

Contribution du groupe Europe-Ecologie-Les Verts de Cergy-Pontoise

à l'enquête publique sur le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors.

Fret ferroviaire, fret fluvial, c'est mieux que la route !

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Le groupe local des écologistes Europe-Ecologie-Les Verts (EELV) de Cergy-Pontoise souhaite porter à votre connaissance les éléments suivants.

Nous constatons tout d'abord que cette enquête publique ne porte que sur un tronçon à électrifier alors que l'enjeu est la reprise du fret sur une ligne historique secondaire (appelée à l'origine la deuxième ligne de Dieppe) mise en service vers 1870, pour décharger la ligne Achères-Rouen via Serqueux-Gisors. Aujourd'hui, la suite du trajet vers Paris est devenue la ligne J, où la circulation de voyageurs franciliens est intense (deux-trois trains par heure et par sens traversent notre agglomération via Eragny-sur-Oise, Saint-Ouen-l'Aumône, Pontoise et Osny). **Nous déplorons cette limitation du domaine de l'enquête publique à la simple électrification d'un tronçon et demandons que l'enquête soit élargie aux impacts du fret sur l'ensemble du trajet.** Nous contestons également la volonté de tout faire transiter par la métropole parisienne. **Nous demandons l'étude d'un itinéraire alternatif au moins pour les 50% de convois qui ne font que traverser l'Île-de-France, comme le proposent les contributions 94, 152 et surtout 139.**

Nous nous interrogeons également sur la faisabilité économique d'un projet qui nécessite déjà de lourds investissements sur le tronçon Serqueux-Gisors, et qui ne chiffre pas tous les travaux indispensables pour la sécurisation de la ligne et ceux nécessaires à la qualité de vie des riverains et des habitants des zones concernées. **Nous demandons une étude approfondie sur ce point.**

Nous sommes bien sûr favorables au report modal, encore très insuffisant, du fret routier sur le rail et les voies d'eau. En effet, un train d'environ 750 mètres de long chargé à plein évite la circulation de 50 semi-remorques sur le réseau routier. Ce report modal diminuerait les encombrements et la pollution atmosphérique, si préjudiciables à la santé de l'ensemble des Franciliens. De plus, la situation actuelle de fret majoritairement routier contribue fortement au dérèglement climatique par le rejet de gaz à effet de serre. Nous soutenons les propositions intéressantes que développe la contribution 139 sur le fret fluvial.

Nous tenons cependant à préciser les conditions qui doivent s'imposer au développement du fret ferroviaire sur la ligne J, enjeu sous-jacent de la présente enquête publique, afin de permettre son acceptabilité par la population, notamment par les riverains.

Ainsi le fret ferroviaire ne doit plus utiliser les très polluantes locomotives diesel (nuisances sonores et atmosphériques) qui circulent encore, même sur des tronçons électrifiés. **Nous demandons que ces vieilles locomotives, qui sont encore utilisées par trop de transporteurs privés (automobiles, céréales, sable et cailloux), soient interdites par le propriétaire du réseau ferré.**

La vitesse de 100 km/heure envisagée à toute heure est une source de nuisances nocturnes aggravées pour la qualité du sommeil et donc la santé des riverains au sens très large. En

effet la fraîcheur et le silence de la nuit élargissent beaucoup la zone d'impact du bruit. **Nous demandons que la vitesse des trains de fret soit modulée par l'organisateur de la circulation en fonction de cette diffusion spécifique du bruit.**

Il faut aussi s'attaquer à la source du matériel qui produit le bruit. Il est regrettable que l'enquête publique n'évoque que des mesures de limitation de propagation du bruit avec merlons, écrans anti-bruit et protection phonique du bâti très proche. Ces mesures nous semblent coûteuses et inefficaces car limitées aux riverains très immédiats, et nous doutons de leur réalisation tout au long du trajet ! **En conséquence nous demandons à SNCF-Réseaux de moderniser en priorité matériel roulant et voies.**

Par ailleurs, cette ligne historique présente diverses faiblesses structurelles que le dossier d'enquête publique n'évoque pas.

Les passages à niveau de la ligne J sont nombreux mais indispensables à la vie des communes sur la traversée de Cergy-Pontoise (au moins un passage à niveau par commune). Ceux qui étaient supprimables l'ont été au fil de l'urbanisation de notre agglomération. **Nous tenons à signaler qu'il reste des passages à niveau « points durs » : la fermeture des barrières plus fréquente sur une ligne déjà très chargée entraînera de vraies difficultés des circulations routières et des trajets de vie quotidienne dans les villes et villages concernés.**

Les villes se sont développées de part et d'autre de la voie ferrée et le bâti, pour partie ancien, n'a pas été conçu pour supporter les importantes vibrations dues au poids et à la vitesse des trains de fret d'aujourd'hui. **Travaux d'isolation, de confortement du bâti ou dédommagements doivent être évalués et budgétés tout au long du trajet.**

Sur le plan géologique, la ligne a des points de faiblesse spécifiques. Ainsi à Eragny-sur-Oise, entre Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Ouen-l'Aumône, elle longe un haut de falaise sous miné par une profonde zone de carrières (zone urbanisée en surface). De Pontoise vers Gisors, elle suit le cours de la Viosne, dans une zone de marais du Parc Naturel Régional (PNR) du Vexin français. L'ancienneté du remblai, rapiécé par morceaux, est facteur de fragilité : supportera-t-il les conséquences de l'intensification du trafic en termes de poids et de vibrations ? **Nous demandons la réalisation d'études d'impact sur ces deux points. Et cela nous paraît un argument supplémentaire pour interdire les vieilles locomotives diesel, vu leur poids !**

Ce problème de fragilité ponctuelle des infrastructures est décrit précisément dans plusieurs autres contributions.

Des solutions existent : absorbeurs de vibrations, meulage régulier des voies, etc... Malheureusement l'accident de Brétigny-sur-Orge nous a prouvé à quel point ces dernières années le simple entretien des infrastructures a été négligé.

Nous demandons que l'ensemble des vérifications, études et travaux soit réalisé tout au long du trajet avant l'ouverture du trafic de fret.

Nous rappelons aussi que la ligne J partage déjà un tronçon avec une ligne de fret (nord-sud) en service de part et d'autre de la gare d'Eragny-Neuville. Les voies supportent déjà des convois vers Calais, Boulogne-sur-Mer qui surchargent le passage du trafic voyageur. **Quelles sont les prévisions réelles de trafic fret pour ce secteur fragile de la ligne J aux alentours de la gare d'Eragny-Neuville?**

Nous refusons plus généralement que sur cette ligne le développement du fret s'accompagne d'une dégradation du transport des voyageurs.

Bien évidemment nous ne nous opposons pas à l'électrification du tronçon Serqueux-Gisors. Et nous réaffirmons notre intérêt pour le développement de transports alternatifs à la route. Mais, puisque l'enjeu de cette enquête est la réouverture du fret sur cette ligne secondaire, depuis Le Havre jusqu'à Paris et au-delà, nous insistons sur :

- la nécessité d'études d'impact supplémentaires,
- l'amélioration et l'entretien des voies,
- la mise en œuvre de solutions concertées,
- l'amélioration du matériel roulant,
- la limitation de la vitesse la nuit dans les zones urbanisées,
- le respect des voyageurs et des riverains

Enfin, nous rappelons que notre vision de l'avenir, du local au global, n'intègre pas cette circulation massive de produits et d'objets venus du bout du monde et souvent fabriqués dans des conditions de travail dégradantes. Cette surconsommation de biens matériels épuise les richesses naturelles, entraîne un dérèglement climatique, produit des montagnes de déchets. Le développement soutenable et le bien-être des populations impliquent la sobriété dans la consommation, et moins de déplacements pour les produits et les objets.

Vous remerciant par avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre contribution, nous vous prions d'agréer, monsieur le Commissaire, l'expression de nos sincères salutations.

Pour le groupe local d'Europe-Ecologie-Les Verts de Cergy-Pontoise,

La Secrétaire,

Pierrette BORGNE