, l'optimisation de l'actuelle plateforme ferroviaire (abaissement du profil en long et décalage vers le Sud d'une quinzaine de mètres) a contribué à réduire fortement les incidences sur les activités de la zone commerciale et à limiter les nuisances acoustiques.

Des dispositions spécifiques de chantier seront prises pour garantir les accès à la zone commerciale.

Le maître d'ouvrage poursuivra la concertation engagée avec Autovision de façon à garantir que l'activité actuelle ne sera pas perturbée par le projet.

Le rétablissement de l'Avenue verte, interceptée par le raccordement ferroviaire, s'effectuera directement sur place par la mise en place d'une passerelle adaptée.

■

### **■ Secteur de Gournay-en-Bray et de Ferrières-en-Bray**

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la concertation avec les entreprises de la Zone Industrielle et les communes, notamment pour garantir le maintien des activités pendant la phase travaux.

En outre, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser un bilan dans les mois qui suivront la mise en service du projet pour valider le bon fonctionnement des nouveaux aménagements.

Une démarche de concertation spécifique doit se poursuivre par le maître d'ouvrage pour ce qui concerne le rétablissement de la RD930 suite à la suppression du PN 42 à Ferrières-en-Bray. Cette démarche a pour but de recueillir les attentes et contraintes des riverains de l'aménagement afin d'alimenter les études détaillées, qui sont en cours. Le tracé définitif devra tenir compte des échanges avec l'ensemble des riverains et propriétaires concernés.

Le maître d'ouvrage s'engage à protéger toutes les habitations riveraines situées entre le carrefour RD21A-RD145 et le croisement entre la RD21A et le futur barreau routier concernées par le projet, au titre des nuisances acoustiques apportées par le report de trafic, en mettant en œuvre les travaux de protection de façade nécessaires.

Des solutions seront mises en œuvre (signalisation interdisant la circulation des poids-lourd en transit, etc.) en concertation avec la commune pour garantir que la circulation sur la RD 21A soit réservée aux dessertes locales.

Pour la réalisation du rétablissement de la RD930 suite à la suppression du PN 42 à Ferrières-en-Bray, la traversée de la zone alluviale de l'Epte pourra nécessiter la substitution des sols compressibles et la mise en place de matériaux drainants. Un pont-route à large ouverture sera aménagé permettant de limiter l'incidence sur la zone inondable et sur les zones humides, et ménageant un espace compatible avec le maintien d'un corridor écologique terrestre. Un ouvrage de transparence hydraulique sous le remblai routier côté Est sera également aménagé, compatible avec le passage de la petite faune.

Toutes dispositions de chantier (accès, stockage des matériaux, ...) seront mises en œuvre pour limiter les risques d'altération des continuités hydrauliques et de la qualité des eaux de l'Epte.

Un programme de végétalisation des berges sera mis en œuvre et une remise en état complète du site après travaux sera entreprise, avec pour objectif de faciliter la reconnexion des continuités écologiques.

#### ■ Secteur de Bouchevilliers

Suite aux échanges avec le propriétaire du Manoir des Brumes, le Maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un alignement d'arbres pour masquer la vision de la ligne, sous réserve de l'accord du propriétaire du terrain et de l'exploitant.

■

#### ■ Secteur de Gisors

Le rehaussement d'un quai et l'aménagement d'une passerelle équipée d'ascenseurs pour permettre un accès sécurisé aux quais et une accessibilité PMR partielle seront réalisés. A terme cette passerelle pourra être étendue, en concertation avec la municipalité, pour desservir une nouvelle zone d'urbanisation (la possibilité d'une extension de l'ouvrage sera intégrée en phase conception).

#### 4. SUIVIS DES EFFETS DU PROJET ET DES MESURES

Le tableau ci-dessous constitue une synthèse des mesures qui précèdent.

Thématiques	Types de suivis	Durées / Fréquences	
		Phase chantier	Phase exploitation
M U E U P	H Y S I Q U E		
Dispositions constructives	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures Contrôle de l'efficacité des matériaux drainants sous ouvrages	Suivi mensuel normal durant tout le chantier Suivi exceptionnel lors d'épisodes particuliers (crue...)	
Gestion des matériaux	Contrôle des mouvements de terre (bilan des volumes) Contrôle de l'origine des matériaux et des sites de dépôt	Suivi mensuel durant les travaux de terrassement	
R E S O U R C E S E N E A U			
Préservation des eaux souterraines	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures Suivi piézométrique sur Serqueux	Suivi mensuel des mesures et des piézomètres	Suivi tous les 2 ans des dispositifs anti-pollutions au droit des captages AEP. Analyse des rejets en cas de pollution sur une période de 6 mois avec relevés mensuels, et extension de la période de mesure si trace de pollution persistante Suivi piézométrique (jusqu'à 5 ans après mise en service)
Préservation des eaux de surface	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures d'assainissement provisoire et de conduite des travaux Suivi qualitatif des eaux rejetées Contrôle des effets sur l'hydrologie, notamment en période de crue	Suivi mensuel normal durant tout le chantier	Contrôle annuel des ouvrages hydrauliques créés les 5 premières années après mise en service puis contrôle tous les 5 ans après Analyse des rejets en sortie de bassin 1 fois par an pour les équipements routiers
Mesures de compensation	Suivi de l'exécution du programme de compensation pour perte de volume d'expansion des crues de l'Eppe Suivis écologiques Suivi de la mise en place des compensations « zones humides » (Voir Milieux naturels)	Suivi mensuel durant les travaux	Suivi tous les 5 ans
M I L I E U X N A T U R E L S			
Préservation des habitats naturels ou semi-naturels	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures et notamment du respect des emprises Diagnostos écologiques après mise en service Contrôle de la préservation d'une mare	Suivi mensuel durant les travaux	
Préservation des espèces patrimoniales	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures et notamment du respect du calendrier des interventions Diagnostos écologiques après mise en service	Suivi mensuel durant les travaux Suivi spécifique au droit de la mare présente dans le secteur du raccordement ferroviaire	Campagnes de suivis écologiques tous les 2 ans avec adaptation des périodes d'observation aux cycles favorables des espèces
Restauration des continuités écologiques	Suivi du bon fonctionnement des ouvrages hydrauliques compatibles petite faune et des corridors écologiques restaurés (le long de l'Eppe		Contrôle annuel des ouvrages hydrauliques créés les 5 premières années puis tous les 5 ans

Thématiques	Types de suivis	Durées / Fréquences
	Suivi de la bonne croissance des plantations (reconnexion des haies)	Phase exploitation Contrôle des plantations tous les ans les 5 premières années
Mesures de compensation	Suivi de l'exécution du programme de compensation pour perte de zones humides ; suivis écologiques Suivi de l'exécution du programme de compensation pour coupure de haies	Campagnes de suivis écologiques tous les 5 ans, avec adaptation des périodes d'observation aux cycles favorables des espèces Contrôle du développement des plantations tous les ans les 5 premières années ; entretiens si nécessaire tous les 5 ans adaptés au cas par cas
Dérogation à la protection d'espèces animales	Non défini à ce jour, en attente des dispositions fixées dans l'arrêté d'autorisation	Engagement de suivi sur une période de 30 ans
M I L I T A I R E		
Urbanisme et cadre de vie	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures et notamment du respect du cadre de vie des riverains Suivi des modalités de concertation et d'information ; Suivi des indemnisations	Suivis réguliers durant les travaux Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service
Activités - Transport et déplacements	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures Suivis des incidences sur l'occupation des sols	Suivis réguliers durant les travaux Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service
Acoustique	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures Vérification du respect des exigences réglementaires par des campagnes de mesures Vérification de la conformité des engins et matériels utilisés	Campagnes de mesures 1 an et 5 ans après la mise en service
Vibrations - Ondes électromagnétiques - Champs électriques	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures	Suivis réguliers durant les travaux
P A Y S A G E		
Insertion et valorisation paysagère	Visites de chantier vérifiant la bonne réalisation des aménagements paysagers Contrôle du programme de végétalisation des talus	Suivis réguliers de chantier
Patrimoine culturel	Contrôle du programme de plantation et du traitement architectural des ouvrages apportés (écrans acoustiques...)	Suivis réguliers de chantier dans les secteurs sensibles et prise en compte des recommandations de l'ABF Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service

18 NOV. 2016

Vu pour être annexé à l'arrêté du

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

Nicolas KLEIN

Thierry COUDERT

Thématiques	Types de suivis	Durées / Fréquences
	Suivi de la bonne croissance des plantations (reconnexion des haies)	Phase chantier Phase exploitation
Mesures de compensation	Suivi de l'exécution du programme de compensation pour perte de zones humides ; suivis écologiques Suivi de l'exécution du programme de compensation pour coupure de haies	Contrôle des plantations tous les ans les 5 premières années Campagnes de suivis écologiques tous les 5 ans, avec adaptation des périodes d'observation aux cycles favorables des espèces Contrôle du développement des plantations tous les ans les 5 premières années ; annuels, si nécessaire tous les 5 ans, adaptés au cas par cas Engagement de suivi sur une période de 30 ans
Dérogation à la protection d'espèces animales	Non défini à ce jour, en attente des dispositions fixées dans l'arrêté d'autorisation	
<b>M. L. E. U. H. U. M. A. I. N.</b>		
Urbanisme et cadre de vie	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures et notamment du respect du cadre de vie des riverains Suivi des modalités de concertation et d'information ; Suivi des indemnités	Suivis réguliers durant les travaux Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service
Activités – Transport et déplacements	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures Suivis des incidents liés sur l'occupation des sols	Suivis réguliers durant les travaux Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service
Acoustique	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures Vérification du respect des exigences réglementaires par des campagnes de mesures Vérification de la conformité des engins et matériels utilisés	Campagnes de mesures : 1 an et 5 ans après la mise en service
Vibrations – Ondes électromagnétiques – Champs électrostatiques	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures	
<b>P. A. Y. S. A. G. E. E. T. P. A. T. R. I. M. O. I. N. E. C. U. L. T. U. R. E. L.</b>		
Inscription et valorisation paysagère	Visites de chantier vérifiant la bonne réalisation des aménagements paysagers Contrôle du programme de végétalisation des talus	Suivis réguliers de chantier, dans les secteurs sensibles et prise en compte des recommandations de l'APF
Patrimoine culturel	Contrôle du programme de plantation et du traitement architectural des ouvrages rapportés (écrans acoustiques...)	Suivi de la bonne croissance des plantations après mise en service et jusqu'à 10 ans après Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime


Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

Nicole KLEIN

  
Didier MARTIN

Thématiques	Types de suivis	Durées / Fréquences
	<p>Suivi de la bonne croissance des plantations (reconnexion des haies)</p> <p>Suivi de l'exécution du programme de compensation pour perte de zones humides / suivis écologiques</p> <p>Suivi de l'exécution du programme de compensation pour coupure de haies</p>	<p>Phase exploitation</p> <p>Contrôle des plantations, tous les ans les 5 premières années</p> <p>Campagnes de suivis écologiques tous les 5 ans, avec adaptation des périodes d'observation aux cycles favorables des espèces</p> <p>Contrôle du développement des plantations tous les ans les 5 premières années entretiens, si nécessaire tous les 5 ans adaptés au cas par cas</p>
Dérogation à la protection d'espèces animales	Non défini à ce jour, en attente des dispositions fixées dans l'arrêté d'autorisation	Engagement de suivre sur une période de 30 ans
MILIEU HUMAIN		
Urbanisme et cadre de vie	<p>Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures et notamment du respect du cadre de vie des riverains</p> <p>Suivi des modalités de concertation et d'information</p> <p>Suivi des indemnités</p>	<p>Suivis réguliers durant les travaux</p> <p>Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service</p>
Activités – Transport et déplacements	<p>Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures</p> <p>Suivi des incidences sur l'occupation des sols</p> <p>Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures</p>	<p>Suivis réguliers durant les travaux</p> <p>Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service</p>
Acoustique	<p>Vérification du respect des exigences réglementaires par des campagnes de mesures</p> <p>Vérification de la conformité des engins et matériels utilisés</p>	<p>Suivis réguliers durant les travaux</p> <p>Campagnes de mesures 1 an et 5 ans après la mise en service</p>
Vibrations – Ondes électromagnétiques – Champs électrostatiques	<p>Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures</p>	<p>Suivis réguliers durant les travaux</p>
PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL		
Insertion et valorisation paysagère	<p>Visites de chantier vérifiant la bonne réalisation des aménagements paysagers</p> <p>Contrôle du programme de végétalisation des talus</p> <p>Contrôle du programme de plantation et du traitement architecturaux des ouvrages : apponés / écrans / abutissements</p>	<p>Suivi de la bonne croissance des plantations après mise en service et jusqu'à 10 ans après</p> <p>Suivis réguliers de chantier dans les secteurs sensibles et prise en compte des recommandations de l'ABF</p>
Patrimoine culturel		

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

Nicole KLEIN



Thématiques		Types de suivis		Durées / Fréquences	
		Phase chantier		Phase exploitation	
Mesures de compensation	Suivi de la bonne croissance des plantations (reconnexion des haies) Suivi de l'exécution du programme de compensation pour perte de zones humides - suivis écologiques Suivi de l'exécution du programme de compensation pour coupure de haies	Suivis mensuels durant les travaux	Contrôle des plantations tous les ans les 5 premières années. Campagnes de suivis écologiques tous les 5 ans, avec adaptation des périodes d'observation aux cycles favorables des espèces Contrôle du développement des plantations tous les ans les 5 premières années, entretiens, si nécessaire tous les 5 ans adaptés au cas par cas		
Dérogation à la protection d'espèces animales	Non défini à ce jour, en attente des dispositions fixées dans l'arrêté d'autorisation		Engagement de suivi sur une période de 30 ans		
Urbanisme et cadre de vie	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures et notamment du respect du cadre de vie des riverains Suivi des modalités de concertation et d'information ; Suivi des indemnités	Suivis réguliers durant les travaux	Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service		
Activités - Transport et déplacements	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures Suivis des incidences sur l'occupation des sols	Suivis réguliers durant les travaux	Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service		
Acoustique	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures Vérification du respect des exigences réglementaires par des campagnes de mesures Vérification de la conformité des engins et matériels utilisés	Suivis réguliers durant les travaux	Campagnes de mesures 1 an et 5 ans après la mise en service		
Vibrations - Ondes électromagnétiques - Champs électriques	Visites de chantier vérifiant la bonne exécution des mesures	Suivis réguliers durant les travaux			
Inserion et valorisation paysagère	Visites de chantier vérifiant la bonne réalisation des aménagements paysagers Contrôle du programme de végétalisation des talus	Suivis réguliers de chantier	Suivi de la bonne croissance des plantations après mise en service et jusqu'à 10 ans après		
Patrimoine culturel	Contrôle du programme de plantation et du traitement architectural des ouvrages rapportés (écrans acoustiques)	Suivis réguliers de chantier, dans les secteurs sensibles et prise en compte des recommandations de l'ABE	Suivis 1 an et 5 ans après la mise en service		

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet de l'Eure



Serge MORVAN

Le préfet de l'Oise



Serge MORVAN

Le préfet des Yvelines



Serge MORVAN

**ANNEXE N°4**

Annexe à l'arrêté interpréfectoral du **18 NOV. 2016** portant déclaration d'utilité publique du  
projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors

**PLAN GENERAL DES TRAVAUX**  
(16 planches)

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet de l'Eure



Thierry COUDERT

Le préfet de l'Oise

Le préfet des Yvelines

**ANNEXE N°4**

Annexe à l'arrêté interpréfectoral du **18 NOV. 2016** portant déclaration d'utilité publique du  
projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors

**PLAN GENERAL DES TRAVAUX**  
(16 planches)

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime

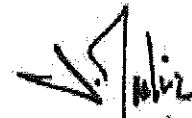


Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



Didier MARTIN

Le préfet des Yvelines

**ANNEXE N°4**

Annexe à l'arrêté interpréfectoral du **18 NOV. 2016** portant déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors

**PLAN GENERAL DES TRAVAUX  
(16 planches)**

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines



Jean-Yves LATOURNERIE

**ANNEXE N°4**

**Annexe à l'arrêté interpréfectoral du 18 NOV. 2016 portant déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors**

**PLAN GENERAL DES TRAVAUX  
(16 planches)**

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines

  
Serge MORVAN

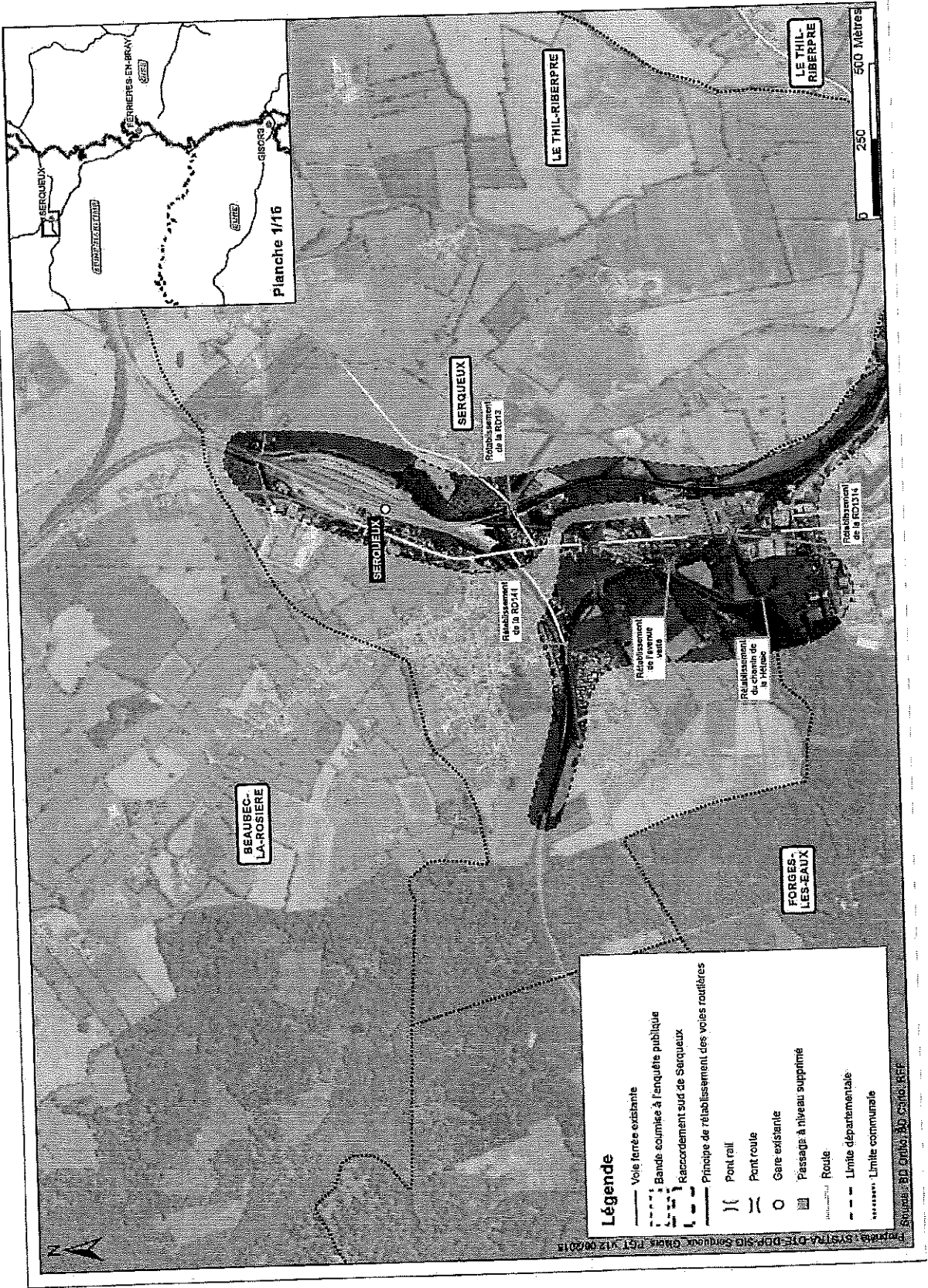


Planche 1/16

### Légende

- Voie ferrée existante
- - - Bande soumise à l'enquête publique
- - - Raccordement sud de Serqueux
- Principe de rétablissement des voies routières
- ( ) Pont rail
- ( ) Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- Route
- - - Limite départementale
- ..... Limite communale

Projet de loi n° 1008 du 20 septembre 2011  
 Source : BD Carthage 2.0, IGN, KEF

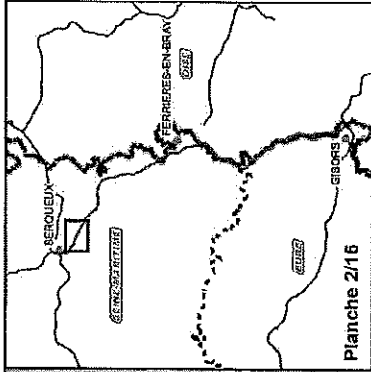
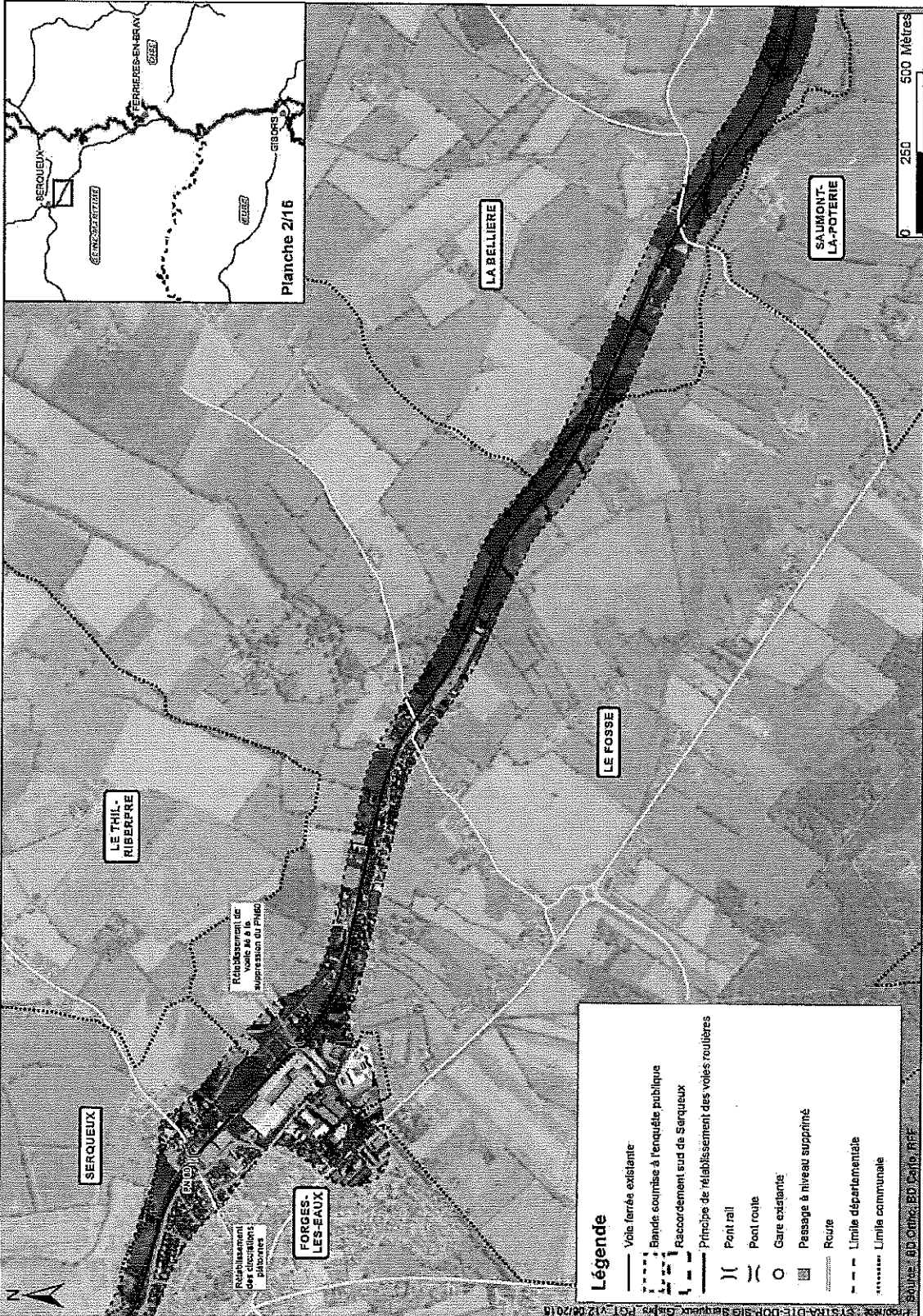


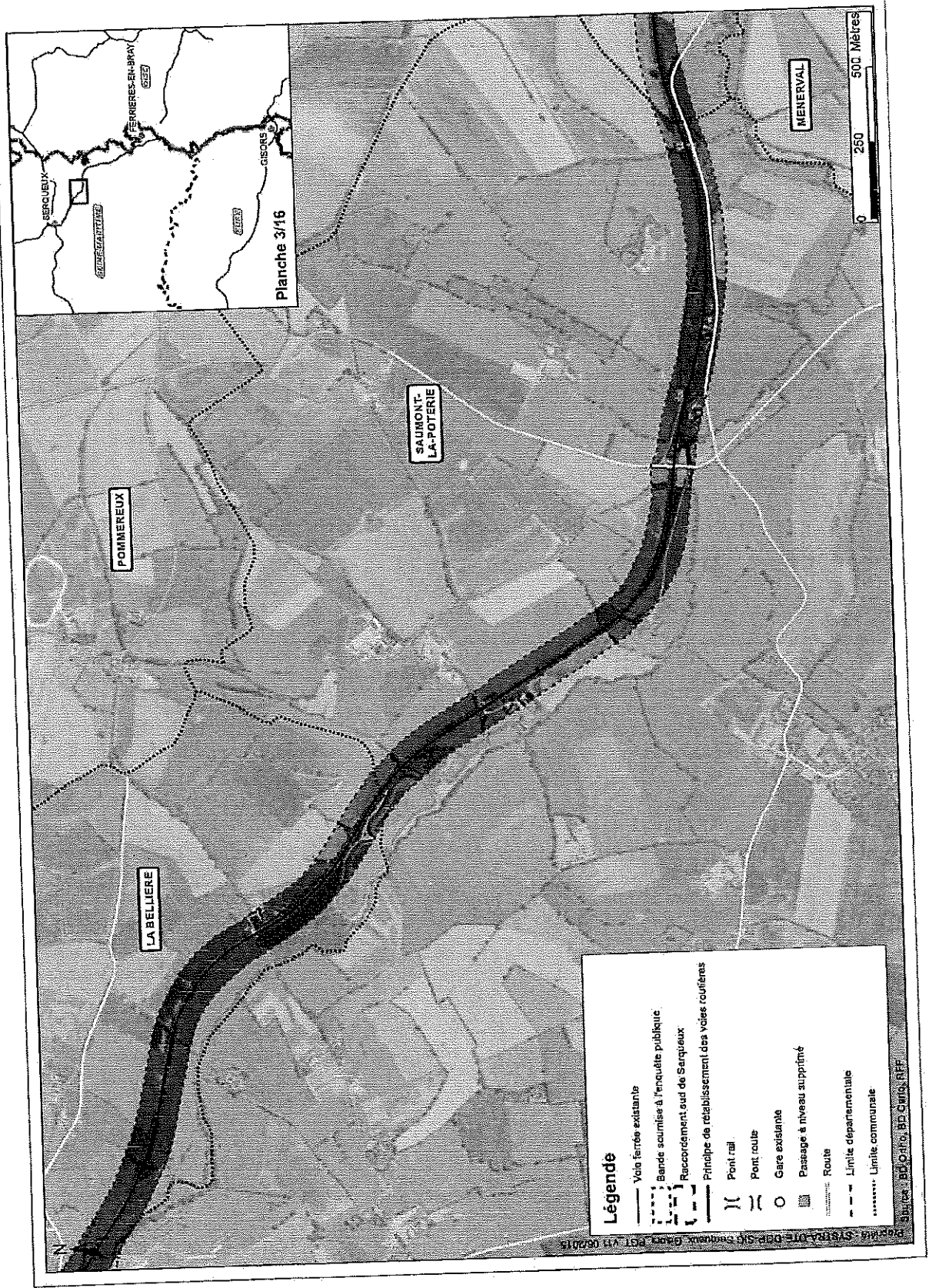
Planche 2/16



**Légende**

- Voie ferrée existante
- Bande couverte à l'enquête publique
- Raccordement sud de Serqueux
- Principe de rétablissement des voies routières
- Pont rail
- Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- Route
- Limite départementale
- Limite communale





- Légende**
- Voie ferrée existante
  - Bande soumise à l'enquête publique
  - - - Raccordement sud de Sarqueux
  - Principe de rétablissement des voies routières
  - ( ) Pont rail
  - Pont route
  - Gare existante
  - Passage à niveau supprimé
  - Route
  - - - Limite départementale
  - ..... Limite communale

0 250 500 Mètres

Planche 3/16

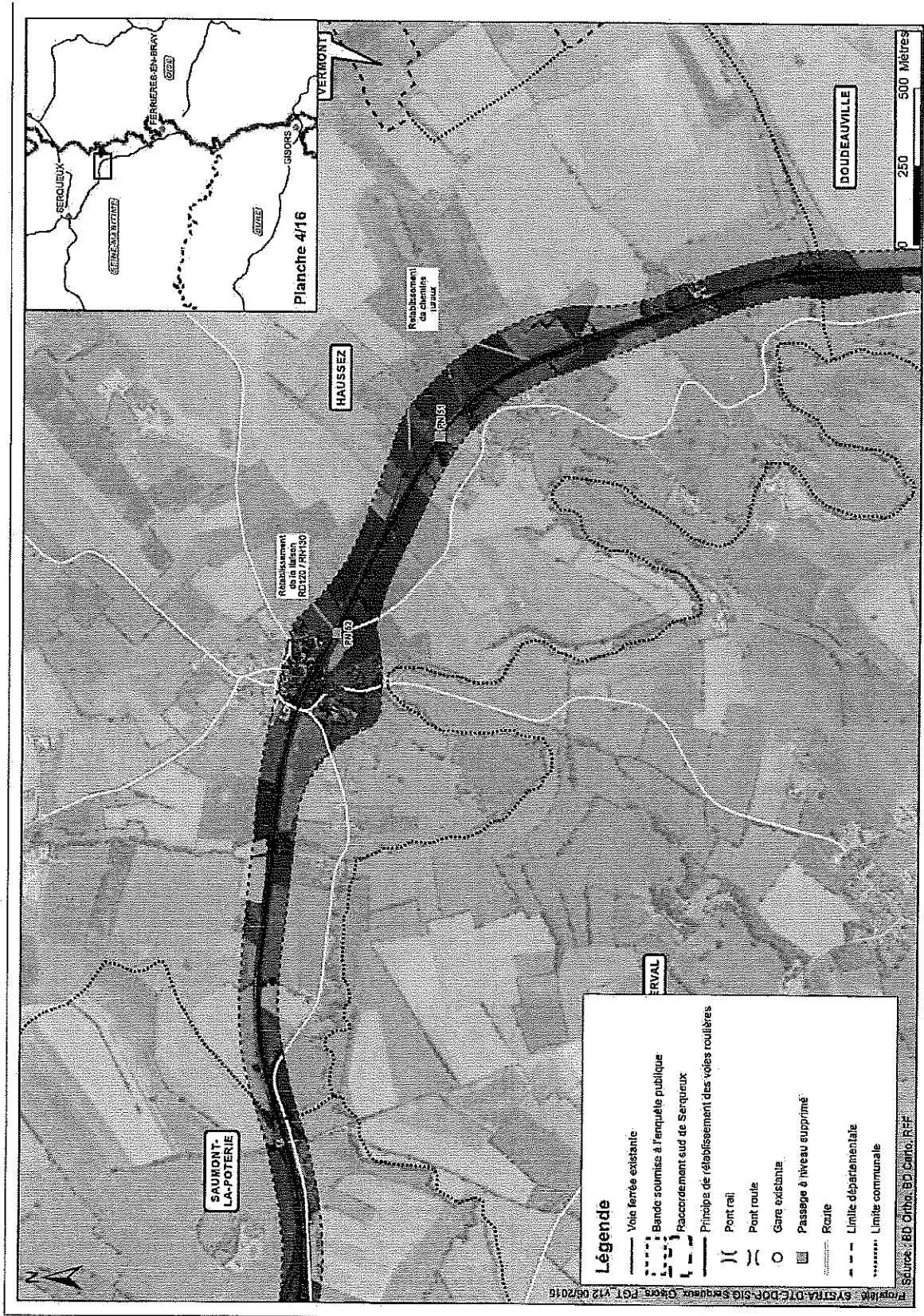
POMMEREUX

SALMONT-LA-POTERIE

LA BELLIERE

MENERVAL



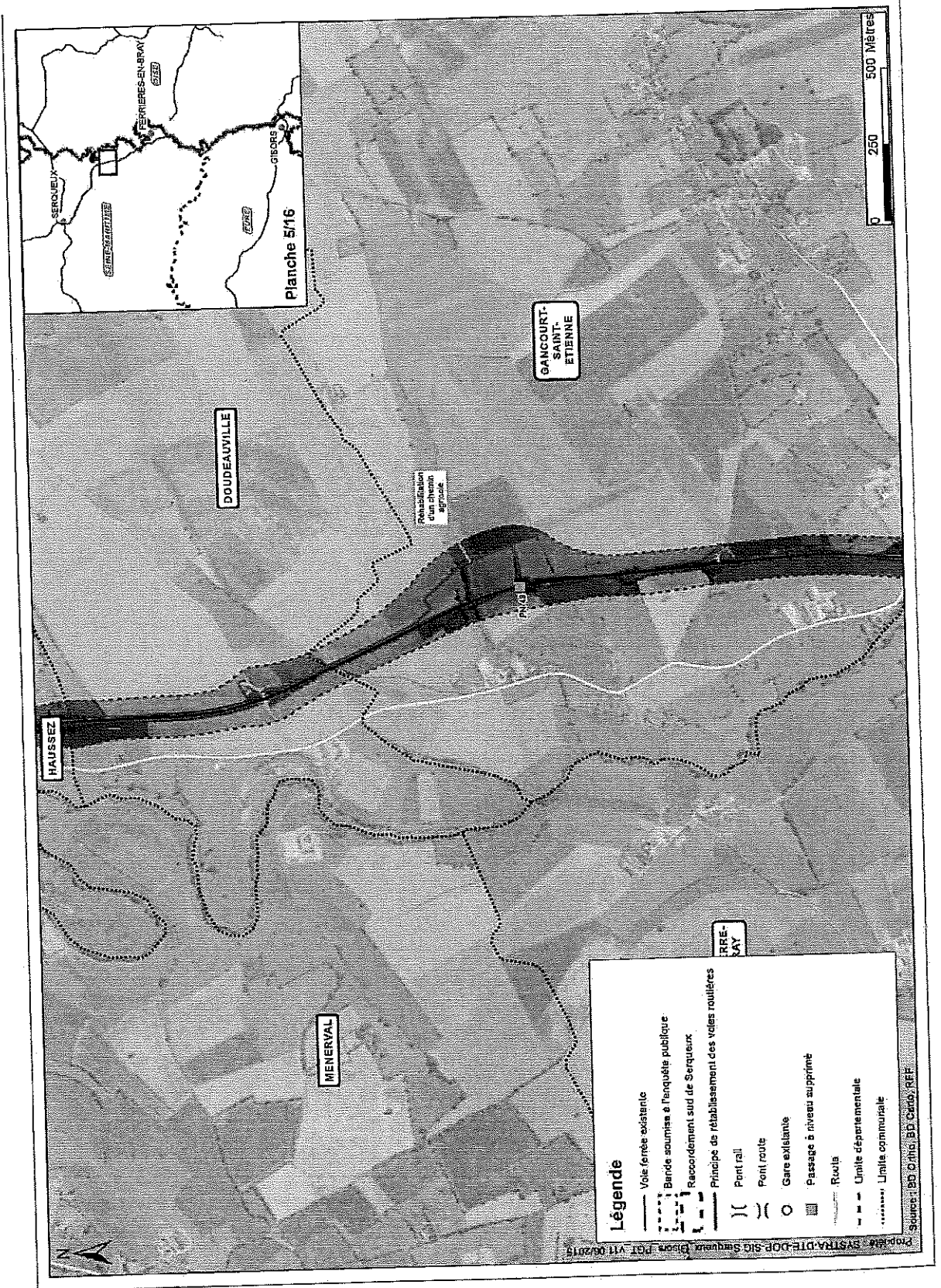


**Légende**

- Voie ferrée existante
- Bande soumise à l'enquête publique
- Raccordement sud de Serqueux
- Principe de rétablissement des voies routières
- Pont rail
- Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- Roite
- Limite départementale
- Limite communale

Source: BD Cartho, IGN, REF

Projet de SYSTMA-DTC-DOP-CIS Serqueux - Ombres - PGT Y12 06/2016



**Légende**

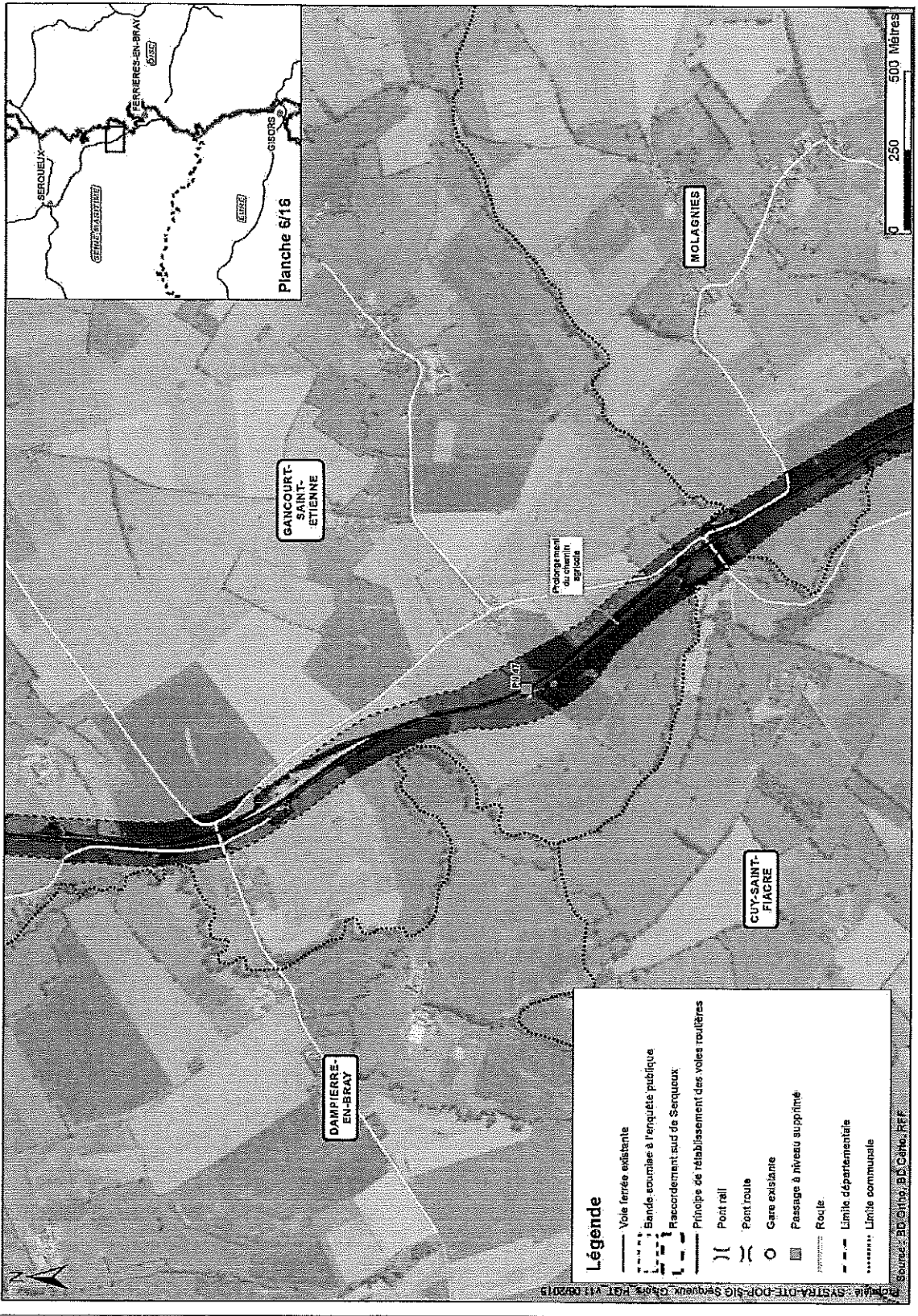
- Voie ferrée existante
- - - - - Bande soumise à l'enquête publique
- - - - - Raccordement sud de Serqueux
- - - - - Principe de rétablissement des voies routières
- ( ) Pont rail
- ( ) Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- ▣ Ruisseau
- ▣ Limite départementale
- ▣ Limite communale

Projet SYSTRA-DTE-DOP-SIG Serqueux (Plan PGT V11 09/2015)  
 Sources : BD Carthage, IGN



Planche 5/16

0 250 500 Mètres



**Légende**

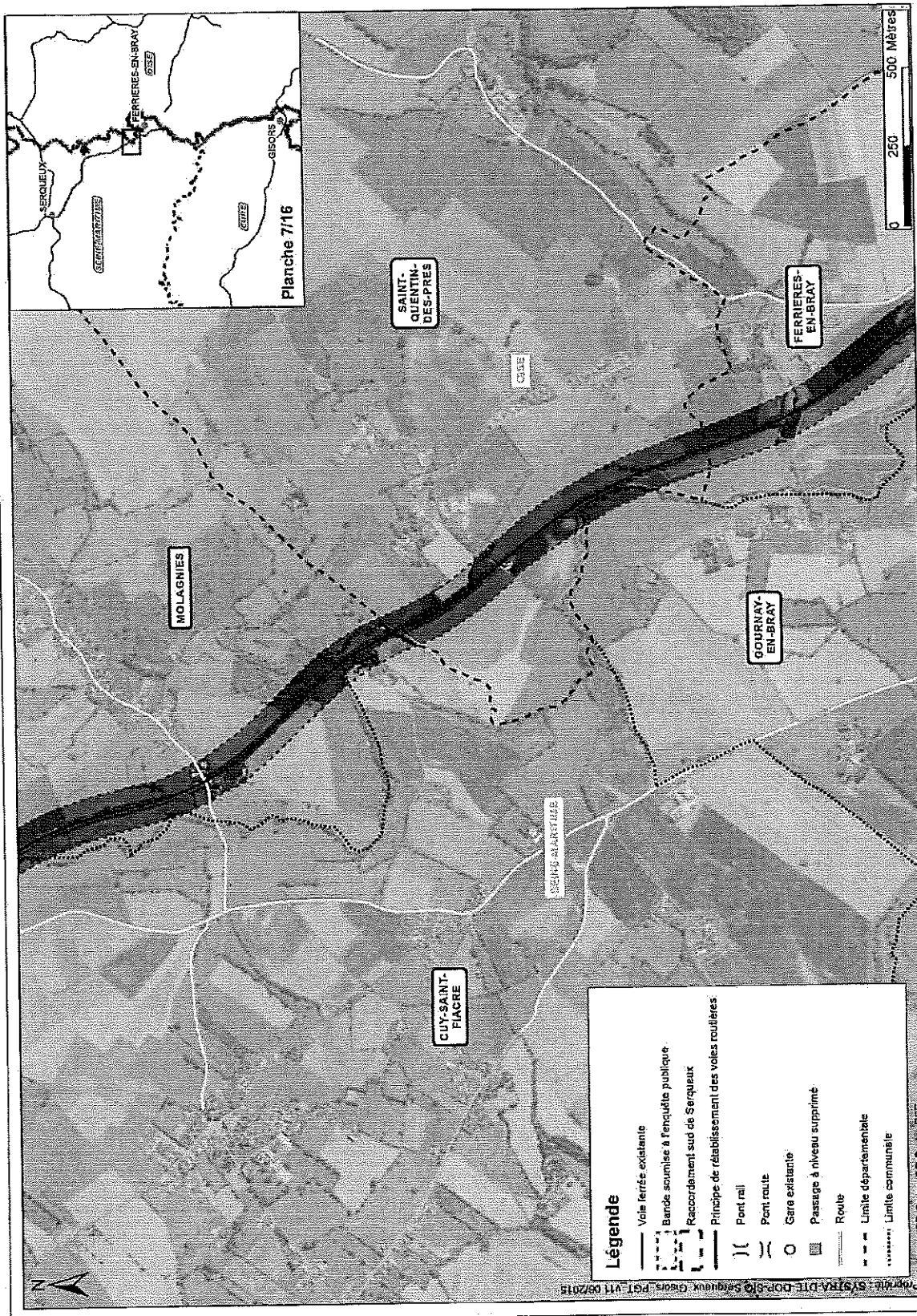
- Voie ferrée existante
- ▬ Bande soumise à l'enquête publique
- ▬ Raccordement sud de Serquaux
- ▬ Principe de rétablissement des voies routières
- ⌋ Pont rail
- ⌋ Pont route
- Gare existante
- ▬ Passage à niveau supprimé
- ▬ Route
- Limite départementale
- ..... Limite communale

PROJETS - SYSTRADITE-DOP-SIG Serquaux - Chers - PGT - V11 (08/2019)  
 Source : B.C. Onfig, B.D. Cartho, REF

Planche 6/16

SERQUAUX  
 FERRIÈRES-EN-BRAY  
 GIBRÉS

0 250 500 Mètres



**Légende**

- Voie ferrée existante
- Bande soumise à l'enquête publique
- Raccordement sud de Serqueux
- Principe de rétablissement des voies routières
- Pont rail
- Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- Route
- Limite départementale
- Limite communale

Propriété : SYSTRA-DTE-DOP-SR9 Serqueux Gisors PGT\_VH 08/2015  
 Sources : BD Cartho, BD Cartho RPF

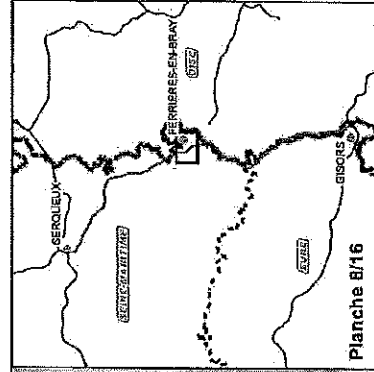
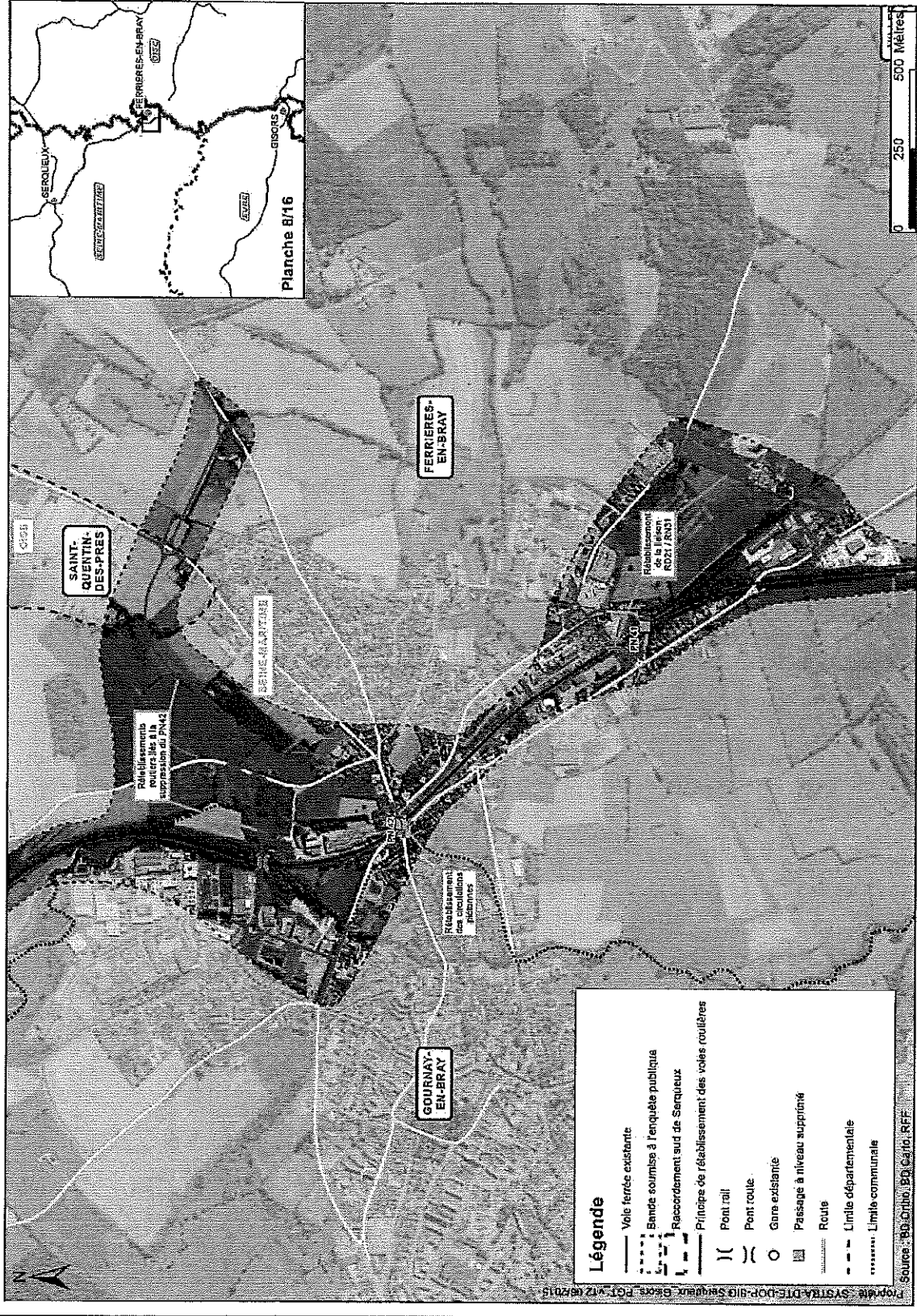


Planche B/16

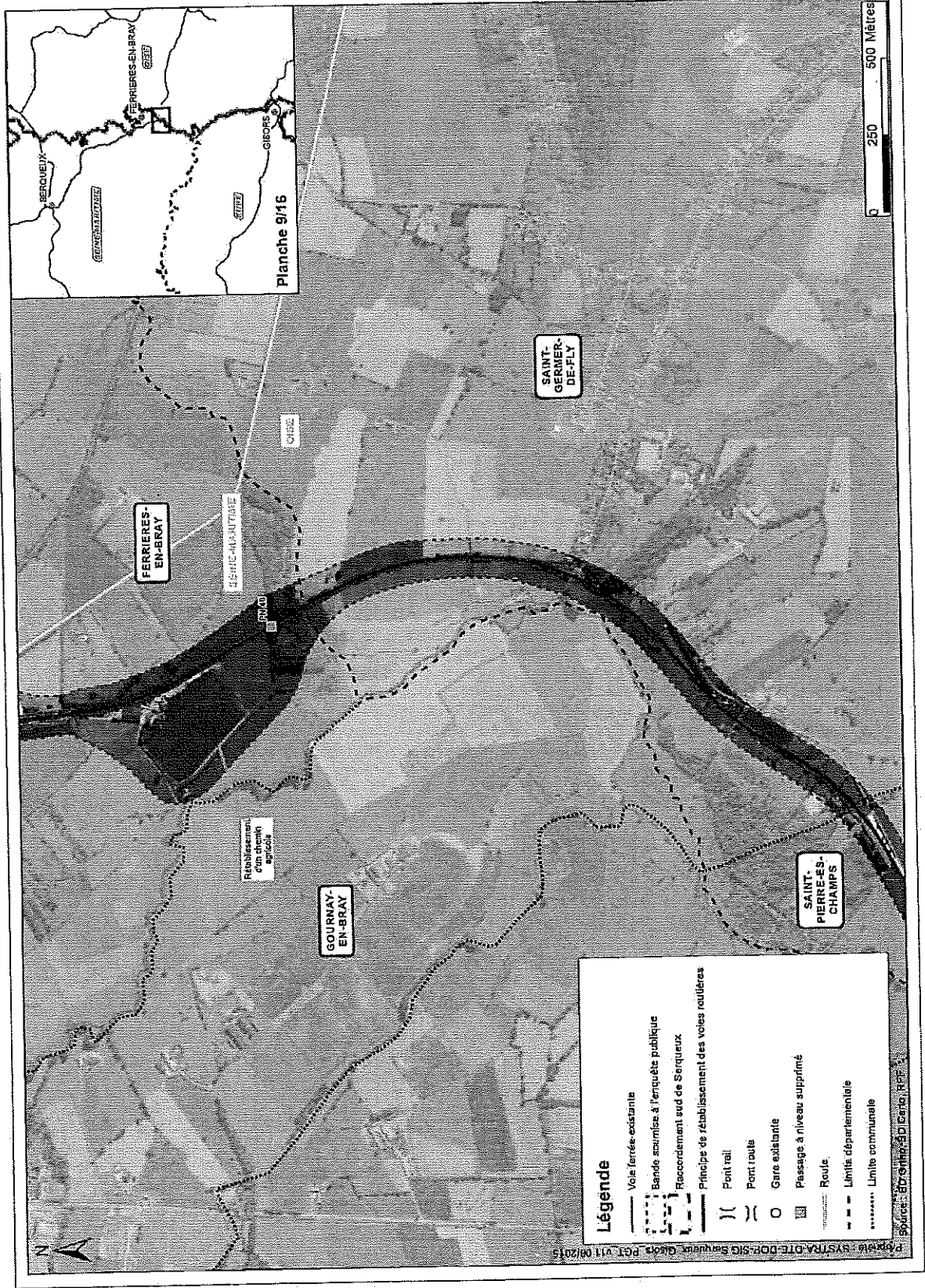
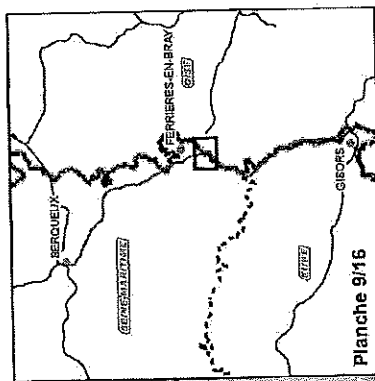


**Légende**

- Voie ferrée existante
- - - - - Bandes soumises à l'enquête publique
- - - - - Raccordement sud de Serqueux
- - - - - Principe de rétablissement des voies routières
- Pont rail
- Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- Route
- - - - - Limite départementale
- Limite communale

Source : BR-Catip, BR-Catip, RFF

Propriété SYSTRA DIEDOR-SIG Saqueux Beaux Forêts 47260119



**Légende**

- Voie ferrée existante
- Bande aménagée à l'embranchement public
- Raccordement sud de Serqueux
- Principe de rétablissement des voies routières
- Pont rail
- Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- Rout
- Limites départementales
- Limites communales

Projet de SYSTRADITE-DOR-SIG Serqueux - PGT v11 08/2015  
Source: ArcInfo/MapInfo, IGN, RFF

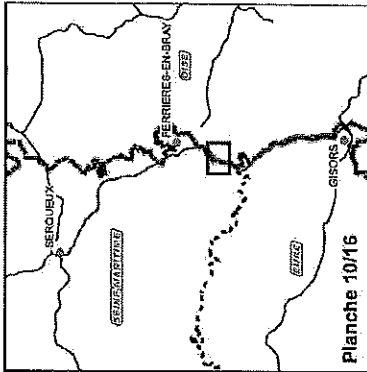
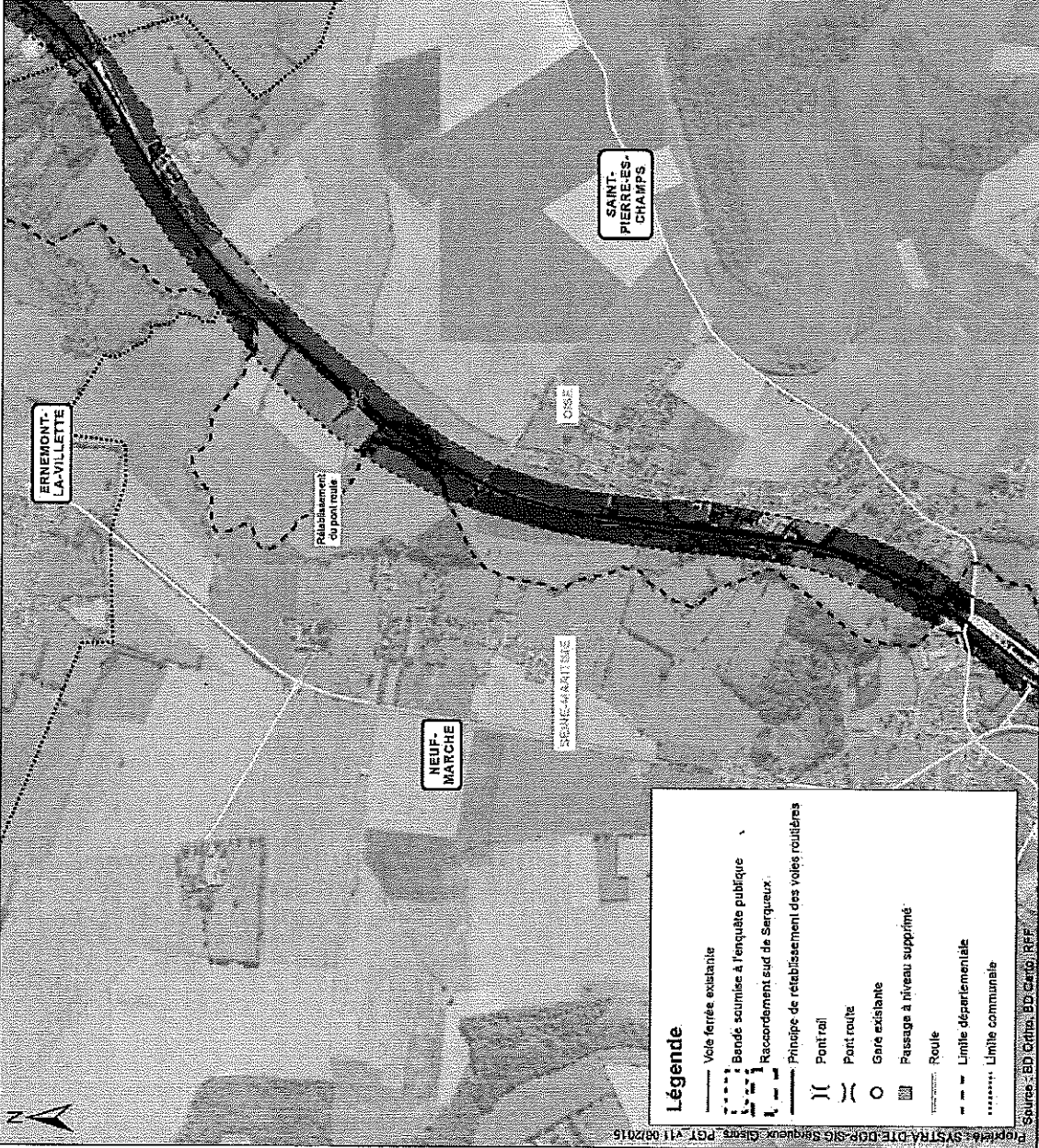


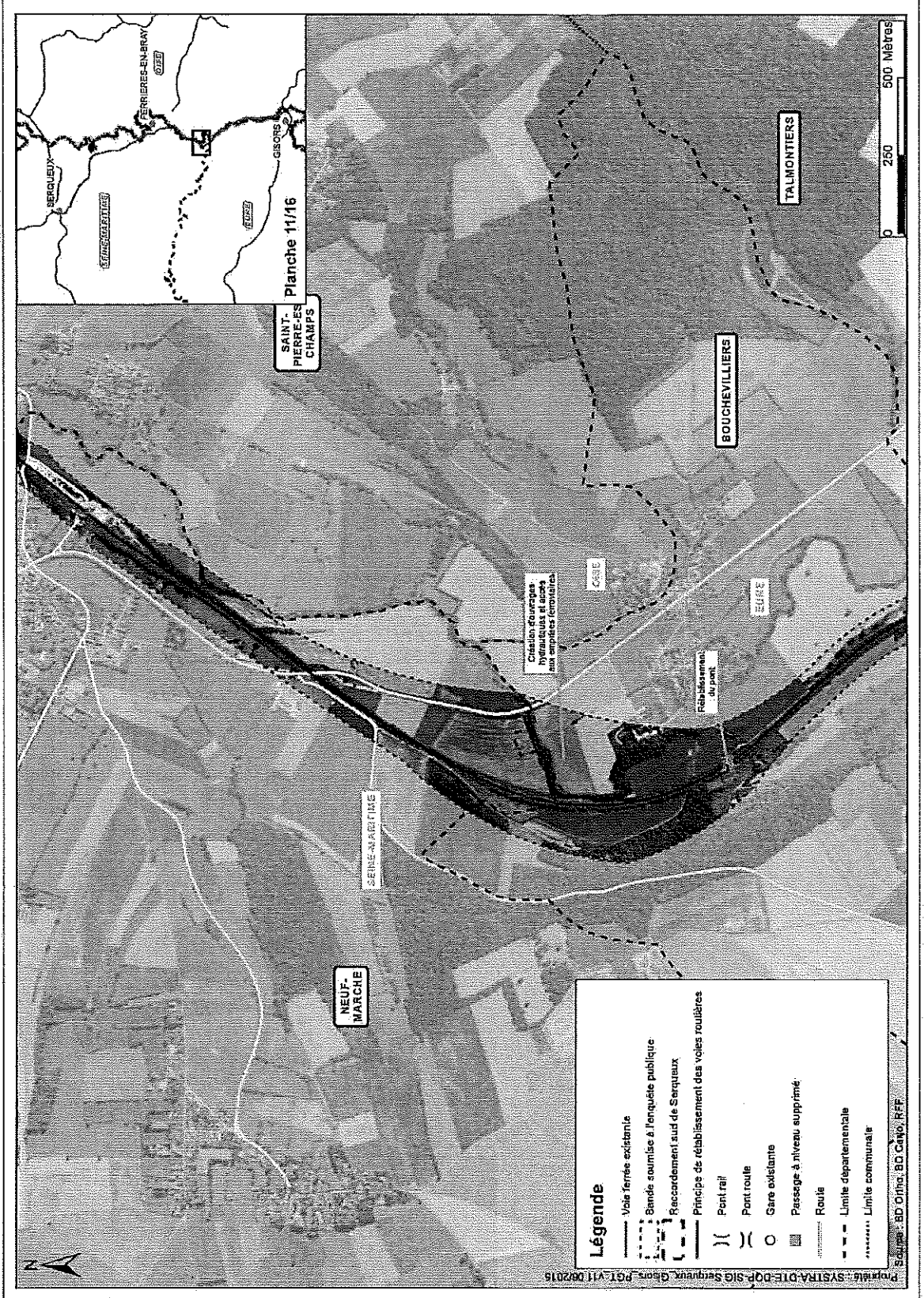
Planche 10/16



**Légende**

- Voie ferrée existante
- - - - - Bande soumise à l'enquête publique
- - - - - Raccordement sud de Serqueux.
- - - - - Principe de rétablissement des voies routières
- ( ) Pont rail
- ( ) Pont route
- Gare existante
- ▭ Passage à niveau supprimé
- Route
- - - - - Limite départementale
- ..... Limite communale





**Légende**

- Voie ferrée existante
- - - Bande soumise à l'enquête publique
- - - Recouvrement sud de Serquaux
- - - Principe de rétablissement des voies routières
- ( ) Pont rail
- ( ) Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- ..... Route
- - - Limite départementale
- ..... Limite communale

Création d'ouvrages hydrauliques et murs anti-érosion

Établissement du pont

Planche 11/16





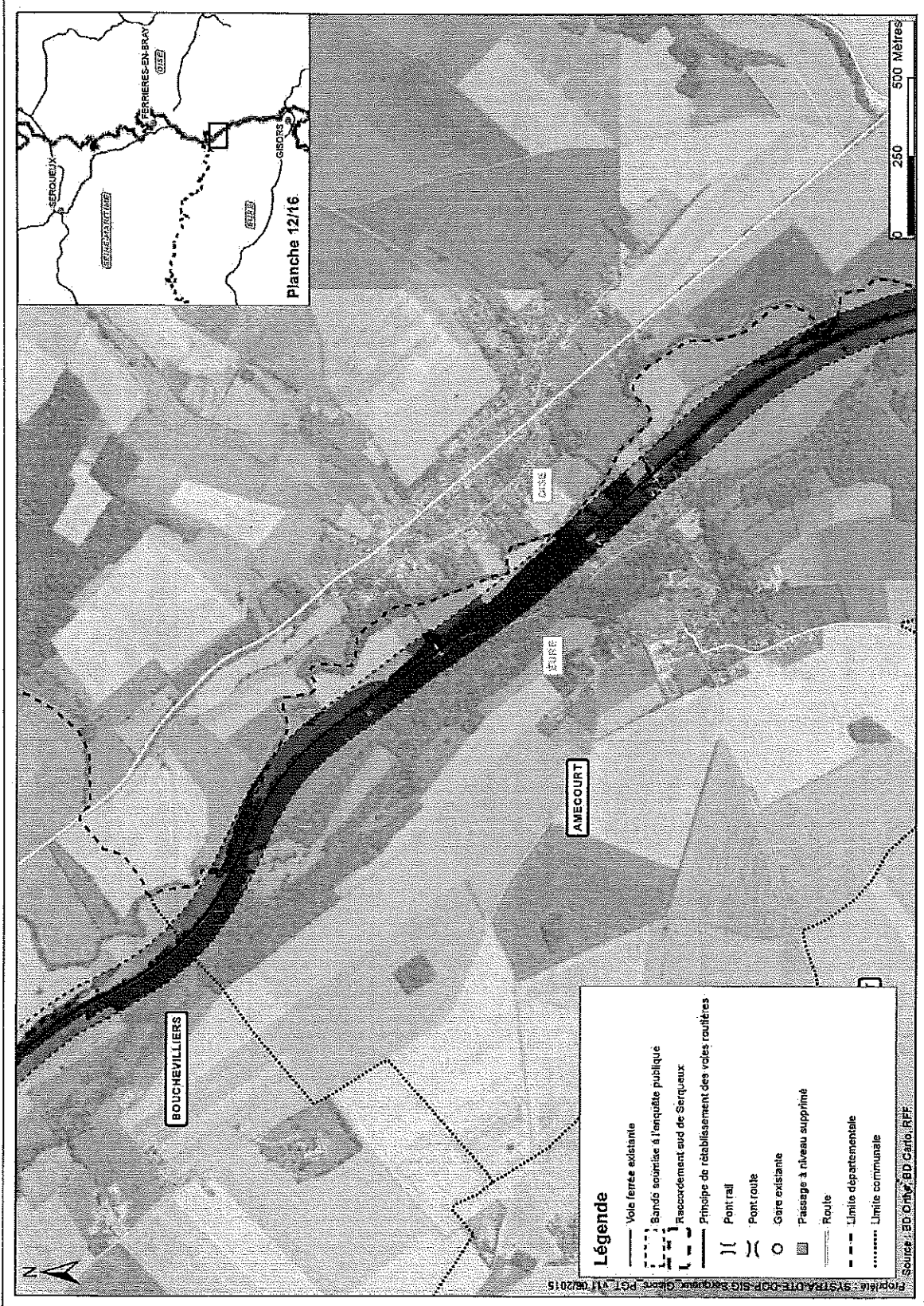


Planche 12/16

SERQUEUX  
FERRIÈRES-EN-BRAY  
GIBOUX

- Légende**
- Voie ferrée existante
  - - - - - Bandes sollicitées à l'enquête publique
  - - - - - Recouvrement sud de Serqueux
  - - - - - Principe de rétablissement des voies routières
  - Pont rail
  - Pont route
  - Gare existante
  - Passage à niveau supprimé
  - Route
  - - - - - Limite départementale
  - ..... Limite communale

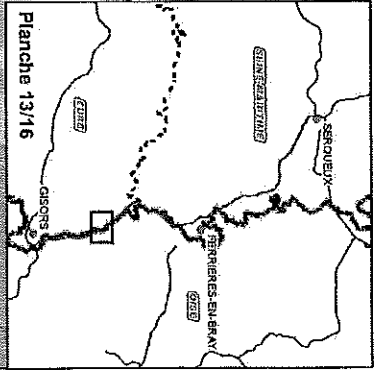
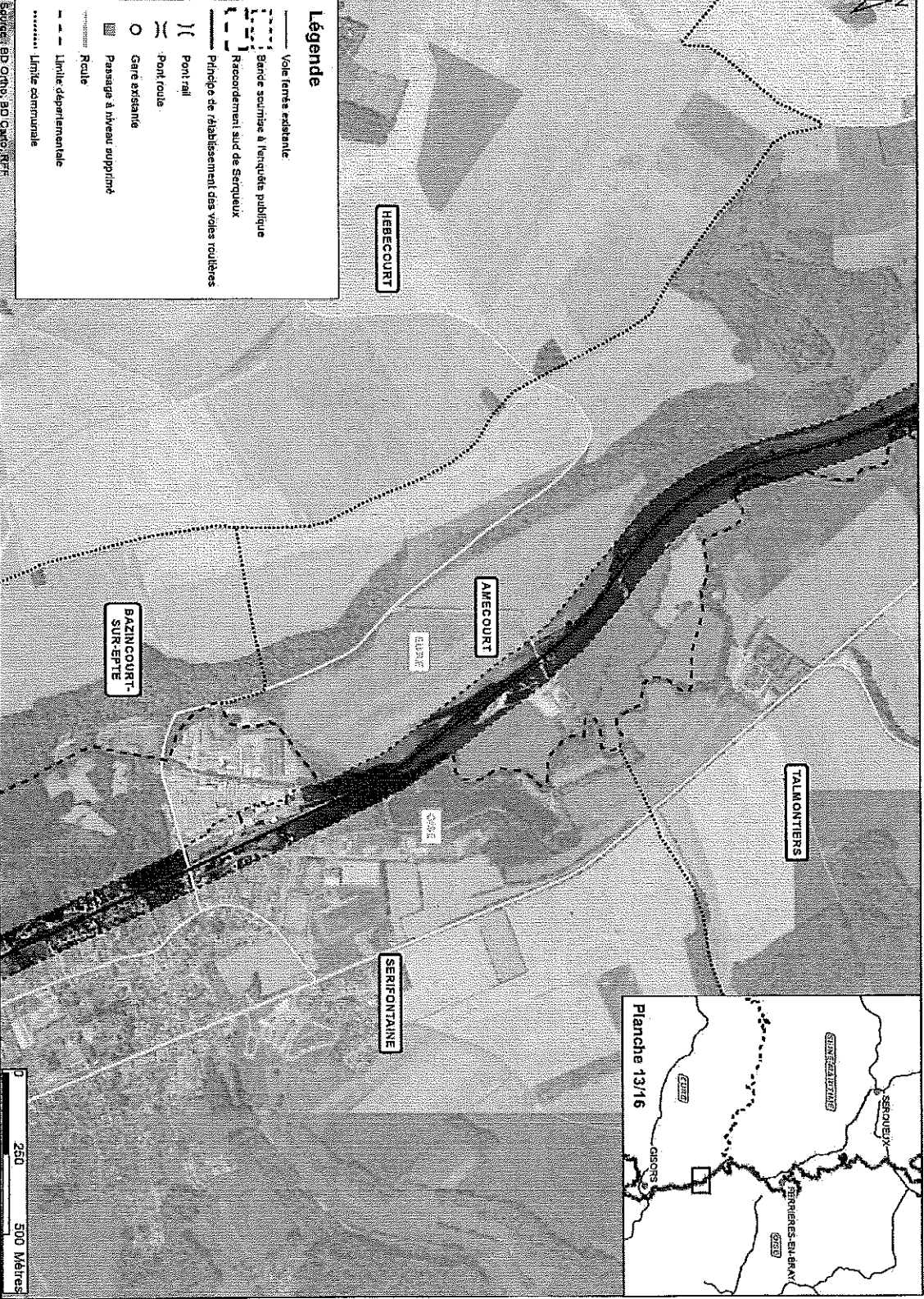
0 250 500 Mètres

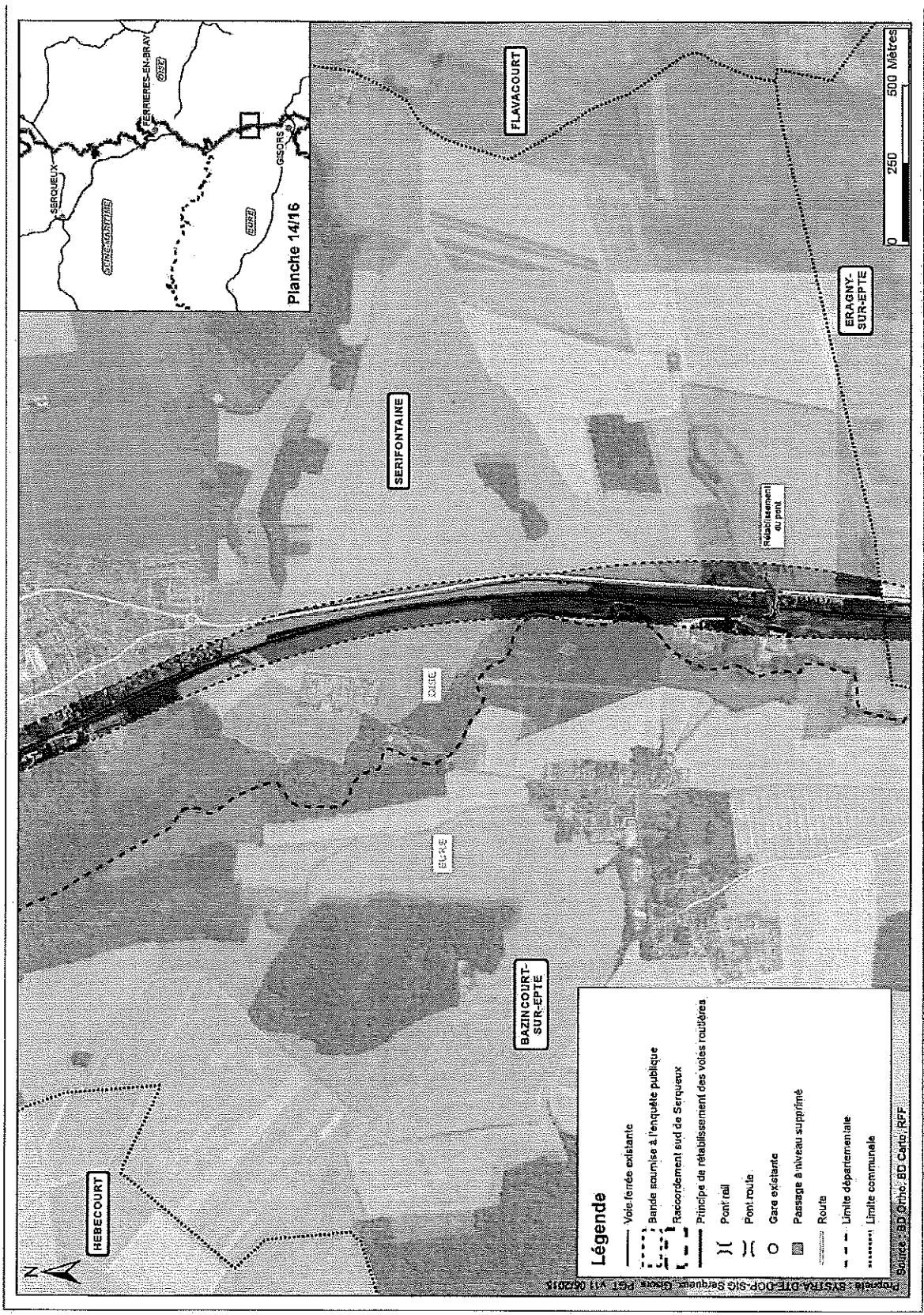




### Légende

- Voie ferrée existante
- Bande soumise à l'enquête publique
- - - - - Raccordement sud de Serqueux
- ▭ Principe de rétablissement des voies routières
- Pont rail
- Pont route
- Gare existante
- ▭ Passage à niveau supprimé
- Route
- - - - - Limite départementale
- ..... Limite communale





**Légende**

- Voie ferrée existante
- Bande soumise à l'enquête publique
- Raccourcissement sud de Serqueux
- Principe de rétablissement des voies routières
- Pont rail
- Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- Route
- Limite départementale
- Limite communale

Source : BD Cartho, RPF

Projet de SYSTRADTE-DOP-SIG Serqueux (Coteq PGI Y11 05/2015)

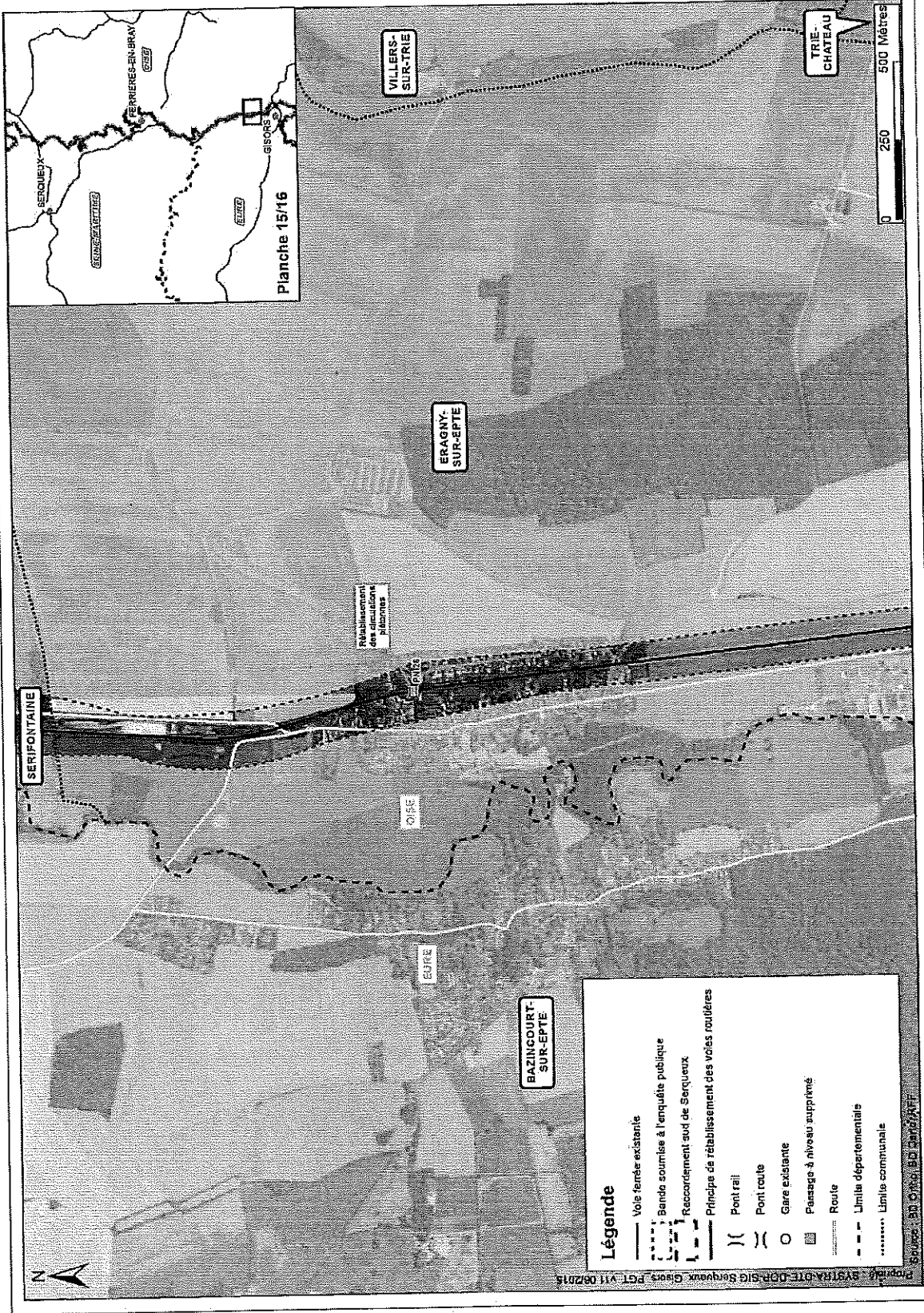


Planche 15/16

**Légende**

- Voie ferrée existante
- Bande soumise à l'enquête publique
- Recouvrement aux de Serqueux
- Principes de rétablissement des voies routières
- Pont rail
- Pont route
- Gare existante
- Passeage à niveau supprimé
- Route
- Limites départementales
- Limites communales

Programme : B931RA-DT-00P-SIG Serqueux Cluses PGT Y11 06/2015  
 Source : M. O. G. B. D. P. G. A. F. F.

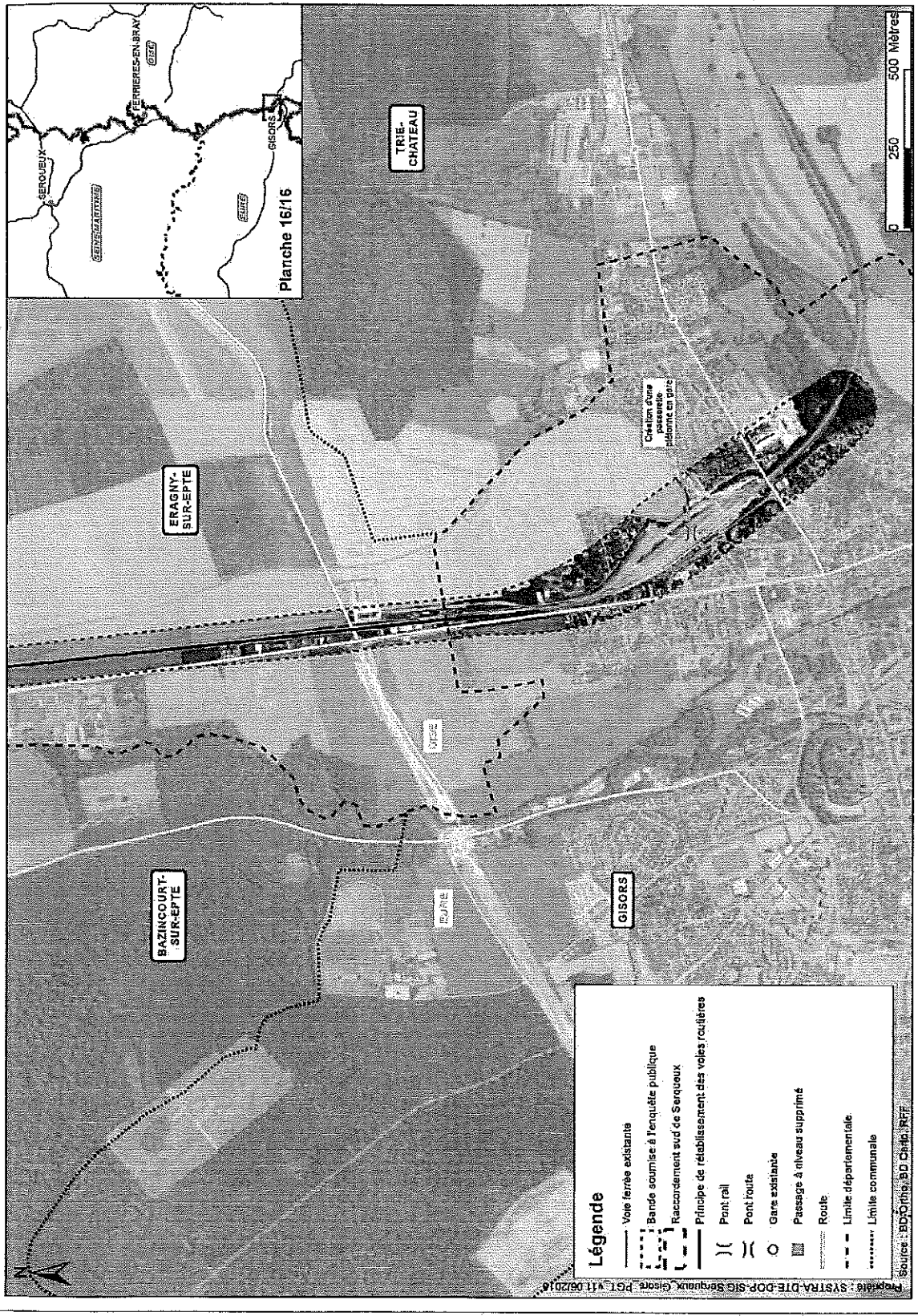


Planche 16/16

**Légende**

- Voie ferrée existante
- - - Bande soumise à l'enquête publique
- - - Raccordement sud de Serqueux
- - - Principe de réalignement des voies routières
- ( ) Pont rail
- ( ) Pont route
- Gare existante
- Passage à niveau supprimé
- ..... Route
- - - Limite départementale
- ..... Limite communale

Propriété : SYSTRADITE-POP-SIG-Sergineux Gisors - PGT-VII 09/2016  
 Sources : BD Carthage, BD Carthage, IGN

---

## ANNEXE N°5

**Annexe à l'arrêté interpréfectoral du 18 NOV. 2016 portant déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors**

### **PROGRAMME DU PROJET DE MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE SERQUEUX-GISORS**

Le présent document rappelle les principaux éléments constitutifs du programme du projet de modernisation de la ligne ferroviaire de Serqueux à Gisors, conformément au dossier présenté à l'enquête d'utilité publique.

Il prévoit notamment :

- la création d'un raccordement ferroviaire direct électrifié à deux voies, d'une longueur d'environ 1500 m à la hauteur de Serqueux, entre la ligne Rouen – Amiens (n°321 000) et la ligne Serqueux – Gisors (n°330 000), de façon à éviter les manœuvres de rebroussement en gare de Serqueux pour les deux sens de circulation entre Le Havre/Rouen et Gisors ;
- la mise en place d'une signalisation automatique (de type BAPR – Block Automatique à Permissivité Restreinte) à 4 cantons longs à compteurs d'essieux (10 points de comptage) et les équipements qui lui sont associés, adaptée aux capacités de circulations ferroviaires visées par le projet ;
- l'installation d'un système de surveillance des trains de type KVB (assurant le contrôle de la vitesse par balises), et la prise de mesures conservatoires pour permettre l'installation d'un second système de type ETCS (European Train Control System) de niveau 1, de manière à répondre à la nouvelle norme d'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens ;
- la création de deux postes d'aiguillages informatisés (de type PAI), d'une part pour la gare de Serqueux de manière à gérer les nouvelles fonctionnalités découlant de la réalisation du raccordement ferroviaire direct, et d'autre part pour la gare de Gisors, de façon à faire face à l'augmentation du nombre de services et de manœuvres ;
- l'installation des infrastructures et des équipements nécessaires au déploiement d'un nouveau système de télécommunication entre le sol et les trains (type GSM-R, Global System for Mobile communication – Railway), pour permettre notamment la communication entre les trains et les postes d'aiguillage ;
- l'électrification de la totalité de la ligne à double voie à réaliser en courant alternatif de 25000 Volts en 50 Hz depuis la sous-station existante de Fouillois située sur l'axe Rouen-Amiens. Un poste auto-transformateur sera également installé sur la commune de Saint-Germer-de-Fly à proximité de la voie ferrée ;
- la modification par reconstruction en place, suppression, rehaussement de tablier, ou remplacement par un nouvel ouvrage à proximité, selon le cas, de 5 ponts route existants non compatibles avec le gabarit électrification :
  - pont route de la RD13 à Serqueux : à reconstruire en place,
  - pont route des Molettes ou de Hausseline à Haussez : à supprimer (une voie de desserte étant aménagée pour rejoindre le PN51 à proximité),
  - pont route des Herbages de Falaise à Saint-Pierre-Es-Champ : à rehausser,
  - pont route de Bouchevilliers : à remplacer par un nouveau pont juste au Nord,
  - pont route de Droitcourt à Sérifontaine : à remplacer par un nouvel ouvrage juste au Nord ;

- 
- la suppression de neuf passages à niveau (PN) :
    - PN n°41, 42 (Ferrières-en-Bray) et 60 (Forges-les-eaux) : avec aménagement de rétablissements routiers sécurisés à proximité,
    - PN n°40 (Ferrières-en-Bray), 47 et 49 (Gancourt-Saint-Etienne), 51 et 52 (Haussez) : sans ouvrage de rétablissement, mais avec aménagement de voies latérales,
    - PN n°26 (Eragny-sur-Epte) : avec création d'une passerelle piétonne ;
  - la sécurisation du passage à niveau n°33 (Amécourt) ;
  - l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en gare de Gisors, par rehaussement d'un quai, et création d'une passerelle piétonne, offrant un accès sécurisé aux quais depuis le bâtiment voyageurs ;
  - la réalisation de protections acoustiques répondant aux objectifs réglementaires et engagements du maître d'ouvrage ;
  - des travaux d'hydraulique permettant d'assurer l'assainissement longitudinal et la transparence des plates-formes créées (ferroviaires et routières), ainsi que la protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) dans la traversée des périmètres de protection rapprochée.

Vu pour être annexé à l'arrêté du

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet de l'Eure



Thierry COUDERT

Le préfet de l'Oise

Le préfet des Yvelines

- 
- la suppression de neuf passages à niveau (PN) :
    - \* PN n°41, 42 (Ferrières-en-Bray) et 60 (Forges-les-eaux) : avec aménagement de rétablissements routiers sécurisés à proximité,
    - \* PN n°40 (Ferrières-en-Bray), 47 et 49 (Gancourt-Saint-Etienne), 51 et 52 (Haussez) : sans ouvrage de rétablissement, mais avec aménagement de voies latérales,
    - \* PN n°26 (Eragny-sur-Epte) : avec création d'une passerelle piétonne ;
  - la sécurisation du passage à niveau n°33 (Amécourt) ;
  - l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en gare de Gisors, par rehaussement d'un quai, et création d'une passerelle piétonne, offrant un accès sécurisé aux quais depuis le bâtiment voyageurs ;
  - la réalisation de protections acoustiques répondant aux objectifs réglementaires et engagements du maître d'ouvrage ;
  - des travaux d'hydraulique permettant d'assurer l'assainissement longitudinal et la transparence des plates-formes créées (ferroviaires et routières), ainsi que la protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) dans la traversée des périmètres de protection rapprochée.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime



Nicole KLEIN

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



Didier MARTIN

Le préfet des Yvelines



- la suppression de neuf passages à niveau (PN) :
  - PN n°41, 42 (Ferrières-en-Bray) et 60 (Forges-les-eaux) : avec aménagement de rétablissements routiers sécurisés à proximité,
  - PN n°40 (Ferrières-en-Bray), 47 et 49 (Gancourt-Saint-Etienne), 51 et 52 (Haussez) : sans ouvrage de rétablissement, mais avec aménagement de voies latérales,
  - PN n°26 (Eragny-sur-Epte) : avec création d'une passerelle piétonne ;
- la sécurisation du passage à niveau n°33 (Amécourt) ;
- l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en gare de Gisors, par rehaussement d'un quai, et création d'une passerelle piétonne, offrant un accès sécurisé aux quais depuis le bâtiment voyageurs ;
- la réalisation de protections acoustiques répondant aux objectifs réglementaires et engagements du maître d'ouvrage ;
- des travaux d'hydraulique permettant d'assurer l'assainissement longitudinal et la transparence des plates-formes créées (ferroviaires et routières), ainsi que la protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) dans la traversée des périmètres de protection rapprochée.

Vu pour être annexé à l'arrêté du **18 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



**Nicole KLEIN**

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines



**Jean-Yves LATOURNERIE**

- la suppression de neuf passages à niveau (PN) :
  - PN n°41, 42 (Ferrières-en-Bray) et 60 (Forges-les-eaux) : avec aménagement de rétablissements routiers sécurisés à proximité,
  - PN n°40 (Ferrières-en-Bray), 47 et 49 (Gancourt-Saint-Etienne), 51 et 52 (Haussez) : sans ouvrage de rétablissement, mais avec aménagement de voies latérales,
  - PN n°26 (Eragny-sur-Epte) : avec création d'une passerelle piétonne ;
- la sécurisation du passage à niveau n°33 (Amécourt) ;
- l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en gare de Gisors, par rehaussement d'un quai, et création d'une passerelle piétonne, offrant un accès sécurisé aux quais depuis le bâtiment voyageurs ;
- la réalisation de protections acoustiques répondant aux objectifs réglementaires et engagements du maître d'ouvrage ;
- des travaux d'hydraulique permettant d'assurer l'assainissement longitudinal et la transparence des plates-formes créées (ferroviaires et routières), ainsi que la protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) dans la traversée des périmètres de protection rapprochée.

Vu pour être annexé à l'arrêté du **1 8 NOV. 2016**

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise



**Nicole KLEIN**

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines



**Serge MORVAN**

# PARTIE I

## Pièce G : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

PLU de Gournay-en-Bray

### PIECES ISSUES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GOURNAY-EN-BRAY

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines



Nicole KLEIN

Thierry COUDERT

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

# PARTIE I

## Pièce G : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

PLU de Gournay-en-Bray

### PIECES ISSUES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GOURNAY-EN-BRAY

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines



Nicole KLEIN



Didier MARTIN

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

# PARTIE I

## Pièce G : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

PLU de Gournay-en-Bray

### PIECES ISSUES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GOURNAY-EN-BRAY

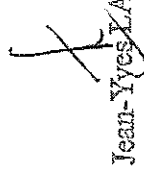
Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime Le préfet de l'Eure



Nicole KLEIN

Le préfet de l'Oise Le préfet des Yvelines



Jean-Yves LATOURNERIE

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

# PARTIE I

## Pièce G : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

PLU de Gournay-en-Bray

### PIECES ISSUES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GOURNAY-EN-BRAY

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 NOV. 2016

La préfète de la Seine-Maritime

Le préfet de l'Eure

Le préfet de l'Oise

Le préfet du Val d'Oise

Le préfet des Yvelines



Nicole KLEIN

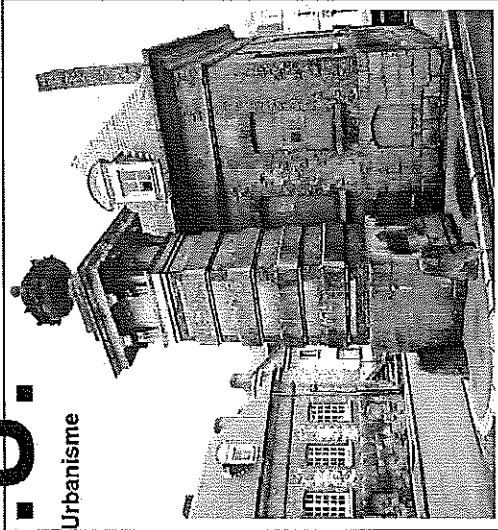


Serge MORVAN

# Canton de GOURNAY-EN-BRAY GOURNAY-EN-BRAY

## 3. Règlement

**P.L.U.**  
Plan Local d'Urbanisme



**Révision**  
Prescrite le : 06/02/2004  
Arrêtée le : 12/04/06  
Approuvée le : 16/02/07  
Modifiée le : 01/02/2008  
et le : 09/06/2009  
et le : ...

**Ville et Paysage**  
606 CH. DE LA BRETEQUE - BP. 6  
76231 BOIS GUILLAUME CEDEX  
TEL. : 02 35 60 05 59 FAX : 02 35 60 09 19

**V- DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NATURELLE**

**ZONE N**

**QUALIFICATION DE LA ZONE**

Zone naturelle à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leurs intérêts notamment du point de vue esthétique historique ou écologique.

Elle comprend :

- un secteur N inconstructible en raison de la qualité du paysage (bois, zones humides, classés ZNIEFF ou Natura 2000) ;
- un secteur Na comportant des constructions existantes isolées ;
- un secteur Nj correspondant aux jardins familiaux ;
- un secteur Ns à vocation sportive et de loisirs.

La zone comporte des terrains pour lesquels des contraintes ont été identifiées. Ces terrains font l'objet d'une réglementation particulière énoncée à la fin du présent document dans le chapitre « Prescriptions complémentaires au règlement graphique ».

A moins de 100 m du bord de la RN 31 (de l'intersection avec la RD 915 en direction de Rouen) et de la RD 915 classées en catégorie 3, les constructions à usage d'habitation doivent faire l'objet d'un isolement acoustique, conformément aux articles 12 et 13 de la loi bruit du 31 décembre 1992, des décrets 95-21 et 95-22 du 9 janvier 1995, et de l'arrêté du 30 mai 1996.

**SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

**ARTICLE N-1 : OCCUPATIONS DU SOL INTERDITES**

- 1.1. Toutes les occupations et utilisations du sol de quelque nature qu'elles soient sauf celles énumérées à l'article 2.

**ARTICLE N-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS SPECIALES**

Sont autorisés :

- 2.1. Dans le secteur Na : L'agrandissement de constructions existantes, les annexes mesurées, jointives ou non, inférieures ou égales à 25% de la SHOB, de la SHON et de l'emprise au sol de la construction principale, la

restauration, la rénovation, la réhabilitation de constructions existantes conduisant au changement de destination en habitation ou en vue d'activités non nuisantes destinés à la création de lots supportant de tels bâtiments à condition :

- qu'ils aient chacun une emprise au sol d'au moins 50 m<sup>2</sup>.
  - que les bâtiments présentent un état qui justifie leur réutilisation.
- La construction d'abris pour animaux.

- 2.2. Dans le secteur Nj : les constructions et installations nécessaires à l'exploitation des jardins familiaux.

- 2.3. Dans le secteur Ns : les constructions et aménagements extérieurs à vocation de loisirs et d'accueil du public ainsi que ceux nécessaires à l'entretien du site sous condition d'être intégrés à l'environnement paysager.

- 2.4. Tous secteurs : sont autorisés les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages et aménagements permettant de lutter contre les ruissellements et inondations.

- 2.5. Tous secteurs : sont autorisés les aménagements et ouvrages destinés à la réalisation du contournement de la ville de Gournay en Bray (déviation de la RN 31).

- 2.6. Tous secteurs : sont autorisés les aménagements de voirie et la création d'ouvrage de franchissement de la voie ferrée liés au projet de Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors sur la commune, le projet relevant de l'intérêt général.

**SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.**

**ARTICLE N-3 : ACCES ET VOIRIE**

- 3.1. Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise la preuve, par un acte authentique ou par voie judiciaire, de l'existence d'une servitude de passage suffisante permettant l'accès à la parcelle et sa desserte par les réseaux (en application de l'article 682 du Code Civil).

- 3.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de sécurité, de défense contre l'incendie, de la protection civile, de la collecte des déchets.

- 3.3. Les voies nouvelles se terminant en impasses doivent comprendre en leur partie terminales une aire de retournement.



**ARTICLE N-4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX**

- 4.1. **EAU POTABLE**
- 4.1.1. Dans les secteurs Na et Ns, toute construction ou installation nécessitant une alimentation en eau doit être raccordée au réseau public d'eau potable par des canalisations souterraines.
- 4.2. **ASSAINISSEMENT EAUX USEES**
- 4.2.1. Dans les secteurs Na et Ns, toute construction ou installation le nécessitant doit être raccordé au réseau public d'assainissement.
- 4.2.2. Dans les secteurs Na et Ns, à défaut de réseau public d'assainissement, ou en cas d'impossibilité technique de raccordement, un dispositif d'assainissement autonome est admis à condition d'être conforme à la réglementation en vigueur. Il doit être conçu de façon à être mis hors circuit et permettre le raccordement direct de la construction au réseau, quand celui-ci sera réalisé.
- 4.3. **ASSAINISSEMENT EAUX PUVIALES**
- 4.3.1. Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir le traitement des eaux avant rejet dans le milieu récepteur (réseaux, fossés, cours d'eau...). Les aménagements nécessaires à la limitation des débits évacués de la propriété sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.
- 4.4. **ELECTRICITE, TELEPHONE ET TELEDISTRIBUTION**
- 4.4.1. Les nouvelles lignes de distribution d'énergie électrique basse-tension, les lignes téléphoniques, le réseau de télédistribution doivent être enterrés.

**ARTICLE N-5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS**

- 5.1. Il n'est pas fixé de minimum parcellaire. Cependant, en cas de changement de destination d'une construction existante en habitation ou activité et le recours à l'assainissement autonome, le terrain doit avoir une superficie d'au moins 1000 m<sup>2</sup>.

**ARTICLE N-6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

- 6.1. Tous secteurs : En dehors des espaces urbanisés de la commune, les dispositions de l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme s'appliquent aux abords de la RN 31, la RD 915.

- 6.1. Secteurs Na, Nj et Ns : les constructions doivent s'implanter en limite d'emprise publique ou sur un retrait au moins égale à 5,00 mesurés depuis la limite d'emprise publique.
- 6.2. Tous secteurs : Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages et aménagements permettant de lutter contre les ruissellements et inondations, doivent s'implanter en limite d'emprise publique ou sur un retrait au moins égale à 1,00 mesurés depuis la limite d'emprise publique.
- 6.3. Tous secteurs : La reconstruction à l'identique d'un édifice existant détruit à la suite d'un sinistre, ainsi que la restauration, la rénovation, la réhabilitation de constructions existantes, doivent conserver leurs implantations initiales.

**ARTICLE - N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

- 7.1. Les constructions et aménagements doivent être implantées en observant un éloignement au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment et jamais inférieur à 5 mètres.
- 7.2. Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages et aménagements permettant de lutter contre les ruissellements et inondations, doivent s'implanter en limite d'emprise publique ou sur un retrait au moins égale à 1,00 mesurés depuis la limite d'emprise publique.

**ARTICLE N-8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

- 8.1. Il n'est pas fixé de prescription particulière.

**ARTICLE N-9 : EMPRISE AU SOL**

- 9.1. Secteur Na : L'emprise au sol ne peut excéder 20 % de la superficie de la parcelle.
- 9.2. Secteur Nj : L'emprise au sol ne peut excéder 2 % de la superficie de la parcelle.
- 9.3. Secteurs N et Ns : il n'est pas fixé de Coefficient d'Emprise au Sol.

**ARTICLE N-10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

- 10.1. Secteur Na : Les constructions rénovées ou réhabilitées ne doivent pas excéder 10 mètres au faîtage mesurés par rapport au terrain naturel à

- l'aplomb des façades hors installations de caractère technique ou architectural nécessaires au fonctionnement des édifices.
- 10.2. Secteur Na : L'article précédent ne s'applique pas pour les constructions existantes dont la hauteur est supérieure à celle prescrite. Dans ce cas, la hauteur est celle de la construction existante.
- 10.3. Secteur Na : Pour les extensions mesurées et les annexes mesurées jointives ou non de bâtiments existants, inférieures ou égales à 25% de la SHOB, de la SHON et de l'emprise au sol de la construction principale, la hauteur maximale des constructions est fixée à 6 mètres au faîtage mesurés par rapport au terrain naturel et à l'aplomb des façades
- 10.4. Secteur Nj : la hauteur maximale des constructions ne doit pas excéder 3 mètres au faîtage mesurés par rapport au terrain naturel à l'aplomb des façades.
- 10.5. Tous secteurs : Dans le cas d'un relief accidenté, la hauteur est mesurée au milieu des façades et par rapport au terrain naturel.

ARTICLE N-11 : ASPECT EXTERIEUR

- 11.1. GENERALITES
- 11.1.1. Les constructions doivent présenter un aspect en harmonie avec le caractère ou l'intérêt des architectures et paysages avoisinants.
- 11.1.2. Le permis de construire peut être refusé pour les constructions dont les façades ne présenteront pas une unité architecturale ou dont la monotonie de leur volumétrie ou de leurs matériaux porte préjudice au paysage et à l'environnement bâti ancien.
- 11.1.3. Tout panache d'une architecture archaïque ou étrangère à la région est interdit.
- 11.1.4. Les vérandas et verrières sont autorisées à condition qu'elles s'intègrent de façon satisfaisante avec la construction principale.
- 11.1.5. Les antennes paraboliques installées sur la toiture sont interdites.
- 11.2. ADAPTATION AU SOL
- 11.2.1. Sur les terrains en pente ou les points bas, les constructions doivent être adaptées par leur type et leur conception à la topographie du sol.
- 11.2.2. Sur les terrains plats, la cote du rez-de-chaussée ne doit pas excéder 0.5 mètre au-dessus du terrain naturel mesuré en tous points de la construction. Cette règle ne s'applique pas en zone inondable.

- 11.3. ASPECT
- 11.3.1. Est interdit l'emploi en parement extérieur de matériaux ondulés, brillants ou d'aspect médiocre, les parpaings ou briques creuses non revêtus.
- 11.3.2. Pour les revêtements, enduits et peintures de façades, les teintes doivent être choisies en harmonie des teintes de matériaux de la région.
- 11.3.3. Les couleurs vives et le blanc pur sont interdits sauf pour souligner un élément de modénature.
- 11.3.4. Pour la restauration ou la réhabilitation de constructions anciennes, les matériaux constitutifs des façades seront identiques à ceux d'origine chaque fois que cela est techniquement possible.
- 11.3.5. Les extensions attenantes seront de matériaux en harmonie avec la construction principale.
- 11.4. TOITURES
- 11.4.1. Les toitures à pentes devront être comprises entre 35° et 45°.
- 11.4.2. Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas pour les annexes mesurées, jointives ou non, ainsi que pour les vérandas, pour lesquelles il n'est pas fixé de pente minimum, mais qui devront s'intégrer de façon harmonieuse à la construction principale.
- 11.4.3. Les toitures peuvent être de forme libre (courbes, en terrasses ou autre), sous réserve que les articles Ua-11.1.1 et 11.1.2. soient respectés.
- 11.4.4. Les lucarnes et châssis de toiture seront composés avec les façades.
- 11.4.5. Les matériaux de couverture et leurs teintes doivent être choisis en fonction de l'environnement bâti dans lequel s'insère la construction. Les matériaux doivent être mats de ton ardoise ou tuile de terre cuite naturelle ou vieillie.
- 11.4.6. Les capteurs solaires et chauffe-eau solaires en toiture, ainsi que les terrasses végétalisées, sont autorisés sous condition qu'ils s'intègrent harmonieusement à l'environnement bâti dans lequel s'insère la construction.
- 11.5. CLOTURES
- 11.5.1. Les clôtures nouvelles des parcelles bâties doivent être constituées :  
 - de haies arbustives d'essences locales doublées ou non d'un grillage, ou de toute autre clôture, non visible depuis la voie publique.  
 - d'une haie d'arbres de haut-jet d'essences locales.  
 - de clôtures ajourées à lices horizontales.

## **Ville et Paysage**

- 11.5.2. Les murs anciens de pierre, de brique, de moellon ou de torchis existants doivent être maintenus si leur état le permet.
- 11.5.3. Les portails sont pleins, ajourés ou constitués par des grilles métalliques à barreaux verticaux. Des parties maçonnées sont autorisées pour les piliers de portails.

### **ARTICLE N-12 : STATIONNEMENT**

- 12.1. Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins actuels et futurs des usagers, des visiteurs et des services, doit être assuré en nombre suffisant en dehors des voies de circulation.

### **ARTICLE N-13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

- 13.1. Les plantations existantes y compris les haies doivent être maintenues ou remplacées par des plantations constituées d'essences locales.
- 13.2. Les espaces non bâtis de chaque parcelle, les espaces communs et les aires de stationnement doivent faire l'objet d'un traitement paysager et ne peuvent être occupés, même à titre provisoire, par des dépôts. Ils doivent faire l'objet d'un plan d'aménagement joint à la demande du permis de construire.
- 13.3. Secteurs Na, Nj et Ns : des plantations de haies bocagères ou d'arbres de haute tige sont obligatoires en limite de zone A et N.
- 13.4. Les mares existantes doivent être conservées. Leur comblement même partiel est interdit.

## **SECTION 3 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

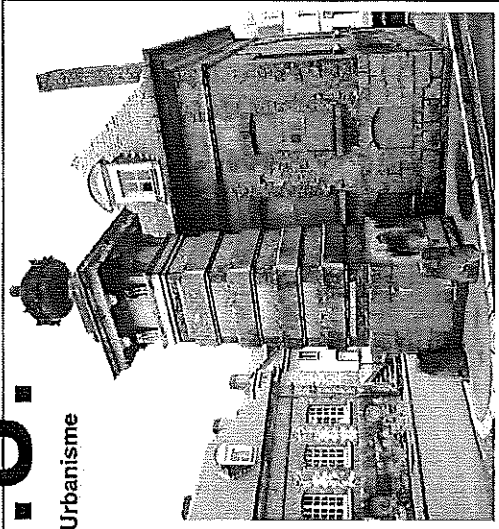
### **ARTICLE N-14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

- 14.1. Il n'est pas fixé de Coefficient d'Occupation du Sol.

# Canton de GOURNAY-EN-BRAY GOURNAY-EN-BRAY

## 3. Règlement

**P.L.U.**  
Plan Local d'Urbanisme



**Révision.**  
Prescrite le : 05/02/2004  
Arrêtée le : 12/04/05  
Approuvée le : 16/02/07  
Modifiée le : 01/02/2008  
et le : 09/06/2009  
et le : ...

**Ville et Paysage**  
606 CH. DE LA BRETEQUE - BP. 6  
76231 BOIS GUILLAUME CEDEX  
Tel. : 02 35 60 05 59 Fax : 02 35 60 08 19

**II- DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE URBAINE**

**ZONE U**

**Secteurs U1, U2, U3, U4**

**QUALIFICATION DE LA ZONE**

Zone urbaine à vocation mixte, équipée. Elle comprend :

- un secteur U1, correspondant au centre ville, de forte densité, dont l'urbanisation est continue. Il est à vocation principale d'habitat, de services d'accompagnement et d'équipements ;
- un secteur U2, de moyenne densité, dont l'urbanisation est discontinue. Il est à vocation principale d'habitat, de services d'accompagnement, d'activités et d'équipements ;
- un secteur U3, de moyenne densité à vocation principale d'habitat individuel et d'équipements ;
- un secteur U4, de moyenne densité correspondant au quartier d'habitat groupé du Croquet du Bosc. Il est à vocation principale d'habitat et d'équipements.

La réglementation des secteurs U1 et U2 est compatible avec la réglementation de la Z.P.P.-A.U.P.

La zone comporte des terrains pour lesquels des contraintes ont été identifiées. Ces terrains font l'objet d'une réglementation particulière énoncée à la fin du présent document dans le chapitre « Prescriptions complémentaires au règlement graphique ».

A moins de 250 m du bord de la RN 31 classée en catégorie 2, à moins de 100 m du bord de la RN 31 (de l'intersection avec la RD 915 en direction de Rouen) et de la RD 915 classée en catégorie 3 et à moins de 30 m de la rue Félix Faure classée en catégorie 4, les constructions nouvelles à usage d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé de soins et d'action sociale, et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, doivent faire l'objet d'un isolement acoustique, conformément aux articles 12 et 13 de la loi bruit du 31 décembre 1992, des décrets 95-21 et 95-22 du 9 janvier 1995, et de l'arrêté du 30 mai 1996.

**SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

**ARTICLE U-1 : OCCUPATIONS DU SOL INTERDITES**

- 1.1. Les installations, publiques ou privées, soumises à déclaration ou autorisation, telles que décrites à l'article R 421.3.2 du Code de l'Urbanisme,

lorsqu'elles engendrent des nuisances incompatibles avec la santé et l'environnement urbain existant ou à venir sauf celles existantes.

- 1.2. Les constructions à usage d'activités (industrielles, agricoles, d'entrepôts commerciaux), sauf celles prévues à l'article 2.
- 1.3. Les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes :  
- terrains destinés à une exploitation permanente (art. R.443-7 du Code de l'Urbanisme) ;  
- terrains destinés à une exploitation strictement saisonnière (art.R.443-8.1 du Code de l'Urbanisme).
- 1.4. Le stationnement des caravanes ou de mobil homes (art. R.443-4 du Code de l'Urbanisme).
- 1.5. La construction de plus de deux garages successifs en façade sur l'espace public est interdite.
- 1.6. Les divers modes d'utilisation du sol soumis aux dispositions de l'article R.442-2 du Code de l'Urbanisme à l'exception des aires permanentes de stationnement, de jeux ou de sports ouvertes au public et des exhaussements et affouillements de sol nécessaires à l'urbanisation ou liés aux équipements d'infrastructures.
- 1.7. Les dépôts de ferrailles, de véhicules sauf ceux autorisés à l'article 2.3, déchets industriels ou domestiques.
- 1.8. L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- 1.9. Les autres occupations ou utilisations du sol que celles énumérées à l'article 2.

**ARTICLE U-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES**

- 2.1. Secteurs U1 et U2 : Sont autorisées les constructions et aménagements, les extensions et annexes, les changements de destination, à usage d'habitat, artisanal, commercial, de services, d'équipement d'intérêt collectif, industrielles existantes et installations classées existantes, quelles que soient les régimes auxquelles elles sont soumises, à condition qu'elles entraînent le moins de nuisances pour le voisinage et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens. En outre, leurs exigences de fonctionnement lors de l'ouverture ou à terme, doivent être compatibles avec les infrastructures existantes, notamment voirie et assainissement.

- 2.2. Secteur U3 : Sont autorisées les constructions et aménagements, les extensions et annexes, les changements de destination, à usage d'habitat, artisanal, commercial, de services, d'équipement d'intérêt collectif.
- 2.3. Secteurs U2 et U3 : Sont autorisés les dépôts de véhicules liés à une activité commerciale ou artisanale le nécessitant (stations-services, garages ou concessionnaires automobiles).
- 2.4. Secteur U4 : Sont autorisées les constructions et aménagements, les extensions et annexes, les changements de destination, à usage d'habitat, commercial de proximité, de services, d'équipement d'intérêt collectif.
- 2.5. Tous secteurs U : Sont autorisés les aménagements et ouvrages destinés à la réalisation du contournement de la ville de Gournay en Bray (déviation de la RN 31).

2.6. Secteur U2 : Sont autorisés les aménagements de voirie et la création d'ouvrage de franchissement de la voie ferrée liés au projet de Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors sur la commune, le projet relevant de l'intérêt général.

## SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

### ARTICLE U-3 : ACCÈS ET VOIRIE

- 3.1. Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise la preuve, par un acte authentique ou par voie judiciaire, de l'existence d'une servitude de passage suffisante permettant l'accès à la parcelle et sa desserte par les réseaux (en application de l'article 682 du Code Civil).
- 3.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de sécurité, de défense contre l'incendie, de la protection civile, de la collecte des déchets.
- 3.3. Les voies nouvelles se terminant en impasses doivent comprendre en leur partie terminales une aire de retournement.
- 3.4. Secteur U3 : Le long de la RN 31, des RD 21, 915 et 916, les accès sont interdits lorsque le terrain est desservi par une autre voie. En cas de lotissement, d'opération d'aménagement d'ensemble ou de divisions de propriété, il n'est autorisé, pour les nouveaux lots à bâtir, qu'un seul accès sur ces voies.

### ARTICLE U-4 : DESERTE PAR LES RÉSEAUX

- 4.1. EAU POTABLE

- 4.1.1. Toute construction, installation ou lotissement nécessitant une alimentation en eau doit être raccordé au réseau public d'eau potable par des canalisations souterraines.
- 4.2. ASSAINISSEMENT EAUX USEES
- 4.2.1. Toute construction, installation ou lotissement le nécessitant doit être raccordé au réseau public d'assainissement.
- 4.2.2. En cas d'impossibilité technique de raccordement, un dispositif d'assainissement autonome est admis à condition d'être conforme à la réglementation en vigueur. Il doit être conçu de façon à être mis hors circuit et permettre le raccordement direct de la construction au réseau, quand celui-ci sera réalisé.
- 4.3. ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES
- 4.3.1. Toute construction, installation ou lotissement le nécessitant doit être raccordé au réseau public d'eaux pluviales.
- 4.3.2. En absence ou l'insuffisance de réseau de collecte des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir le traitement des eaux pluviales à l'intérieur de celui-ci. Les aménagements nécessaires à la limitation des débits évacués de la propriété sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain. Il devra être réalisé des ouvrages hydrauliques de rétention des eaux pluviales dimensionnés de façon à recueillir tout événement pluviométrique de fréquence centennale. Le débit de fuite de chaque opération devra être limité à 2 litres/seconde par hectare aménagé.
- 4.4. ELECTRICITE, TELEPHONE ET TELEDISTRIBUTION
- 4.4.1. Les nouvelles lignes de distribution d'énergie électrique basse-tension, les lignes téléphoniques, le réseau de téledistribution doivent être enterrés.

### ARTICLE U-5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

- 5.1. Tout lotissement ou division de propriété doit être établi de telle sorte qu'il garantisse l'utilisation rationnelle des terrains environnants, préservant le caractère des sites et paysages et réservant en outre toute possibilité pour l'accès et l'assainissement éventuel des lots ultérieurs.

- 5.2. Il n'est pas fixé de minimum parcellaire sauf en cas de recours à l'assainissement autonome : le terrain doit avoir une superficie au moins égale à 1000 m<sup>2</sup>.

**ARTICLE U-6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

- 6.1. Tous secteurs : En dehors des espaces urbanisés de la commune, les dispositions de l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme s'appliquent aux abords de la RN 31, la RD 915.
- 6.2. Secteur U1 : les constructions doivent être implantées en limite d'emprise publique.
- 6.3. Secteurs U2, U3 et U4 : les constructions doivent être implantées à au moins 5 mètres mesurés depuis la limite d'emprise publique.

- 6.4. Les deux règles précédentes ne s'appliquent pas s'il existe un alignement de fait. Celui-ci doit être respecté. Un alignement de fait est défini par la constitution, à l'issue de la nouvelle construction, d'un même alignement de façade depuis la limite de l'emprise publique sur au moins quatre parcelles contiguës (la nouvelle construction étant encadrée de part et d'autre par des constructions existantes sur un même alignement).

- 6.5. Secteur U1 : Des retraites partielles, inférieures à 3 mètres, sont autorisées pour les constructions implantées majoritairement à l'alignement, s'ils ont pour but d'affirmer un parti architectural ou s'ils répondent, à des motifs techniques. Ces retraits ne peuvent pas se situer le long des limites séparatives construites.

- 6.6. Secteurs U1 et U2 : Les saillies de façade sont autorisées pour l'aménagement de vitrines commerciales ou la réalisation de motifs architecturaux. Ces saillies sont limitées à 0,16 m dans la hauteur de 0 à 3 mètres par rapport au niveau du trottoir.

A partir du premier étage à une hauteur minimale de 3 mètres par rapport au niveau du trottoir, les saillies de façades (encorbellements, balcons, loggias) sont autorisées dans la limite de 10% de la largeur de la rue (avec une saillie maximum de 1 mètre) et sous réserve que cette saillie soit à 0,80 m minimum en retrait de l'aplomb de l'arrête du trottoir.

- 6.7. Tous secteurs : Sont autorisées à déroger aux règles générales énoncées ci-dessus, les constructions suivantes :

- les extensions mesurées de bâtiments inférieures ou égales à 25% de la SHOB, de la SHON et de l'emprise au sol de la construction principale,
- les annexes mesurées jointives ou non inférieures ou égales à 25% de la SHOB, de la SHON et de l'emprise au sol de la construction principale,

- les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages et aménagements permettant de lutter contre les ruissellements et inondations.
- qui doivent s'implanter en limite d'emprise publique ou sur un retrait au moins égale à 1,00 mesuré depuis la limite d'emprise publique.

- les reconstructions de bâtiments détruits à la suite d'un sinistre autre qu'inondation y compris leurs extensions mesurées, pour lesquels l'implantation initiale, doit être respectée.

**ARTICLE U-7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

- 7.1. Secteur U1 : Les constructions doivent être implantées soit en limite séparative soit observeront un recul au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment (L=H/2) avec un minimum de 3 m.

Pour les terrains qui bordent les rivières de l'Épée, de la Morette et de l'Auchy, il est exigé un recul de 10 m par rapport à celles-ci.

- 7.2. Secteurs U2 et U3 : Dans une bande de 15 mètres mesurée depuis l'emprise publique, les constructions doivent être implantées en limite séparative ou observeront un recul au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment (L=H/2) avec un minimum de 3 m.

Au delà de la bande de 15 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent observer un recul au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment (L=H/2) avec un minimum de 3 m sauf s'il s'adosse à un bâtiment existant sur la parcelle voisine, sans en dépasser la hauteur.

Pour les terrains qui bordent les rivières de l'Épée, de la Morette et de l'Auchy, il est exigé un recul de 10 m par rapport à celles-ci.

- 7.3. Secteur U4 : Les constructions doivent être implantées soit en limite séparative soit observeront un recul au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment (L=H/2) avec un minimum de 3 m.

- 7.4. Tous secteurs : Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas pour les constructions existantes devant faire l'objet de rénovation, d'aménagement dans les limites de leur volume initial, ou dans le cas de reconstruction à l'identique, à la suite d'un sinistre, s'il n'est pas possible de respecter le règlement de PLU afférent à cette zone.

**ARTICLE U-8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

- 8.1. Il n'est pas fixé de prescription particulière.

**ARTICLE U-9 : EMPRISE AU SOL**

- 9.1. Secteur U1 : Il n'est pas fixé de Coefficient d'Emprise au Sol.
- 9.2. Secteurs U2 et U3 : L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie de la parcelle.
- 9.3. Secteur U4 : L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 30% de la superficie de la parcelle.
- 9.4. Tous secteurs U : Pour les équipements d'intérêt collectif il n'est pas fixé de Coefficient d'Emprise au Sol.

**ARTICLE U-10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

- 10.1. Secteur U1 : La hauteur des constructions ne doit pas excéder trois étages droits sur rez-de-chaussée plus un comble aménageable ni 18 mètres au faitage mesurés par rapport au terrain naturel à l'aplomb des façades hors installations de caractère technique ou architectural nécessaires au fonctionnement des édifices.
  - 10.2. Secteurs U2 et U4 : La hauteur des constructions ne doit pas excéder deux étages droits sur rez-de-chaussée plus un comble aménageable ni 16 mètres au faitage mesurés par rapport au terrain naturel à l'aplomb des façades hors installations de caractère technique ou architectural nécessaires au fonctionnement des édifices.
  - 10.3. Secteur U3 : La hauteur des constructions à vocation d'habitation ou d'activité ne doit pas excéder un étage droit sur rez-de-chaussée plus un comble aménageable ni 10 mètres au faitage mesurés par rapport au terrain naturel à l'aplomb des façades. La hauteur maximale des constructions à vocation d'équipement d'intérêt collectif est fixée à 12 mètres hors installations de caractère technique ou architectural nécessaires au fonctionnement des édifices.
- Tous secteurs :**
- 10.4. La hauteur des annexes et garages non jointifs est fixée à 6 mètres au faitage mesurés par rapport au terrain naturel à l'aplomb des façades.
  - 10.5. Dans le cas d'un relief accidenté, la hauteur est mesurée au milieu des façades et par rapport au terrain naturel.

**ARTICLE U-11 : ASPECT EXTERIEUR**

**11.1. GENERALITES**

- 11.1.1. Les constructions doivent présenter un aspect en harmonie avec le caractère ou l'intérêt des architectures et paysages avoisinants.

- 11.1.2. Le permis de construire peut être refusé pour les constructions dont les façades ne présenteront pas une unité architecturale ou dont la monotonie de leur volumétrie ou de leurs matériaux porte préjudice au paysage et à l'environnement bâti ancien.
  - 11.1.3. Tout pastiche d'une architecture archaïque ou étrangère à la région est interdit.
  - 11.1.4. Les vérandas et verrières sont autorisées à condition qu'elles s'intègrent de façon satisfaisante avec la construction principale.
  - 11.1.5. Les antennes paraboliques installées sur la toiture visibles depuis l'espace public sont interdites. Les opérations de logements groupés doivent comporter une antenne collective.
- 11.2. ADAPTATION AU SOL**
- 11.2.1. Sur les terrains en pente ou les points bas, les constructions doivent être adaptées par leur type et leur conception à la topographie du sol.
  - 11.2.2. Sur les terrains plats, la cote du rez-de-chaussée ne doit pas excéder 0.5 mètre au-dessus du terrain naturel mesuré en tous points de la construction. Cette règle ne s'applique pas pour des constructions en zone inondable : se référer aux prescriptions complémentaires.
  - 11.2.3. Les constructions dont la surface au sol est supérieure à 400 m<sup>2</sup> doivent comporter deux volumes différenciés.
- 11.3. ASPECT**
- 11.3.1. Est interdit l'emploi en parement extérieur de matériaux ondulés, brillants ou d'aspect médiocre, les parpaings ou briques creuses non revêtus.
  - 11.3.2. Pour les revêtements, enduits et peintures de façades, les teintes sont choisies en harmonie des teintes de matériaux de la région. Dans le cas de constructions jumelées, le ravalement se fera en harmonie.
  - 11.3.3. Les couleurs vives et le blanc pur sont interdits sauf pour souligner un élément de modénature.
  - 11.3.4. Pour la restauration ou la réhabilitation de constructions anciennes, les matériaux constitutifs des façades doivent être identiques à ceux d'origine chaque fois que cela est techniquement possible. Les enduits au plâtre et chaux présentant un décor architectural ne peuvent pas être démolis ou supprimés.
  - 11.3.5. Dans le cas de restauration ou de rénovation de constructions anciennes, les menuiseries anciennes doivent, autant que possible, être conservées et restaurées. Les ouvertures nouvelles doivent s'harmoniser avec les



ouvertures existantes. En cas de remplacement des menuiseries, on s'attache à respecter la forme et les proportions des menuiseries anciennes. Dans les secteurs U1 et U2, les menuiseries PVC et aluminium sont interdites pour les constructions « d'intérêt architectural » identifiés selon la ZPPAUP. Les gardes-corps et modénatures doivent respecter l'aspect original s'ils doivent être remplacés. Aucun nouveau percement ou condamnation d'ouvertures n'est autorisé pour les édifices « d'intérêt architectural ». Pour les autres constructions de nouveaux percements et remaniements ne sont autorisés que s'ils concourent à rééquilibrer la façade. Les coffres de volets roulants ne doivent pas être visibles.

11.3.6. Dans les secteurs U1 et U2, les devantures commerciales et les enseignes, neuves ou rénovées, doivent s'intégrer aux façades existantes par leurs compositions, leurs dimensions et leurs proportions. Elles doivent s'intégrer à l'architecture générale de l'immeuble, sans dépasser les limites séparatives. Elles doivent faire apparaître le fractionnement de la trame parcellaire ancienne et les structures verticales de l'immeuble. Les devantures sont limitées au rez-de-chaussée et ne doivent pas dépasser le bandeau du 1<sup>er</sup> étage.

Sur les façades commerciales, sont interdits :

- les auvents en toiles et en ardoises, sauf s'ils correspondent au caractère de la façade,
- les stores type « capote », « corbeille », ou similaire,
- les enseignes à éclairage intermittent.

Les stores ou les bannes doivent rester discrets et pouvoir s'escamoter totalement en tableau. Les rideaux métalliques seront disposés derrière les vitrines. On choisit de préférence des rideaux à maille ou des rideaux perforés.

11.3.7. Les extensions de constructions existantes et les annexes jointives doivent être de matériaux en harmonie avec la construction principale. Les annexes non jointives ne doivent pas être visibles depuis l'emprise publique. En cas d'impossibilité de les masquer, ceux-ci doivent s'intégrer au mieux à l'environnement bâti.

#### 11.4. TOITURES

11.4.1. Les toitures à pentes devront être comprises entre 35° et 45°.

11.4.2. Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas pour les annexes jointives ou non ainsi que pour les vérandas, pour lesquelles il n'est pas fixée de pente minimum, mais qui devront s'intégrer de façon harmonieuse à la construction principale.

11.4.3. Les toitures peuvent être de forme libre (courbes, en terrasses ou autre), sous réserve que les articles U-11.1.1 et U-11.1.2. soient respectés.

11.4.4. Les lucarnes et châssis de toiture seront composés avec les façades.

11.4.5. Les matériaux de couverture et leurs teintes doivent être choisis en fonction de l'environnement bâti dans lequel s'insère la construction. Les matériaux doivent être mats de ton ardoise ou tuile de terre cuite naturelle ou vieillie.

11.4.6. Les capteurs solaires et chauffe-eau solaires en toiture, ainsi que les terrasses végétalisées, sont autorisés sous condition qu'ils s'intègrent harmonieusement à l'environnement bâti dans lequel s'insère la construction.

#### 11.5. CLOTURES

11.5.1. Dans les secteurs U1 et U2, les clôtures donnant sur l'emprise publique doivent être constituées de murs en maçonnerie de hauteur proche des clôtures voisines ou d'une assise en maçonnerie, surmontée d'une grille ou d'éléments horizontaux, doublés ou non d'une haie vive.

La hauteur des murs bahuts est limitée à 0,80 m surmontée d'une grille ou d'éléments horizontaux, doublés ou non d'une haie vive. En tous les cas la hauteur maximale admise des nouvelles clôtures est de 2 mètres sur l'emprise publique et en limite séparative.

11.5.2. Dans les secteurs U3 et U4 : les clôtures constituées de murs pleins en limite d'emprise publique sont interdites, hors celles mentionnées dans l'article 11.5.3. Les clôtures sur voie publique doivent être constituées :

- soit de haies d'essences locales, doublées ou non d'un grillage ou de toute autre clôture non visible depuis la voie publique ;
- soit d'une grille ou d'éléments horizontaux montés ou non sur un mur bahut. La hauteur des murs bahuts est limitée à 0,80 m.

La hauteur maximale admise des clôtures est de 1,80 m en limite d'emprise publique et de 2 m en limite séparative.

#### Tous secteurs :

11.5.3. Les murs anciens de pierre, de brique, de moellon ou de torchis existants doivent être maintenus si leur état le permet.

11.5.4. Les portails doivent être pleins, ajourés, ou constitués par des grilles métalliques à barreaux verticaux.

11.5.5. En secteurs U3 et U4 les portails doivent être implantés de telle sorte qu'un véhicule puisse stationner devant sans déborder sur la voie publique. Des parties maçonnées sont autorisées pour les piliers de portails.

#### ARTICLE U-12 : STATIONNEMENT

12.1. Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins actuels et futurs des usagers, des visiteurs et des services, doit être assuré en nombre suffisant en dehors des espaces publics.

12.2. Les aires de stationnement sont notamment exigées à raison d'un minimum de :

- Secteurs U1 et U2 : 1 place par logement. Cette règle ne s'applique pas dans le cas de constructions anciennes ne pouvant pas être adaptées.
- Secteur U3 : 2 places par logement.
- Secteur U4 : 1,5 places par logement.
- Secteurs U2, U3 et U4 :
  - hébergement hôtelier : 1 place par chambre.
  - commerces : 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface de vente, non comprises les surfaces de stationnement des poids- lourds.

12.3. La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle à laquelle ces établissements sont le plus directement assimilables. Dans le cas d'une impossibilité technique ou architecturale de réaliser le nombre de places nécessaires au stationnement, sur le terrain de l'opération, le constructeur peut s'affranchir de ses obligations soit par :

- La réalisation de ces emplacements sur un terrain situé à moins de 300 mètres de l'opération.
- Le versement d'une participation dans les conditions prévues par l'article L.421.3 du Code de l'Urbanisme.

12.4. Secteurs U2, U3 et U4 : Des espaces de stationnement de vélos correspondant aux besoins doivent intégrer les constructions de logements, d'équipements scolaires, locaux d'activités et culturels à raison d'un minimum de :

- habitation : 1m<sup>2</sup> de stationnement vélo par logement avec un minimum de 3m<sup>2</sup>.
- activités de bureaux : 1m<sup>2</sup> de stationnement vélo pour 50m<sup>2</sup> de S.H.O.N.
- établissements d'enseignement : 1 emplacement de stationnement vélo pour 30 élèves.
- équipements culturels, sportifs ou sociaux : 40 m<sup>2</sup> de stationnement vélo pour 100 personnes accueillies.

12.5. Les aires de stationnement doivent respecter les prescriptions stipulées aux décrets n°99-756 et n°99-757 du 31 août 1999 relatives à leur accessibilité aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite, et notamment celles mentionnées à l'article 3 du décret n°99-756 concernant le nombre de places.

**ARTICLE U-13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

13.1. Les plantations existantes y compris les haies doivent être maintenues ou remplacées par des plantations constituées d'essences locales.

13.2. Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être traités en espaces verts d'agrément et ne peuvent être occupés par des dépôts même à titre provisoire.

13.3. Les mares existantes doivent être conservées. Leur comblement même partiel est interdit.

**SECTION 3 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

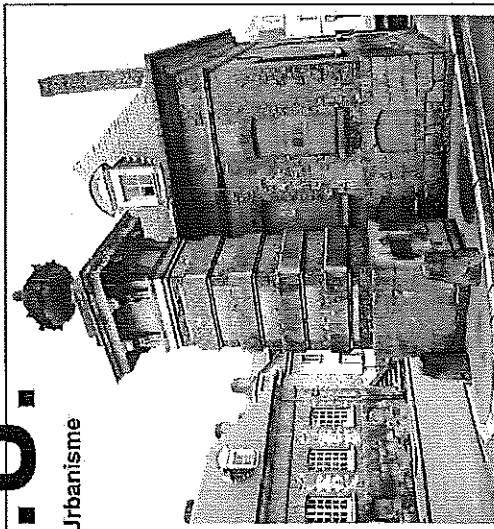
**ARTICLE U-14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

- 14.1. Secteurs U1, U2 et U4 : Il n'est pas fixé de COS.
- 14.2. Secteur U3 : Pour les constructions à vocation d'habitat, commerciale, de service, artisanale, le COS maximum est fixé à 0,5.
- 14.3. Tous secteurs : Pour les constructions d'équipements d'intérêt collectif il n'est pas fixé de COS.

# Canton de GOURNAY-EN-BRAY GOURNAY-EN-BRAY

## 3. Règlement

**P.L.U.**  
Plan Local d'Urbanisme



**Révision**  
Prescrite le : 06/02/2004  
Arrêtée le : 12/04/06  
Approuvée le : 16/02/07  
Modifiée le : 01/02/2008  
et le : 09/06/2009  
et le : ...

**Ville et Paysage**  
606 CH. DE LA BRETEGUE – BP. 6  
76231 BOIS GUILLAUME CEDEX  
TEL: 02 35 60 05 59 FAX: 02 35 60 09 19

**II- DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE URBAINE**

**ZONE U(sp)**

Secteurs Uc, Ue1 et Ue2, Us, Uv

**QUALIFICATION DE LA ZONE**

Zone urbaine, équipée, composée de secteurs à vocation spécifique. Elle comprend :

- un secteur Uc à vocation commerciale ;
- un secteur Ue1 à vocation principale d'activités artisanales et industrielles correspondant à la Zone Industrielle de l'Europe.
- un secteur Ue2, à vocation principale d'activités économiques correspondant au Parc d'Activités de la Garenne ;
- un secteur Us regroupant les équipements de la ville à vocation sportive et de loisirs.
- un secteur Uv correspondant à l'aire d'accueil des Gens du Voyage.

La zone comporte des terrains pour lesquels des contraintes ont été identifiées. Ces terrains font l'objet d'une réglementation particulière énoncée à la fin du présent document dans le chapitre « Prescriptions complémentaires au règlement graphique ».

A moins de 250 m du bord de la RN 31, classée en catégorie 2, et à moins de 100 m du bord de la RD 915, classée en catégorie 3, les constructions nouvelles à usage d'habitation doivent faire l'objet d'un isolement acoustique, conformément à l'article 13 de la loi bruit, décret 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1996.

**SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

**ARTICLE Usp-1: OCCUPATIONS DU SOL INTERDITES**

- 1.1. Secteurs Uc, Us et Uv : Les installations, publiques ou privées, soumises à déclaration ou autorisation, telles que décrites à l'article R 421.3.2 du Code de l'Urbanisme, lorsqu'elles engendrent des nuisances incompatibles avec la santé et l'environnement urbain existant ou à venir.
- 1.2. Les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes :  
- terrains destinés à une exploitation permanente (art. R.443-7 du Code de l'Urbanisme) ;

- terrains destinés à une exploitation strictement saisonnière (art.R.443-8.1 du Code de l'Urbanisme).  
L'interdiction ne s'applique pas au secteur Uv.

- 1.3. Le stationnement des caravanes ou l'implantation de mobil home est interdite (art. R.443-4 du Code de l'Urbanisme) en dehors du secteur Uv.
- 1.4. La construction de plus de deux garages successifs en façade sur l'espace public est interdite.
- 1.5. Les divers modes d'utilisation du sol soumis aux dispositions de l'article R.442-2 du Code de l'Urbanisme à l'exception des aires permanentes de stationnement, de jeux ou de sports ouvertes au public et des exhaussements et affouillements de sol nécessaires à l'urbanisation ou liés aux équipements d'infrastructures.
- 1.6. Les dépôts de ferrailles, déchets industriels ou domestiques sauf dans les secteurs Ue1 et Ue2 selon la condition énoncée à l'article 2.2.
- 1.7. L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- 1.8. Les autres occupations ou utilisations du sol que celles énumérées à l'article 2.

**ARTICLE Usp-2: OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES**

- 2.1. Secteur Uc : sont autorisées les constructions et aménagements, les extensions et annexes, les changements de destination, à vocation commerciale, tertiaire et de service à la population, les dépôts de véhicules liés à une activité commerciale ou artisanale le nécessitant (stations-services, garages ou concessionnaires automobiles), les équipements d'intérêt collectif.
- 2.2. Secteurs Ue1 : sont autorisées les constructions et aménagements, à usage d'activités artisanales, industrielles, et leurs extensions et annexes, les extensions et annexes des commerces existants, les dépôts de matériaux liés à l'activité exercée sur la parcelle, les installations classées quels que soient les régimes auxquelles elles sont soumises, à condition que des dispositions suffisantes soient prises pour qu'elles ne nuisent pas à la qualité visuelle et environnementale des secteurs. Des dispositions doivent être obligatoirement prises afin que les dépôts ne soient pas visibles depuis l'espace public.
- 2.3. Secteur Ue2 : sont autorisées les constructions, extensions, et aménagements à usage d'activités économiques (artisanales, industrielles, de services, commerciales), classées ou non, de pépinières et leurs extensions, les dépôts de matériaux liés à l'activité exercée sur la parcelle, les équipements d'intérêt collectif. Des dispositions doivent être

obligatoirement prises afin que les dépôts ne soient pas visibles depuis l'espace public.

2.4. Secteur Us : sont autorisées les constructions, extensions et aménagements à usage d'activités sportives et de loisirs.

2.5. Secteur Uv : sont autorisées les constructions et aménagements nécessaires à l'accueil des Gens du Voyage.

2.6. Tous secteurs : les logements destinés uniquement à la surveillance de l'établissement concerné (ces logements seront traités dans le même esprit que le bâtiment principal, incorporés ou non au bâtiment mais parfaitement intégrés à l'architecture de l'ensemble du ou des bâtiments).

2.7. Secteur Ue1 : Sont autorisés les aménagements de voirie, la création d'ouvrage de franchissement de la voie ferrée ainsi que les ouvrages annexes (y compris bassin de rétention) liés au projet de Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors sur la commune, le projet relevant de l'intérêt général.

ARTICLE USP-3 : ACCES ET VOIRIE

3.1. Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise la preuve, par un acte authentique ou par voie judiciaire, de l'existence d'une servitude de passage suffisante permettant l'accès à la parcelle et sa desserte par les réseaux (en application de l'article 682 du Code Civil).

3.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de sécurité, de défense contre l'incendie, de la protection civile, de la collecte des déchets.

3.3. Les voies nouvelles se terminant en impasses doivent comprendre en leur partie terminales une aire de retournement.

3.4. Secteurs Ue1 et Ue2 : les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies publiques et privées doivent être adaptées à la circulation des véhicules lourds et à la desserte des constructions et installations.

ARTICLE USP-4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1. EAU POTABLE

4.1.1. Toute construction, installation ou lotissement nécessitant une alimentation en eau doit être raccordé au réseau public d'eau potable par des canalisations souterraines.

4.2. ASSAINISSEMENT EAUX USEES

4.2.1. Toute construction, installation ou lotissement le nécessitant doit être raccordé au réseau public d'assainissement.

4.2.2. En cas d'impossibilité technique de raccordement, un dispositif d'assainissement autonome est admis à condition d'être conforme à la réglementation en vigueur. Il doit être conçu de façon à être mis hors circuit et permettre le raccordement direct de la construction au réseau, quand celui-ci sera réalisé.

4.2.3. Secteurs Ue1 et Ue2 : Les eaux industrielles doivent faire l'objet d'un pré-traitement avant rejet au réseau.

4.3. ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES

4.3.1. Toute construction, installation ou lotissement le nécessitant doit être raccordé au réseau public d'eaux pluviales.

4.3.2. En absence ou l'insuffisance de réseau de collecte des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir le traitement des eaux pluviales à l'intérieur de celui-ci. Les aménagements nécessaires à la limitation des débits évacués de la propriété sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain. Il devra être réalisé des ouvrages hydrauliques de rétention des eaux pluviales dimensionnés de façon à recueillir tout événement pluviométrique de fréquence centennale.

Le débit de fuite de chaque opération devra être limité à 2 litres/seconde par hectare aménagé.

4.4. ELECTRICITE, TELEPHONE ET TELEDISTRIBUTION

4.4.1. Les nouvelles lignes de distribution d'énergie électrique basse-tension, les lignes téléphoniques, le réseau de télédistribution doivent être enterrés.

ARTICLE USP-5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

5.1. Tout lotissement ou division de propriété doit être établi de telle sorte qu'il garantisse l'utilisation rationnelle des terrains environnants, préservant le caractère des sites et paysages et réservant en outre toute possibilité pour l'accès et l'assainissement éventuel des lots ultérieurs.

5.2. Il n'est pas fixé de minimum parcellaire sauf en cas de recours à l'assainissement autonome : le terrain doit avoir une superficie au moins égale à 1000 m<sup>2</sup>.

ARTICLE USP-6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

- 6.1. **Tous secteurs :** En dehors des espaces urbanisés de la commune, les dispositions de l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme s'appliquent aux abords de la RN 31, la RD 915.
- 6.2. **Secteurs Uc, Ue1, Ue2 et Us :** Les constructions doivent observer un recul de 10 mètres minimum par rapport à l'emprise publique.
- L'article 6.2 peut ne pas s'appliquer aux guérites et bureaux de gardiens de faibles dimensions qui peuvent être édifiés à l'alignement ou sur un retrait au moins égale à 1,00 mesuré depuis la limite d'emprise publique.
- 6.3. **Secteur Uv :** Les constructions et ouvrages doivent être implantés en limite d'emprise publique ou sur un retrait au moins égale à 1,00 mesuré depuis la limite d'emprise publique.
- 6.4. **Tous secteurs :** Sont autorisées à déroger aux règles générales énoncées ci-dessus, les constructions suivantes :
- les extensions mesurées de bâtiments inférieures ou égales à 25% de la SHOB, de la SHON et de l'emprise au sol de la construction principale,
  - les annexes mesurées jointives ou non inférieures ou égales à 25% de la SHOB, de la SHON et de l'emprise au sol de la construction principale, qui doivent s'implanter en limite d'emprise publique ou sur un retrait au moins égale à 5,00 mesurés depuis la limite d'emprise publique.
  - les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages et aménagements permettant de lutter contre les nuisances et inondations.
- qui doivent s'implanter en limite d'emprise publique ou sur un retrait au moins égale à 1,00 mesurés depuis la limite d'emprise publique.
- les reconstructions de bâtiments détruits à la suite d'un sinistre autre qu'inondation y compris leurs extensions mesurées, pour lesquels l'implantation initiale, doit être respectée.

ARTICLE USP-7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

- 7.1. **Secteur Uc :** Les constructions doivent être implantées en limite séparative ou observeront un recul au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment (L=H/2) avec un minimum de 5 m.
- 7.2. **Secteurs Ue1 et Ue2 :** Les constructions doivent observer un éloignement des limites séparatives de 5 mètres minimum sauf en cas de parcelles inférieures à 2500 m<sup>2</sup> sur lesquelles les constructions peuvent s'implanter en

limite séparative si elles ne jouxtent pas une zone d'habitat. Si une parcelle jouxte une zone d'habitat, le recul est porté à 10 mètres.

- 7.3. **Secteur Us :** Les constructions doivent observer un recul au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment (L=H/2) avec un minimum de 5 m.
- 7.4. **Secteurs Uc, Ue1 et Us :** sur les terrains bordés par la rivière de l'Épte, de la Moréte ou du ruisseau de l'Aulnaie, il doit être observé un recul de 10 m par rapport à la berge de ceux-ci.
- 7.5. **Secteur Uv :** Les constructions et aménagements doivent être implantés en en limite ou en retrait.

ARTICLE USP-8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES

- 8.1. Il n'est pas fixé de prescription spéciale.

ARTICLE USP-9 : EMPRISE AU SOL

- 9.1. **Secteur Ue1 :** Il n'est pas fixé de Coefficient d'Emprise au Sol.
- 9.2. **Secteur Uc et Ue2 :** Le Coefficient d'Emprise au Sol des constructions y compris leurs annexes ne doit pas excéder 65% de la superficie de la parcelle.
- 9.3. **Secteur Us :** Le Coefficient d'Emprise au Sol des constructions y compris leurs annexes ne doit pas excéder 50% de la superficie de la parcelle.
- 9.4. **Secteur Uv :** Il n'est pas fixé de Coefficient d'Emprise au Sol.

ARTICLE USP-10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

- 10.1. **Secteur Uc :** La hauteur des constructions mesurées du point le plus bas ne doit pas excéder 10 mètres mesurés par rapport au terrain naturel à l'aplomb des façades hors installations de caractère technique ou architectural nécessaires au fonctionnement des édifices.
- 10.2. **Secteur Ue1 :** La hauteur des constructions mesurées du point le plus bas ne doit pas excéder 15 mètres mesurés par rapport au terrain naturel à l'aplomb des façades hors installations de caractère technique ou architectural nécessaires au fonctionnement des édifices.
- 10.3. **Secteur Ue2 et Us :** La hauteur des constructions mesurées du point le plus bas ne doit pas excéder 12 mètres mesurés par rapport au terrain naturel à

l'aplomb des façades hors installations de caractère technique ou architectural nécessaires au fonctionnement des édifices.

10.4. Secteurs Ue1 et Ue2 : Des dépassements des hauteurs prescrites dans les articles précédents peuvent être autorisés pour les installations de caractère technique nécessaire au fonctionnement des établissements ou des éléments architecturaux mineurs hors installations de caractère technique ou architectural nécessaires au fonctionnement des édifices.

10.5. Secteur Uv : La hauteur des constructions ne doit pas excéder 4 mètres mesurés par rapport au terrain naturel à l'aplomb des façades.

ARTICLE USP-11 : ASPECT EXTERIEUR

11.1. GENERALITES

11.1.1. Les constructions doivent présenter un aspect en harmonie avec le caractère ou l'intérêt des architectures et paysages avoisinants.

11.1.2. Le permis de construire peut être refusé pour des constructions dont les façades ne présentent pas une unité architecturale ou dont les volumes et les matériaux portent préjudices au caractère de l'environnement paysager ou bâti ancien.

11.1.3. Tout pastiche d'une architecture archaïque ou étrangère à la région est interdit.

11.1.4. Secteurs Ue1 et Ue2, les enseignes commerciales ou publicitaires doivent être placées sur l'enveloppe du bâtiment et ne dépasseront pas le point haut des acrotères ou des fatigages du bâtiment.

11.2. ADAPTATION AU SOL

11.2.1. Les constructions doivent par leur style et leur conception être adaptées à la topographie du sol

11.3. ASPECT

11.3.1. Les teintes principales doivent être choisies dans des valeurs moyennes (ni claires, ni foncées). Les teintes vives sont autorisées ponctuellement.

11.3.2. Est interdit l'emploi en parement extérieur de matériaux d'aspect médiocre; les parpaings ou briques creuses non revêtus.

11.4. TORTURES

11.4.1. Les matériaux de couverture doivent être mats et de teinte foncée. Pour les constructions anciennes et leurs extensions, les matériaux d'origine ou similaires sont autorisés.

11.5. CLOTURES

11.5.1. Les nouvelles clôtures doivent être constituées de grillages en treillis soudés plastifiés de couleur vert foncé ou de haies d'essences locales doublées ou non d'un grillage non visible depuis la voie publique.

11.5.2. Les portails doivent être métalliques et peints. Des éléments maçonnés sont ponctuellement autorisés au droit des entrées charretières.

ARTICLE USP-12 : STATIONNEMENT

12.1. Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins actuels et futurs des usagers, des visiteurs et des services, doit être assuré en nombre suffisant en dehors des voies de circulation.

12.2. Les aires réservées au stationnement doivent être paysagères.

12.3. Le stationnement, les aires de manœuvre et de chargement/déchargement des poids-lourds doit être prévu à l'intérieur de la parcelle, en dehors des voies et emprises publiques.

ARTICLE USP-13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1. Les plantations existantes y compris les haies doivent être maintenues ou remplacées par des plantations constituées d'essences locales.

13.2. Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être traités en espaces verts d'agrément.

13.3. Secteurs Uc, Ue1, Ue2, Us : les limites des parcelles jouxtant les zones N et A doivent être plantées de rideaux d'arbres ou d'arbustes d'essences locales.

13.4. Secteur Uv : le pourtour de ce secteur sera paysagé.

**SECTION 3 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

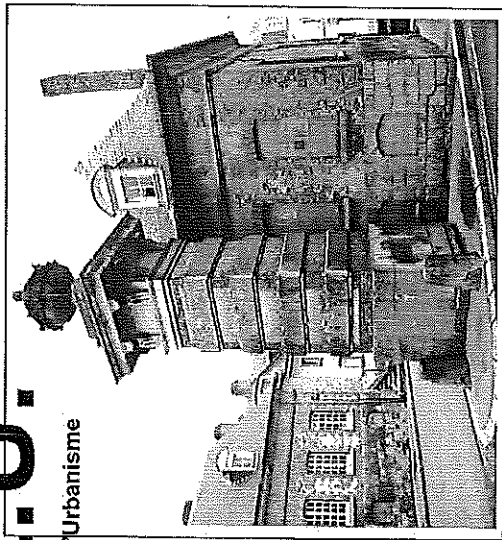
ARTICLE USP-14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1. Il n'est pas fixé de COS.

# Canton de GOURNAY-EN-BRAY GOURNAY-EN-BRAY

## 3. Règlement

**P.L.U.**  
Plan Local d'Urbanisme



**Révision**  
Presenté le : 06/02/2004  
Adoptée le : 12/04/06  
Approuvée le : 16/02/07  
Modifiée le : 01/02/2008  
et le : 09/06/2009  
et le :



## VI- PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES FIGURANT AU REGLEMENT GRAPHIQUE

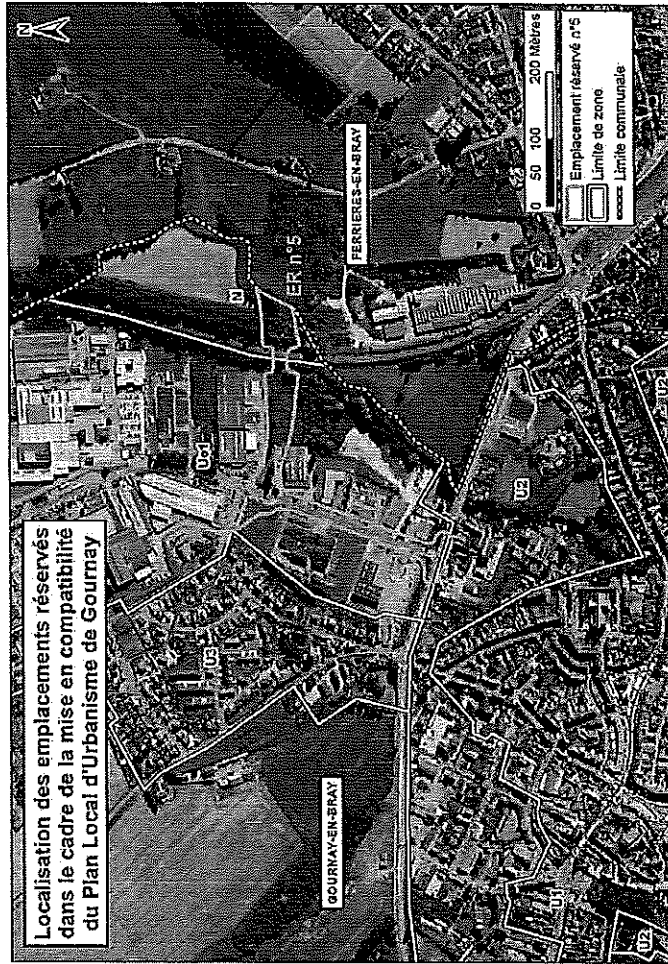
### 5. LES EMBLEMENTS RESERVES

En application des articles L123-17 du Code de l'Urbanisme, il est rappelé que le propriétaire d'un terrain à bâtir réservé par un Plan Local d'Urbanisme pour un ouvrage public, une voie publique, une installation d'intérêt général ou un espace vert, peut, dès que le plan est opposable aux tiers, même si une décision de sursis à statuer qui lui a été opposée est en cours de validité, exiger de la collectivité ou du service public au bénéfice duquel le terrain a été réservé, qu'il soit procédé à son acquisition dans les conditions et délais mentionnés aux articles L230-1 et suivants du code de l'urbanisme.

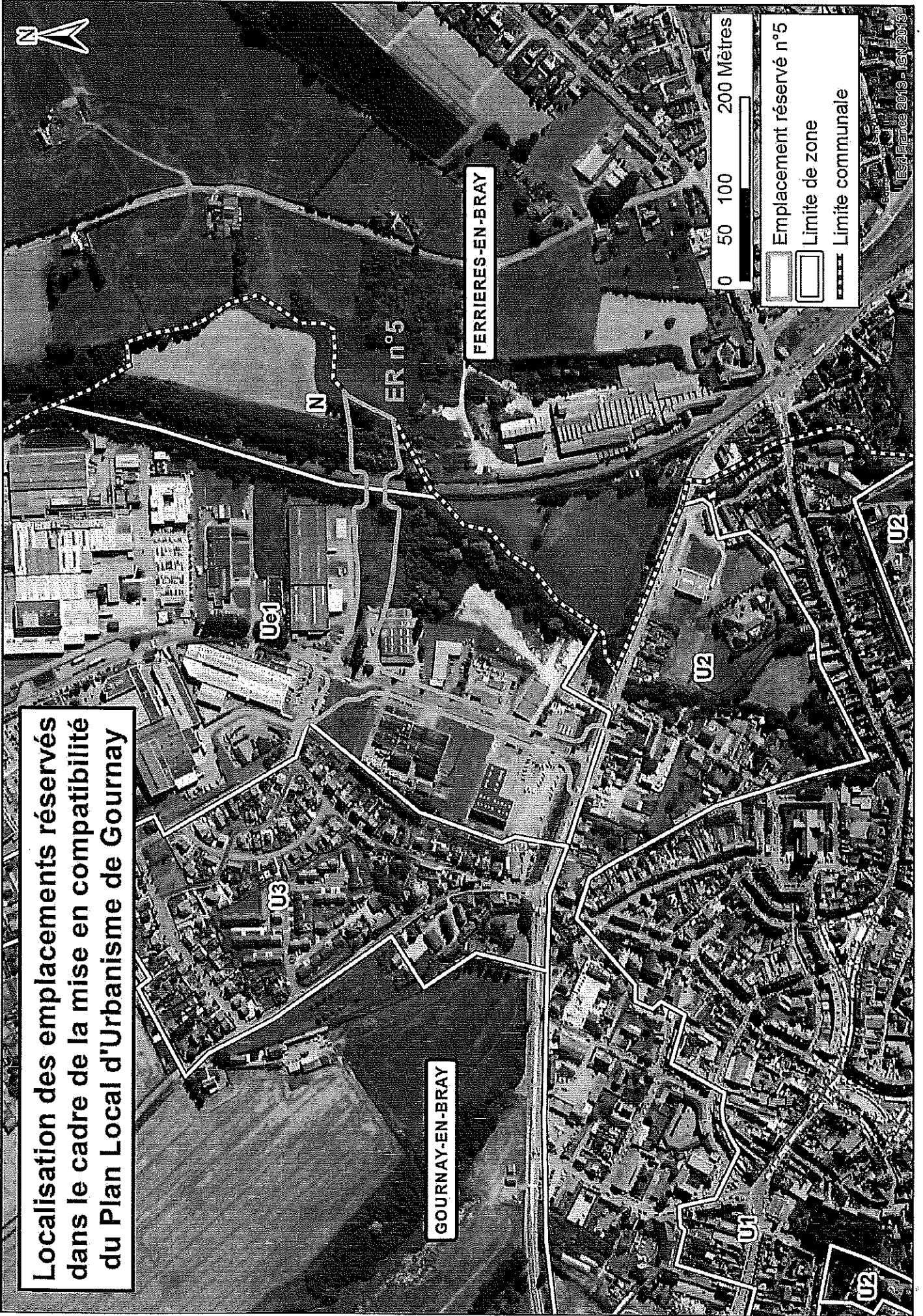
La collectivité ou le service public au bénéfice duquel le terrain est réservé doit se prononcer dans un délai d'un an à compter de la réception en mairie de la demande du propriétaire. En cas d'accord amiable, le prix doit être payé au plus tard deux ans à compter de la réception en mairie de cette demande.

5 emplacements réservés ont été institués.

N°	OBJET	BENEFICIAIRE	SECTION	PARCELLE	NOM DE ZONE	SURFACE APPROXIMATIVE
1	Amélioration du virage	Commune	AZ	145	U3	100 m²
2	Déplacement du lit du cours d'eau	Commune	AM	139	U3	1 500 m²
3	Aménagement autour du centre culturel	Commune	AH	11, 12, 17	U2	5 390 m²
4	Aménagement d'un jardin d'eau	Commune	AH	3	Ns	21 695 m²
5	Aménagement de voiries pour le franchissement de la voie ferrée lié au projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors	SNCF Réseau	AE	107, 108, 135, 151, 156, 159, 175, 176	N, U2 et Ue1	21 777 m²



Localisation des emplacements réservés  
dans le cadre de la mise en compatibilité  
du Plan Local d'Urbanisme de Gournay



GOURNAY-EN-BRAY

FERRIERES-EN-BRAY

0 50 100 200 Mètres

- Emplacement réservé n°5
- Limite de zone
- Limite communale



Emplacement réservé n°5

Propriété : SYSTRA DTE-DOP SIG 11/2014  
Source : PLU Gournay

**Localisation des emplacements réservés  
dans le cadre de la mise en compatibilité  
du Plan Local d'Urbanisme de Gournay**

ER n°5

U3

