DIRECTION TERRITORIALE HAUTE ET BASSE NORMANDIE
38 bis, rue Verte
CS 11066 - 76173 Rouen CEDEX
TÉL. : +33 (0)2 32 76 03 66 - FAX : +33 (0)2 32 76 03 80

SNCF RÉSEAU

Madame Guylaine CHIRONNIER
Présidente du Collectif Alertes et Ripostes Fret
27, Chemin du Clos des Anglaises
95300 PONTOISE

Rouen, le 27 MARS 2015

N/Réf. : SP/AD 15-180 – Affaire suivie par Sadirith PHENG.
Objet : Modernisation Serqueux Gisors.
Courrier en recommandé avec AR n°1A 074 447 0822 6.

Madame la Présidente,

A l'issue de notre réunion du 19 novembre 2014, vous nous avez remis un questionnaire au nom du collectif Alertes et Ripostes Fret.

Je tiens à porter à votre connaissance les éléments suivants relatifs à vos questions, reprises point par point ci-dessous :

1) ***Nous réitérons notre demande de la lettre du 11 juillet concernant le bruit. L'oreille humaine n'est pas sensible à une modélisation mais aux pics de bruit. Si 13 trains circulent la nuit entre 23h et 6h du matin, nous aurons à supporter un pic de bruit toutes les 26 minutes, avec un seuil maximum entre 30 et 40 secondes.***
Quels sont les pics provoqués par un train de fret ?
Nous demandons, comme vous l'avez promis, de nous remettre, avant l'enquête publique le graphique coloré de modélisation des bruits sur Pontoise, sans et avec protection telle qu'elle est faite pour Ferrières-en-Bray, et qu'il en soit de même pour toutes les associations.

Un modèle numérique permet de prévoir les niveaux sonores pour chaque habitation en tenant compte du nombre de trains attendus et ainsi d'identifier les habitations qui doivent faire l'objet d'une protection. Le modèle est paramétré avec des mesures sur le terrain. La signature acoustique des trains est intégrée au modèle qui procède à l'extrapolation du bruit à l'horizon du projet + 20 ans. Le modèle majore les paramètres intégrés.
Les seuils retenus par la réglementation ne sont pas liés au bruit de chaque passage mais sont fonction du bruit cumulé sur chaque période. Ce cumul intègre à la fois le nombre et la valeur des pics.

Concernant les pics de bruit, le niveau sera différent selon les bâtiments, la distance à la voie et l'étage concerné, la vitesse des trains...

Les études acoustiques sont encore en cours et leurs résultats seront consultables au moment de l'enquête publique prévue pour septembre 2015.

2) ***Des produits dangereux voire létaux vont être transportés dans des zones très fortement urbanisées.***
Quelle est la législation sur les zones de sécurité à respecter entre les voies et les maisons pour ce genre de transport ?

L'itinéraire alternatif via Serqueux-Gisors a principalement pour vocation le transport de conteneurs en provenance ou à destination du port du Havre.
Néanmoins, SNCF Réseau n'est que le gestionnaire de l'infrastructure et ne peut préjuger à long terme du type de marchandises transportées.
Les règles de sécurité imposées au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer sont définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »).
Outre les procédures d'expédition, cet arrêté prescrit les dispositions relatives aux conditions de construction et d'entretien des matériels (wagons, conteneurs, caisses mobiles....) utilisées pour transporter les marchandises dangereuses, la formation des personnels, les conditions de sécurité au chargement, déchargement ainsi que les obligations de tous les intervenants dans la chaîne du transport.

3) ***Les vibrations n'auraient aucune conséquence sur les bâtis selon vos dires. Nous savons qu'une contrainte répétée entraînera à la longue fissures et déstabilisation des bâtis : « effet d'écrouissage ». Déjà à Conflans-Ste-Honorine la pose de traverses béton a provoqué des vibrations conséquentes et fissures des habitations.***
Nous vous demandons la carte de propagation de ces vibrations autour des voies.

Il n'existe pas à ce jour pas de réglementation française sur les vibrations liées à une infrastructure de transports. Aucune norme ni texte réglementaire national ou européen ne cite de valeur vibratoire maximum à respecter. S'il existe des valeurs sur la mise en péril des bâtiments (apparition de fissures), ces valeurs peuvent changer suivant les sources.
Les seuils vibratoires garantissant la tenue mécanique d'un bâtiment sont de l'ordre de 4mm/s à 8mm/s. Concernant la perception humaine, les vibrations peuvent être perçues à partir de 0,1 mm/s. Les niveaux vibratoires à partir desquels une gêne est potentiellement ressentie par les riverains sont donc très inférieurs à ceux pouvant générer des dommages aux structures des bâtiments.
De plus, chaque bâtiment répond de façon spécifique aux vibrations.
Bien que les vibrations décroissent rapidement avec la distance à la voie, les vibrations peuvent être perçues nettement par les riverains situés à proximité immédiate des voies.

Bien qu'il n'existe pas de réglementation, SNCF Réseau a néanmoins mené une réflexion dans le cadre de l'étude d'impact sur cette problématique. Il ressort de cette analyse que pour les maisons les plus proches (à environ 5m de la voie) les vitesses maximales de vibration sont de l'ordre de 1.5mm/s, soit inférieures au seuil de 4mm/s qui garantit la tenue mécanique des constructions y compris celles dont la structure est en mauvais état.

4) ***Problème des sols, ce souci a déjà été évoqué et est resté sans réponse. Les trains longent et passent au-dessus de la Viosne : communes traversées Chars, Santeuil, Courcelles, Boissy-l'Aillerie, Osny, Pontoise, avec de multiples bras morts à Osny et petits étangs le long de la voie à Montgeroult.***
Vos services ont-ils étudié les extensions des alluvions de la rivière et la qualité des matériaux ? Les alluvions étant compressibles, ils entraînent des tassements différentiels. L'effondrement de l'auberge penchée à Boissy-l'Aillerie en est le parfait exemple.

L'ensemble de l'itinéraire entre Le Havre et la Région parisienne est compatible avec une charge à l'essieu de 22,5 tonnes permettant la circulation des trains de marchandises prévus sur l'itinéraire (cf. annexe 6.2 du document de référence du réseau ferré national qui décrit les principes et procédures pour l'accès aux infrastructures ferroviaires françaises, disponible sur le lien suivant : *http://www.rff.fr/fr/drr_telechargement/2014/annexe6-2*).

SNCF Réseau s'assure, au travers d'une surveillance régulière de la voie, et le cas échéant d'opérations de maintenance préventives ou correctives, de la sécurité des circulations ferroviaires.

5) ***Nous n'entendons parler que de Serqueux-Gisors. Les problèmes de la ligne J sont très importants : zones humides, constructions sur du remblai, ponts...***
Quand ces problèmes vont-ils être d'actualité ?

Le présent questionnaire a été remis à l'équipe projet dans le cadre d'échanges sur le projet de modernisation Serqueux-Gisors. Les questions plus générales portant sur la ligne J devront être abordés par ailleurs avec les interlocuteurs appropriés.

6) ***RFF dit que les trains appelés à circuler ne seront ni plus lourds ni plus bruyants que ceux du 19^{e} siècle.***
Comment des trains de 750m voire même à l'avenir de 1km pesant 22,5 tonnes à l'essieu, peuvent-ils être comparés à des trains de 450m roulant à 40km/h ?
Si avec la rénovation les mesures complémentaires sont en nocturne 58dBA et en diurne 68 dBA, sans la rénovation en nocturne il y aura 68 dBA soit 10 dBA de plus c'est-à-dire trois fois de plus que le bruit admis, et en diurne 73 dBA de plus c'est-à-dire près du double de bruit admis. La ligne J n'est pas appelée à être modernisée selon vos affirmations.

Aucune comparaison ne peut être faite entre les trains de fret actuels et des trains du 19^{e} siècle.

L'impact sonore des trains de fret est une préoccupation européenne majeure depuis une dizaine d'années.
Des traitements linéaires à la source (diminution du bruit au contact entre la roue et le rail) permettent de limiter le bruit à l'émission comme des « absorbeurs sur rail » mais les gains dépendent de la pose du rail et sont très faibles.

Il est possible d'agir directement sur le matériel : à titre d'exemple entre les premiers TGV ayant circulé en 1981 sur la ligne Paris Lyon Marseille et ceux de la dernière génération, le niveau sonore a baissé d'environ 14 décibels.
Dans le cadre du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, la réglementation impose à SNCF Réseau de traiter les Points Noirs Bruit créés sur les zones indirectement affectées en cas d'augmentation dite significative (plus de 2 dB(A)). Les seuils réglementaires correspondant sont de 68 dB(A) la nuit et 73 dB(A) le jour. SNCF Réseau va au-delà de la réglementation en traitant également sur les zones concernées, les Points Noirs Bruit existant en l'absence du projet.

7) ***Impacts sur la santé : qu'en sera-t-il du sommeil ? Des réveils réguliers, des insomnies ? Les effets du bruit sur la santé (recommandations du bruit OMS Europe) dit :***
   - ***Entre 40 et 55 dBA : troubles psychologiques (stress, gêne)***
   - ***La plupart des personnes ressentent la fatigue générale liée au bruit nocturne***
   - ***A long terme les personnes sensibles deviennent plus sensibles aux maladies.***

Les valeurs minimales d'isolement des logements définies par la réglementation dans le cadre de la résorption des PNB permettent de s'approcher des seuils recommandés par l'OMS. En effet pour un sommeil de bonne qualité, l'OMS indique que le niveau sonore intérieur ne devrait pas excéder 30 dB(A) pour un bruit continu (ce qui ne sera pas le cas puisque les circulations passeront de façon ponctuelle). Quand le bruit de fond est bas, le bruit excédant 45 dB(A) LAmax devrait être limité.

Les valeurs minimales d'isolation fixées dans l'annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004 permettent de garantir un niveau moyen de 35 dB(A) dans le logement entre 22h et 6h.

8) ***Compte tenu du trafic voyageur important et de la demande croissante de ce trafic, quels sillons seront retenus pour le fret ?***

La méthodologie retenue pour évaluer la capacité disponible sur l'axe consiste à intégrer dans un premier temps l'ensemble des circulations voyageurs et les plages travaux (périodes d'interruption des circulations ferroviaires pour permettre la maintenance de l'infrastructure), avant d'insérer les sillons fret dans les intervalles restant disponibles. Cette méthodologie se traduit notamment par l'absence de circulations fret en heures de pointe du matin et du soir. S'agissant plus particulièrement du trafic voyageurs de la ligne J, le schéma de secteur du réseau Saint-Lazare Nord, approuvé par le STIF le 11 décembre 2013, ne prévoit pas une augmentation notable du trafic sur la ligne.

9) ***Confirmez-vous qu'il n'y aurait pas de fret le weekend et les jours fériés ?***

Comme nous vous l'avons indiqué lors de précédentes rencontres, il y aura probablement très peu de circulations fret les dimanches et lundis du fait du calendrier d'activité des plateformes logistiques. Cet état de fait est observé depuis plusieurs années.

Par ailleurs, des plages travaux pourront être programmées certaines semaines sur l'itinéraire alternatif ce qui pourra limiter significativement, les semaines concernées, le nombre de trains de marchandises.

10) ***Dans le PowerPoint du 9 janvier 2014, je cite : « le Conseil Général se prononce pour un fret de transit (Hors Ile-de-France) en faveur d'un grand contournement francilien. Ce contournement se ferait par Amiens vers l'est et par Mézidon-Le Mans vers le sud. » RFF va-t-il respecter cette demande du Conseil Général ? Les 25 trains attendus sont-ils vraiment pour l'Ile-de-France ?***

Le projet de modernisation de l'itinéraire Serqueux-Gisors a pour objectif de favoriser la liaison du port du Havre vers son hinterland (sa zone de chalandise), principalement pour le trafic de conteneur. 80% des trains de conteneurs du port du Havre vont vers la région parisienne. Le reste du trafic ferré passe en partie aussi par Paris pour rejoindre Valenton, où les trains se reforment pour être dirigés vers des destinations plus lointaines.

Les deux autres itinéraires mentionnés, par Serquigny et Evreux d'une part, et par Amiens d'autre part, présentent de fortes contraintes, et ne correspondent pas aux besoins des entreprises ferroviaires qui veulent un parcours le plus court et le plus fluide.

L'objectif du projet est de créer un itinéraire alternatif, c'est-à-dire de performance équivalente pour les entreprises ferroviaires, à l'itinéraire historique passant par Rouen et Mantes-la-Jolie. L'itinéraire passant par Gisors est le plus approprié.

11) ***Le tronçon Serqueux-Gisors vient d'être refait à grand renfort de publicité. Toutes les nouvelles technologies sont mises en place. RFF dit « pour un train de fret, le bruit est dû essentiellement au frottement entre la roue et le rail et aux vibrations qui se propagent ». Après Serqueux-Gisors, les trains vont utiliser la ligne J la plus chargée en trains de voyageurs, ligne vétuste qui n'est pas appelée à être modernisée.***
Pourquoi prendre le risque de passage sur cette ligne ? L'état inquiétant de réseau ferré francilien n'est plus à démontrer. L'actualité récente ne porte-t-elle pas à réflexion quand on connaît la proximité des habitations avec les voies ?

Pour cette question, il convient de se reporter à la réponse n°4.

Par ailleurs, un des objectifs principaux de SNCF Réseau est de remettre en état les lignes existantes, par un très vaste programme de travaux de maintenance lourde.

12) ***Pont sur l'Oise. Le pont qui assure la liaison entre Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône est métallique. Il date de l'année 2000, c'est le projet de Monsieur Jolin qui avait été retenu. Il ne comporte pas de protections particulières pour atténuer les bruits pour les riverains.***
Ce pont va-t-il supporter le passage du fret ? En 2000 il n'y en avait pas. Ne craignez-vous pas que l'effet inévitable du phénomène d'écrouissage, engendre des déformations pouvant aller jusqu'à la rupture ?
Par ailleurs, les riverains revenant du pont vont avoir des nuisances sonores considérables.

Le pont métallique de Pontoise, comme l'ensemble de l'itinéraire entre Le Havre et la Région parisienne, est compatible avec une charge à l'essieu de 22,5 tonnes permettant la circulation des trains de marchandises prévus sur l'itinéraire. Ce pont métallique est un ouvrage récent avec voie ballastée. L'augmentation du niveau sonore de l'infrastructure lié à la présence de l'ouvrage est donc très limitée et sans commune mesure avec un ouvrage ancien en voie à pose directe (sans ballast).

13) ***Mesures du bruit. Une seule mesure faite pour Pontoise en zone périurbaine. Une seule mesure nous paraît insuffisante pour la modélisation. Bruitparif explique les limites de la modélisation : « Si elles constituent un premier état des lieux, les cartes établies ne peuvent pas être fidèles à ce qui se passe véritablement sur le terrain ». La modélisation n'est pas toujours bien adaptée pour les rues des centres urbains. Les situations de multiples expositions doivent être finement analysées. D'autres mesures sont-elles programmées, nous avons aussi des nuisances aériennes ?***

Les mesures ont pour objet de caler le modèle numérique. Huit points de mesure ont été déterminés entre Gisors et Conflans-Sainte-Honorine, dont les emplacements exacts vous ont été communiqués lors de la réunion du 26 mai à Pontoise. Le choix de l'emplacement des points de mesures est neutre pour la détermination des habitations à protéger (celles pour lesquelles les seuils réglementaires sont dépassés).

L'étude acoustique menée dans le cadre du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors prend uniquement en compte l'impact acoustique du projet. SNCF Réseau n'est pas compétent concernant d'autres types de nuisances.

14) ***Concernant les passages à niveau, les informations sont très floues et passablement contradictoires. Dans les brochures, données dans les concertations, il est affirmé que « la fermeture d'un passage à niveau, c'est la sécurité pour les usagers de la route et du train ».***
Lors d'une réunion de maires, il s'est dit (mais pas écrit) : « les passages à niveau ne seront pas fermés car cela génère des frais élevés pour donner d'autres alternatives ».
- ***Comment est identifié un passage à niveau qui doit être fermé ?***
- ***Combien de fermetures sont envisagées ? Quels passages ?***
- ***Allez-vous brader la sécurité au profit de l'économie ?***

Dès 1997, l'Etat s'est engagé dans une politique active de sécurisation des passages à niveaux en mettant notamment en œuvre un programme national de suppression et d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

Depuis juin 2008, un plan de sécurisation des passages à niveau a été mis en œuvre. Il contient un programme d'actions associant l'Etat, SNCF Réseau, et les gestionnaires de voirie, et vise notamment à poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des PN : non seulement les PN « préoccupants », mais également tous les PN, qui d'une manière ou d'une autre présentent un risque sensible.

Cette politique se traduit par la fermeture d'une cinquantaine de passages à niveaux par an.

Cette politique se traduit en outre par la mise en sécurité maximale de la section de ligne modernisée vis-à-vis des risques d'accident aux passages à niveau. Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors intègre ainsi la suppression de 9 passages à niveaux, sur la zone effective des travaux entre Serqueux et Gisors.
Les autres passages à niveau sur le parcours de la ligne existante non modernisée font l'objet du programme national de suppression des passages à niveaux qui priorise les passages à niveaux à fermer en fonction de leur degré de risque.

15) ***« La saturation des lignes du 19e siècle limite le développement portuaire du 21e siècle ».***
Ne pensez-vous pas que : « l'exploitation du fret ferroviaire doit être repensée. Les infrastructures aussi. Seule la construction d'une ligne nouvelle donnera la capacité d'approvisionner Paris et l'est de l'Europe par le rail au départ du Havre, de Rouen ».
Extrait du cahier d'acteur, Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure.
Que pensez-vous de ces réflexions ?

Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, en créant un itinéraire alternatif à l'itinéraire historique, répond à la demande future de transport dans des conditions satisfaisantes de fiabilité et de régularité

Le projet de modernisation permet de valoriser des infrastructures existantes et de limiter les impacts humains et environnementaux en limitant fortement la consommation d'emprises.

Enfin, la pertinence socio-économique du projet, avérée dans le cadre du projet de modernisation, ne pourrait se justifier dans l'hypothèse de création d'une ligne nouvelle compte-tenu des investissements qui seraient nécessaires.

La ligne nouvelle mentionnée dans le cahier d'acteurs concerne le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), dédiée principalement aux voyageurs, et qui permettra à terme de décharger la ligne historique.

16) ***Vous avez dit lors de la réunion de Conflans (juillet 2014) que vous n'étiez en charge du projet que jusqu'au point de Conflans. Nous avons des adhérents à Herblay, La Frette et au-delà encore.***
Qui est en charge du projet au-delà de Conflans ?

La portion de la ligne J traversant les communes de La Frette-sur-Seine et Herblay, n'est pas intégrée au périmètre d'études du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, qui s'étend de Motteville à Serqueux et de Gisors à Conflans-Sainte-Honorine pour les effets indirects du projet. Ces communes ne supporteront aucune modification de trafic liée au projet car le tronçon de ligne concerné est commun aux deux itinéraires.

17) ***Les protections acoustiques pour les riverains. Dans le PowerPoint du 26 mai à Pontoise, RFF dit devoir protéger une quarantaine de maisons individuelles et une***

dizaine d'immeubles, c'est-à-dire environ 70 habitations. Dans un précédent PowerPoint, vous vous engagiez à protéger 113 maisons et 15 immeubles.
Pourquoi cette diminution drastique ? Cette question a déjà été posée et est restée sans réponse.
Ce projet nous a été présenté comme le plus court et le moins cher, nous sommes très inquiets sur la volonté réelle de RFF à l'égard des riverains.
Quels sont les critères retenus pour décider de protéger une maison ?

Dans le cadre du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, la réglementation impose à SNCF Réseau de traiter les points bruit créés sur les zones indirectement affectées en cas d'augmentation dite significative (plus de 2 dB(A)). Les seuils réglementaires correspondant sont de 68 dB(A) la nuit et 73 dB(A) le jour. SNCF Réseau va au-delà de la réglementation en traitant également sur les zones concernées les points noirs bruit existants en l'absence du projet.

Il convient de préciser que l'identification des habitations à protéger se déduit ensuite directement du modèle acoustique et que le maître d'ouvrage ne dispose d'aucune « marge d'appréciation » à ce sujet. Les chiffres consolidés sont inscrits dans le dossier d'enquête d'utilité publique qui sera mis à disposition du public à partir de mi-septembre 2015.

18) *Doubles vitrages. Beaucoup d'habitations se sont équipées en doubles vitrages thermiques (pour faire des économies d'énergie, donc de frais de chauffage). Pour faire face aux nuisances sonores du fret, ce sont des doubles vitrages phoniques en plus des thermiques qui seront nécessaires. A Conflans, RFF a dit que les maisons déjà équipées de doubles vitrages n'auraient pas d'autres modifications.*
Vitrages thermiques et vitrages phoniques ce n'est pas la même chose. Les riverains ne subissaient pas de nuisances ferroviaires la nuit, ils en auront si ce projet aboutit. Nous attendons un éclaircissement et des garanties sur le sujet.

Les caractéristiques d'un double vitrage ne sont effectivement pas les mêmes selon qu'il s'agisse d'une protection phonique ou acoustique. Il existe aujourd'hui des fenêtres efficaces simultanément pour l'une et l'autre des protections.

SNCF Réseau a une obligation de résultats sur le sujet des protections acoustiques, il n'est donc pas envisageable que les riverains concernés par les protections ne soient pas protégés à hauteur minimale des seuils évoqués plus haut. C'est une obligation réglementaire.

Un diagnostic sera établi sur l'isolation acoustique de la façade pour chaque habitation concernée (chaque riverain concerné sera contacté individuellement) et aucune habitation à protéger ne sera exclue de cette démarche, qui sera initiée après l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet. Pour rappel, un projet est déclaré d'utilité publique dans un délai maximum réglementaire de 12 mois après la fin de l'enquête publique. Pour chaque logement concerné par un renforcement de l'isolation acoustique, les préconisations de travaux intégreront également la prise en compte du facteur thermique.

Concernant le déroulement des travaux proprement dits, chaque particulier sera maître d'ouvrage. Une convention pourra être établie afin que SNCF Réseau prenne en charge la

réalisation des travaux d'isolation acoustique et l'ensemble des dépenses correspondantes.

19) Quelles sont les conditions pour la construction d'un mur anti-bruit ?

La construction d'une protection acoustique est fonction de différents types de contraintes : techniques, d'efficacité et économiques.

Par ailleurs, une charte architecturale et paysagère a été élaborée et soumise aux Architectes et Bâtiments de France. Elle préconise une adaptation des protections acoustiques aux contraintes locales.

La réflexion autour de la mise en place de ces protections acoustiques se fera en étroite concertation avec les collectivités et les riverains concernés.

20) Qu'appelez-vous une isolation de façade ?

L'isolation de façade est une mesure qui permet d'isoler les ouvertures en façade d'une habitation par lesquelles le bruit peut pénétrer.

Cela consiste principalement en l'installation de doubles vitrages acoustiquement performants (et intégrant le critère d'isolation thermique) et au traitement des points acoustiquement faibles comme les systèmes de ventilation, des caissons de volets roulants si nécessaire.

21) Les populations ne vont plus pouvoir profiter des balcons, terrasses, jardins. Elles vont devoir vivre fenêtres fermées, de jour comme de nuit, si elles veulent éviter le bruit. Il y aura forcément des pics de chaleur à l'intérieur des habitations, comparables à n'en pas douter à des phénomènes de canicule, entraînant des conséquences graves pour les jeunes enfants et les personnes âgées.
Quelles sont les mesures envisagées pour pallier à ce danger ?

L'application des dispositions réglementaires impose au Maître d'ouvrage de privilégier, dès la conception du projet, les modes de traitement à la source (par écrans acoustiques), de sorte que la contribution sonore à terme de l'infrastructure ne dépasse pas les niveaux sonores maxima admissibles.

Cependant, la réglementation admet que ces objectifs de protection ne peuvent pas toujours être atteints : dans les cas où le traitement à la source ne permet pas de limiter la contribution sonore en deçà des niveaux maxima admissibles, pour des motifs liés à l'insertion dans l'environnement ou aux coûts de travaux que cela induirait, le Maître d'ouvrage devra envisager un traitement acoustique des bâtiments concernés.

Par ailleurs, suite à votre courrier en date du 11 mars 2015, nous prenons acte de vos remarques sur le compte rendu de la réunion du 19 novembre 2014. Les réponses apportées dans le présent courrier vous informent de l'ensemble des éléments demandés sur le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors.

En tout état de cause, soyez assurée, ainsi que l'ensemble des membres des associations constituant le collectif Alertes et Ripostes Fret, que la préoccupation majeure de SNCF Réseau concernant le territoire est d'intégrer de manière responsable le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, en prenant en compte les inquiétudes des riverains et de la population concernée.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'expression de mes respectueuses salutations.

Thierry Philippe
Chef du Service des Projets d'Investissement