

Les Hérissons de Courdimanche

30, Allée de la Chandelle

95800 – COURDIMANCHE

lesherissonsdecourdimanche@gmail.com

<http://www.herissons.fr/>

Page Facebook : [Les-Hérissons-de-Courdimanche](#)

YouTube : <http://www.youtube.com/user/HerissonsTV>



M Sylvain ALONSO
Chef de projet
Réseau ferré de France
Direction Régionale Île-de-France
174 Avenue de France
75013 Paris

Courdimanche, Le 26 novembre 2014

Objet : Contribution de l'association « Les Hérissons de Courdimanche » à la concertation L 300-2 visant à la création de garages de rames – Branche CERGY dans le cadre du schéma directeur du RER A

Copie : Yvan Tixier, STIF – Chargé de projet schémas directeurs des RER
Luc Robert, SNCF – Directeur de développement Transilien

Monsieur Le Chef de Projet,

A l'heure du bilan de la concertation L 300-2 visant à la création de garages de rames sur la commune de Courdimanche pour la branche Cergy dans le cadre du schéma directeur du RER A, nous avons le plaisir de vous transmettre une synthèse de 10 positions, que la présente concertation a eu le mérite de mettre en lumière :

1. Nous notons que les bénéfices attendus par ce projet pour les usagers du RER A ont été reconnus durant la concertation comme « faibles ». Le caractère d'intérêt général de ce projet est donc discutable.
2. Contrairement au projet de garages, le projet de « 4^{ème} voie à quai » semble essentiel. Toutefois ce projet est mal conçu puisqu'à ce stade, et comme nous vous l'avons fait remarquer, non seulement il n'inclut pas la sécurisation des voies, mais il en plus vous établissez qu'il génère des suppressions de train supplémentaires plus ou moins importantes selon le nombre de voies de garage envisagées. Cette corrélation nous paraît inadaptée.
3. Nous réaffirmons notre demande à ce que le projet dit de la « Plaine des Linandes » soit considéré et investi, car bien que présenté comme complexe à mettre en œuvre, et peu soutenu par RFF, il apporte une capacité de réponse aux besoins d'infrastructures exprimés initialement par RFF. Se priver de cette option est peu compréhensible.

4. Nous réaffirmons notre volonté de préserver la cadre de vie ainsi que la plaine et retenons que si le projet devait se faire sur Courdimanche une couverture semi-lourde inhérente, dotée en surface d'un espace végétalisé rendue aux Courdimanchois serait mis en œuvre. Nous insistons sur le fait que cette couverture devra impérativement couvrir toutes les positions de garage en fond d'arrière-gare. Nous prenons acte que le principe d'une couverture a été rendu obligatoire après l'étude acoustique pour la zone pavillonnaire située après le pont. Au vue des différentes possibilités de couverture, seule la couverture semi-lourde est recevable, et permet de retrouver un espace végétalisé avec passage piéton. C'est donc uniquement ce type de couverture qui doit être porté devant le STIF.
5. De même, en regard des dégradations induites par un tel projet avant le pont, nous demandons la mise en place d'une couverture légère permettant de couvrir totalement les rames garées. Cela permettant de garantir le cadre de vie des maisons à proximité du pont, ainsi que les premiers immeubles des Toscanes.
6. Nous insistons pour que le projet affine les solutions pour que toutes évolutions permettant de maintenir la cadre de vie ainsi que la plaine en regard des dégradations induites comme questionnés dans notre courrier d'avant concertation et complémentaires aux aspects sonores (pollution visuelle, poussières, éclairages de nuit, odeurs, vibrations, produits toxiques, flore et faune, nappe phréatique, ensoleillement) soient précisés. Par exemple, la dépose des rails doit être l'occasion de doter les nouveaux rails de traitement anti vibration performant. Cela a été évoqué par RFF. Cela doit désormais être acté.
7. Pour limiter au maximum les nuisances extrêmes liées à la phase de travaux, la possibilité de débiter les travaux par la mise en place de la couverture a été évoquée par Rail Concept. C'est ce « dispositif travaux » qui doit être porté devant le STIF.
8. L'évacuation des terres doit être intégralement ou quasi intégralement effectuée par voie de chemin de fer. Le chiffre de 2 convois par jour ouvrés a été évoqué. Il doit désormais être acté.
9. Nous nous opposons à tout accès travaux par le trou n°7 du Golf. En effet, le Golf est un élément essentiel de l'environnement de Courdimanche, il n'est donc pas acceptable de le dégrader, voir de prendre le risque de sa disparition. La rue Vieille Saint-Martin n'est pas non plus une option envisageable. Son étroitesse ainsi que sa forte urbanisation ne sont pas adaptées à la circulation de camions de chantier.
10. L'association souhaite également continuer à être associée au projet au-delà de la concertation L300-2, avec la mise en place d'un comité de suivi, avec réunions mensuelles.

Philippe BOSSUET

Président de l'association « les Hérissons de Courdimanche »

