

Les associations des riverains SNCF de Noisy-le-Sec

Les cahiers d'acteurs sur le projet de liaison ferroviaire Paris / Charles-de-Gaulle



Les associations des riverains SNCF de Noisy-le-Sec

L'association de défense des riverains de l'A3 et A86 et leur environnement, a été enregistrée à la Préfecture de la Seine Saint Denis le 22 mai 1975 sous le N° 75-1136. L'association noiséenne pour le respect des conditions de vie des riverains jouxtant les voies ferrées, a été enregistrée à la préfecture de la Seine Saint Denis le 22 octobre 1996 sous le N° 96-12327.

Ces deux associations ont en commun de défendre les riverains dans le quartier du « Petit Noisy » et de lutter contre toutes les nuisances (bruit, pollution, non respect de l'individu) qui portent atteinte à leur environnement et à leurs conditions de vie au quotidien.

Elles ont décidé d'agir en commun ponctuellement pour que leur environnement soit considéré et respecté conformément à la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et à l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

Une pétition confirme la volonté des riverains, de dénoncer leurs conditions de vie déplorables, d'obtenir la résorption du point noir du « petit noisy » reconnu par les services publics et inscrit en rattrapage dans le contrat Plan-Région 2000-2006, et de s'opposer à tout nouveau projet,

toute nuisance supplémentaire étant inacceptable.

Coordonnées :

Mme Andrée Girard – 15, avenue de Strasbourg - 93130 Noisy-le-Sec
Tél. : 01 48 48 11 31 - Courriel : andree.girard@wanadoo.fr

I - ENVIRONNEMENT DU « PETIT NOISY »

I-1 Actuellement

L'emprise de la SNCF sur le Petit Noisy représente un nœud ferroviaire très important et complexe.

À partir de la gare de Noisy vers la province, les voies sont bordées de zones pavillonnaires ponctuées d'immeubles collectifs. **C'est une zone fortement urbanisée** (voir photo ci-contre), contrairement à ce qui est écrit dans la note de synthèse du projet CDG Express (page2/4).



Les nuisances SNCF se sont vraiment intensifiées depuis quelques années à cause :

- augmentation incessante du trafic (550 trains/jour en 1998 – 600 trains/jour en 2000 et à ce jour 630 trains/jour)
- augmentation du FRET (trafic ininterrompu toutes les nuits)
- vitesse des trains (trains de voyageurs et marchandises vont de plus en plus vite)
- pollution avec les manœuvres de diesel sur la grande ceinture
- travaux d'entretien qui se font principalement la nuit

Les bruits SNCF sont supérieurs à 75 décibels de jour comme de nuit

- toute nuisance supplémentaire est inacceptable

I-2 Avec les projets TGV EST et CDG Express

Le trafic

TGV EST + 60 trains/jour, le CDG Express + 152 trains/jour dans un 1^{er} temps, et 285 trains/jour dans un 2^{ème} temps.

Au total : 630 + 60 + 285 = 975 trains/jour soit une augmentation de trafic de 54,76 % + le trafic FRET toujours en augmentation + les travaux de nuit.

Ce sera une autoroute ferroviaire avec un trafic intense ininterrompu nuit et jour en zone fortement urbanisée, c'est intolérable et invivable

Impacts environnementaux du projet CDG Express

Il est mentionné dans le dossier du maître d'ouvrage :

« Le choix de réaliser l'infrastructure en tunnel sous la partie la plus urbanisée de l'itinéraire correspond, même s'il s'agit d'un choix plus onéreux, à un parti pris de respecter le mieux possible l'environnement humain et naturel. **Les nuisances sonores seront fortement réduites grâce à l'enfouissement** ». Or, entre la gare de Noisy et l'entrée du tunnel, **la zone fortement urbanisée n'a pas du tout été prise en compte dans le projet.**

C'est humiliant pour nous riverains, de ne pas du tout avoir été considérés.

Le respect de l'environnement humain et naturel (cité ci-dessus) comment est-il appliqué ? dans le quartier du « Petit Noisy » – fortement urbanisé – il faut le répéter.



Pollution avec les manœuvres de diesel sur la grande ceinture.

II – LE PROJET CDG EXPRESS

II-1 Choix d'une ligne ferroviaire dédiée aux passagers aériens.

Ce sera une ligne « grand standing » prévue pour des usagers aisés. Les riverains du 93 ne pourront pas l'emprunter ni pour aller travailler, ni pour se déplacer dans le département, mais en subiront les nuisances et plus particulièrement sur Noisy-le-Sec **zone à ciel ouvert**.

La remarque (page 53 du dossier maître d'ouvrage) « le CDGE est un service à TOUS entre Paris et Roissy-CDG » n'a pas été prise en compte ni dans les scénarios trafic, ni dans les bilans associés.

II-2 Choix de l'itinéraire

Connaissant l'impact inévitable des effets vibratoires d'un tunnel traversant des zones fortement urbanisées, entre l'espace SNCF à Noisy-le-Sec et La Poudrette à Pavillons sous Bois le parcours pourrait longer le canal de l'Ourcq qui, à cet endroit, traverse une zone industrielle (à part une école et l'hôpital Jean Verdier à Bondy). Pourquoi cette option n'a-t-elle pas été étudiée techniquement et financièrement ?

II-3 Les travaux pour la mise en œuvre du projet CDG Express

Au niveau de Noisy, les travaux devraient durer deux ans et plus. Les travaux de raccordement aux voies existantes se feraient par phases : terras-

sements dans la journée et travaux de nuit pour ripage de voies et raccordements.

Or, les riverains ont encore en mémoire les nuits de cauchemar qu'ils ont subies pour la mise en œuvre d'EOLE, des travaux qui ont duré neuf mois, jour et nuit.

– travaux insupportables – à ne pas renouveler sous la même forme

Il est mentionné dans l'organisation des travaux du CDG Express que des précautions acoustiques seraient prises pour limiter les nuisances.

Or, après avoir subi à nouveau sur le site de Noisy, des travaux de nuit pour réfection d'un mur de soutènement sur le Paris-Bâle qui ont duré 4 mois, de décembre 2002 à mars 2003, nous avons dû écrire jusqu'au Ministre pour enfin avoir des informations sur les précautions acoustiques à appliquer pour travaux de nuit.

M. Le Ministre a chargé le Directeur SNCF de Paris Est de nous répondre. Le courrier hélas confirme que les travaux importants doivent se faire de nuit et que les dispositifs lumineux pour éviter les avertissements sonores ne sont pas utilisables sur la majorité des chantiers.

Alors comment interpréter les précautions acoustiques mentionnées ci-dessus ?

Les nuisances liées au travaux

Extraits de la lettre adressée le 4 juillet 2003 par François Nogué, Directeur de la SNCF Paris-Est, à Madame Girard, Présidente de l'association Noiséenne pour le Respect des Conditions de Vie des Riverains jouxtant les voies ferrées.

« (...) J'ai bien conscience de la gêne que la proximité des voies SNCF peut causer aux riverains. La technique particulière du chemin de fer nécessite parfois la mise en place d'équipements lourds. Les travaux se font, sauf pour la construction de lignes nouvelles, sur des tronçons déjà existants, parfois situés en plein centre ville, et qui supportent un trafic important (Transilien, fret et Grandes Lignes), comme à Noisy-Le-Sec. C'est pourquoi les travaux importants doivent se faire de nuit, période où le trafic est le moins chargé et, donc, où les clients sont moins pénalisés.

Il s'agit également d'assurer la sécurité des agents travaillant sur les chantiers. Moins de trains signifie moins de risques d'accidents. La sécurité est un des éléments qui rend également les chantiers bruyants car, afin de les protéger des circulations restantes, les agents sont alertés par système d'avertissements sonores dont la puissance est calculée par rapport à l'environnement sonore du chantier. Il n'existe malheureusement que très peu d'alternatives à ce système. Le dispositif lumineux que vous évoquez ne peut jouer son rôle à 100 % que sur des sites très particuliers et n'est donc pas utilisable sur la majorité des chantiers de travaux de la SNCF (...) »

III - DEMANDE DE MODIFICATION DU PARCOURS PROPOSE

Nous demandons qu'une étude de faisabilité soit faite sur un parcours différent (mentionné ci-dessus), entre Noisy-le-Sec et la Poudrette à Pavillons.

Au niveau de Noisy-le-Sec et en amont du « Petit Noisy » zone non urbanisée, le patrimoine SNCF est vaste (voir plan ci-dessous).

A cet endroit, les voies SNCF en provenance de la gare de l'Est sont situées à quelques mètres du canal de l'Ourcq, le parcours peut ensuite suivre le canal de l'Ourcq pour rejoindre la Poudrette. Au vu des riverains, sauf contraintes techniques et avis contraires de personnes habilitées de RFF, ce projet nous semble réalisable.



Le choix de cet itinéraire permettrait :

- d'éviter les zones urbanisées sur Bondy et Noisy-le-Sec, sans augmenter la longueur du parcours
- le respect de l'environnement humain et naturel (de chaque côté du canal, la zone étant essentiellement zone industrielle – sauf une école et l'hôpital Jean Verdier).

IV – CONCLUSION

1 - Au vu de tous nos problèmes actuels, nous voulons un environnement digne pour y vivre, aussi nous demandons expressément la réalisation de protections phoniques pour la résorption de point noir dans le « Petit Noisy » prévue dans le contrat plan-région 2000-2006.

2 - Compte tenu de toutes les nuisances supplémentaires que nous apporterait le projet CDG Express

- compte tenu que ce projet profiterait seulement

à 15 ou 20 % des passagers aériens de Roissy-CDG pour un coût d'investissement qui nous paraît démesuré par rapport à tous les besoins environnementaux dans notre département, laissé pour compte depuis plusieurs années

- compte tenu qu'une liaison directe existe déjà avec le RER B

les riverains ne peuvent accepter ce projet, et restent dubitatifs sur l'utilité et l'investissement d'un tel projet.

3 - Toutefois, si la politique et les arguments commerciaux l'emportent sur le bien-être des riverains, nous contestons son itinéraire actuel et demandons une étude de modification du parcours.