

18 DEC 1983

**Conseil Général des Ponts et Chaussées**  
**3<sup>e</sup> Section**

99600342

08.1. 0563

**Rapport**  
**relatif aux nuisances générées**  
**par les activités du dépôt SNCF de la Vilette**

J'ai été chargé par M. Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, d'effectuer une expertise sur les nuisances générées par les activités du dépôt de la SNCF de Paris-La Vilette, à la suite d'un incident de santé ayant concerné une enseignante et une élève dans une école de la rue de Torcy (18<sup>e</sup>), proche du dépôt, le 13 novembre dernier, incident qui a provoqué une vive émotion dans le quartier et dont la presse s'est fait l'écho.

Ma mission ayant été définie le 20 novembre, je me suis rendu dès le lendemain matin 21 novembre dans les quatre écoles les plus concernées : 5, 7 et 12 rue de Torcy et 51, rue du Département, puis j'ai rencontré de nombreuses personnes directement concernées par le site de la Vilette dont la liste est donnée ci-dessous :

**1<sup>o</sup>) Personnes rencontrées**

**- Ecoles**

Dans les quatre écoles précitées, j'ai été accueilli par la directrice ou le directeur qui m'a fait participer à un conseil d'école, ce qui m'a permis d'écouter des réactions de parents d'élèves et d'enseignants

**- Associations du quartier**

De nombreuses associations sont actives sur les problèmes d'aménagement du quartier et de conditions de vie.

J'ai participé à une réunion organisée par certaines d'entre elles :

- association de la Chapelle (M. de Bresson)
- association Jardins d'Eole (M. Keller)
- association Gare aux pollutions (M. Duflo).

J'ai également rencontré Mme Delphis, représentante de la Fédération des Conseils de Parents d'élèves des Ecoles Publiques (FCPE).

**- Elus**

A la mairie du 18<sup>e</sup> arrondissement, j'ai eu un entretien avec le maire, M. Vaillant, assisté de Mme Bouygues, conseillère de Paris et de M. Lamy, adjoint chargé de la voirie, de la circulation, de la propreté, des espaces verts et de l'environnement.

A la mairie du 19<sup>e</sup> arrondissement, j'ai rencontré M. Blet, conseiller de Paris, très impliqué dans le dossier.

Pour ce qui concerne la mairie de Paris, j'ai eu un entretien avec M. Lefort, membre du cabinet de M. Tibéri, et responsable de l'environnement.

**- Administration**

J'ai rencontré Mme Morel, directrice de l'action sanitaire et sociale et ses principales collaboratrices ainsi que Mme Lévy, directrice de la protection du public à la préfecture de police.

J'ai eu un entretien avec le directeur du laboratoire central de la préfecture de police, M. Viellard et ses collaborateurs MM. Attia, Donati et Risler (qui a procédé aux mesures de la pollution de l'air sur le site).

J'ai rendu visite à M. Thibault, de la direction de la protection de l'environnement - service des pollutions atmosphériques - air et silence, à la mairie de Paris.

Enfin, j'ai vu le docteur Dab, spécialiste des questions de qualité de l'air, délégué général de l'association pour la prévention de la pollution atmosphérique APPA, qui est aussi conseiller de la direction de l'action sanitaire et sociale.

**- SNCF**

Après un contact téléphonique avec M. Beaudonnet, directeur du cabinet du président de la SNCF, j'ai rencontré :

M. Odoux, directeur de la région de Paris Est

M. Bonnepart, directeur du matériel et de la traction ainsi que ses collaborateurs, M Taurisson, chef du département des bogies du frein et du thermique et M. Garreau, chef de la division MTLM au département des locomotives.

M. Savelli, directeur délégué à l'environnement et son adjoint, M. Mühlstein

MM. Robinet, Chavarot, Tillerot, respectivement chargé des études installations et outillage sur la région Paris-Est, chef de la subdivision des études et du domaine à la direction de Paris-Est, chef du pôle matériel-traction à Paris-Est, M. Chavarot assurant, en outre, une coordination environnement pour la région Paris-Est.

M. Sergent, chef d'unité de production maintenance du site de la Villette

Mme le docteur Treyve, médecin du travail de la SNCF sur le site.

J'ai également eu un long entretien avec des délégués du personnel, représentants syndicaux, membres du CHSCT du dépôt de la Villette auxquels s'était joint M. Brun, délégué syndical régional.

J'ai passé enfin deux matinées sur le site pour observer les diverses activités.

## **2°) Analyse du problème**

Avant d'analyser la situation actuelle dans ce quartier de Paris et la nature des difficultés rencontrées, il est nécessaire de décrire brièvement les activités qui sont pratiquées sur le site du dépôt de la Villette.

### **a) Activités SNCF sur le site de la Villette**

On peut distinguer assez nettement deux types d'activités :

- le premier concerne la maintenance et l'entretien d'engins diesel de manoeuvres qui sont administrativement affectés au dépôt mais qui sont utilisés sur différents sites. Il y en a 139 au total mais 7 à 8 seulement sont présents simultanément à la Villette et ils y sont le plus souvent dans les ateliers, moteur arrêté, parfois pour plusieurs jours. Ce sont, pour la plupart, des engins de puissance analogue à celle d'un camion poids lourd (300 CV)
- le second type concerne des activités dites de « relais », c'est-à-dire des entrées et sorties de locomotives de ligne venant faire les divers pleins (gazole, huile, sable...), quelques vérifications, et attendant d'être appelées pour s'accrocher en gare de l'Est au train qu'elles auront à tirer. Il s'agit en fait d'activités de station service. Mais ces locomotives sont des engins puissants (3600CV pour les locomotives de la série 72000). En outre, elles donnent lieu à des arrêts et démarrages de moteur fréquents, sachant que par temps froid il est nécessaire de mettre en route le moteur assez longtemps à l'avance et de le laisser tourner avant que la locomotive n'aille rejoindre le train qu'elle doit tirer (préchauffage).

Pour être complet, il faut noter qu'il existe aussi une activité de « relais » pour des engins de manoeuvre mais qui est faible.

C'est l'activité de relais pour les engins de ligne qui est la source principale des problèmes rencontrés.

En 1997, on estimait à environ 27 le nombre d'entrées/sorties de gros engins diesel dans la station-service de la Villette. Il est aujourd'hui de l'ordre de 12 selon la SNCF en raison de mesures d'organisation prises.

Il convient enfin d'observer que la station-service est également utilisée pour des locomotives électriques.

Toutes ces activités se déroulent à proximité immédiate de bâtiments de logements et d'écoles, ce qui constitue une situation particulièrement défavorable. L'une des écoles, celle où a eu lieu l'incident du 13 novembre, est à la limite du site SNCF et domine celui-ci.

### **b) Contexte général du quartier**

Le problème posé par les pollutions que génère l'activité sur le dépôt de la Villette ne peut pas être analysé et donc résolu s'il n'est pas situé dans le contexte général du quartier, à cheval sur les 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements.

Ce contexte est marqué par un profond malaise de la population qui se sent méprisée.

Il y a une forte densité d'habitations et un manque certain d'équipements collectifs et d'espaces verts.

Une série d'événements au cours des dernières années n'a fait qu'accentuer le « mal être » des habitants.

Je cite ceux qui sont le plus souvent évoqués.

Certains terrains SNCF, dits Cour Maroc, situés du côté du 19<sup>e</sup> arrondissement, sur lesquels se trouvaient d'anciens dépôts SNCF ont été utilisés pour mettre les installations du chantier du RER, EOLE. A l'achèvement de ce chantier, le terrain a été mis à la disposition d'une société qui procède au traitement de déchets de bâtiment ou de travaux publics. Tout récemment, on y a découvert des fûts contenant des produits toxiques qui ont mis le quartier en émoi et provoqué de nombreuses réactions des habitants et des élus vis-à-vis de la SNCF accusée de ne pas contrôler l'usage qui est fait de son terrain. Il y a quelques années, un projet d'espace vert appelé « les jardins d'EOLE » avait été envisagé sur ce vaste terrain ; il avait, semble-t-il, reçu l'appui des maires des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements. Mais ce projet paraît largement compromis par un autre projet qui consisterait à créer une gare de frêt de la SNCF contre le dépôt de la Villette et à étendre les entrepôts de la société Tafanel qui reçoit par chemin de fer des boissons diverses (bière, coca-cola...) et les livre par camion dans plusieurs arrondissements de Paris. Les informations à propos de ce dernier projet ne sont pas très claires, ce qui crée déception et inquiétude chez les habitants.

Par ailleurs, un dépôt abandonné de la SNCF, situé le long du site de la Villette, rue Pajol, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement a été récemment occupé pendant plusieurs mois par les « sans-papiers », chassés de l'église Saint-Bernard. Cet espace avait été envisagé pour la réalisation d'une ZAC qui semble poser des problèmes, notamment quant au programme et au parti d'aménagement.

Tel est le contexte. On doit convenir qu'il n'est pas favorable.

La sensibilisation de la population aux pollutions engendrées par le site de la Villette s'est faite progressivement depuis 1994 en cohérence avec une sensibilité générale croissante à la pollution de l'air dans les villes. Elle s'est fondée sur l'arrivée de panaches de fumée dans les cours des écoles et les odeurs correspondantes, sur la pénétration de fines poussières dans des logements, sur la salissure des vitrages.

Les associations de défense des habitants se sont organisées, elles ont saisi la SNCF, les élus, les administrations et exigé que cesse la pollution. La presse s'est emparée du sujet et l'affaire n'a cessé de prendre du volume jusqu'à l'incident du 13 novembre dernier qui a porté à son comble l'exaspération de la population qui vit à proximité du dépôt de la SNCF.

Il convient de s'interroger sur la nature exacte du risque encouru.

### **c) Nature du risque**

Lorsque les préoccupations des habitants ont commencé à s'exprimer, les autorités chargées de veiller à la santé des populations (DASS, préfecture de police) ont fait preuve d'une grande prudence, peut-être tout simplement pour ne pas créer d'affolement. Certains, dont la directrice de l'action sanitaire et sociale, ont envisagé de faire faire une étude épidémiologique. D'autres ont fait remarquer qu'une telle étude serait longue et difficile et que son objet étant d'identifier l'existence éventuelle d'un risque pour la santé, elle était sans utilité puisque le danger que constitue pour la santé l'inhalation de fumées de Diesel était prouvé.

L'étude épidémiologique fut donc abandonnée.

En revanche, des mesures de la pollution de l'air ont été faites sur les lieux avec la pose de capteurs en quelques endroits. De même, des caméras ont été mises en place pour identifier les émissions de panaches de fumées. Trois campagnes de mesures ont été faites :

- du 13 novembre 1995 au 21 janvier 1996 par le laboratoire d'hygiène de la ville de Paris
- du 22 février 1997 au 20 mars 1997 par ce même laboratoire et par le laboratoire central de la préfecture de police
- du 12 mai au 3 juillet 1998 par ces deux laboratoires.

Cette dernière campagne concerne des mesures des divers polluants effectuées dans les écoles de la rue du Département et de la rue de Torcy. Elle se prolonge jusqu'à la fin de l'année par des mesures dans une école de la rue de Torcy qui concernent les particules fines (moins de 2,5 microns) qui pénètrent le plus profondément dans les poumons et sont caractéristiques des risques les plus sérieux que font courir les fumées de diesel.

Les trois campagnes de mesures montrent que globalement sur une journée la pollution de l'air n'est pas supérieure à ce qu'elle est dans Paris. En revanche, elles révèlent l'existence de pics de pollutions de courte durée (un quart d'heure en moyenne) mais atteignant parfois des niveaux élevés de concentration en polluants (NO<sub>2</sub> et particules fines).

Là est toute la difficulté du problème.

Nous ne sommes pas en présence d'une pollution de fond mais en face d'une pollution de proximité. Les panaches de fumée qui sont encore denses en raison des faibles distances se propagent de façon imprévisible et aléatoire et d'ailleurs les capteurs ne les mesurent que s'ils sont en contact avec eux.

La vue de ces panaches et la sensation de pouvoir être atteint par l'un d'eux crée un stress qui aggrave le risque de réaction de l'organisme, notamment chez les personnes asthmatiques.

Le docteur Dab estime que l'inquiétude est aujourd'hui telle chez les habitants et leurs enfants que le risque d'un accident grave n'est pas à exclure, risque accru par le fait que les habitants se sont mis à utiliser des médicaments de façon plus ou moins raisonnable.

La directrice de l'action sanitaire et sociale, Mme Morel, est désormais convaincue qu'on prendrait une lourde responsabilité en ne mettant pas rapidement un terme aux deux composantes du risque : des pics brefs de forte pollution et le stress de la population. Elle vient de mettre en place un comité d'experts, hors présence de l'administration, qui répondra aux questions des habitants, principalement des parents d'élèves et des enseignants.

#### **d) Attitude de la SNCF**

La SNCF a développé des arguments mettant en avant le fait que le niveau moyen de pollution autour de son site était du même ordre qu'ailleurs dans Paris et soulignant que globalement le chemin de fer contribuait peu à la pollution de l'air, beaucoup moins que la route. Tout ceci est exact mais comme je viens de le souligner, cela ne permet pas de répondre au problème posé.

Sous les pressions nombreuses et à tous les niveaux qui se sont exercées sur elle mais aussi parce qu'elle veut avoir pour politique de respecter l'environnement, elle a pris plusieurs mesures visant à réduire la pollution causée par le dépôt de la Villette.

Mais elle a donné l'impression de ne pas anticiper et a, en outre, mal communiqué sur les mesures qu'elle avait prises ou qu'elle envisageait de prendre, suscitant de la méfiance parmi les habitants et chez les élus.

Les mesures prises depuis 1996 sont diverses :

- réduction du nombre d'entrées/sorties dans la station-service (je l'ai mentionné plus haut)
- sensibilisation des agents à la nécessité de limiter au strict minimum le temps de fonctionnement des locomotives en stationnement
- utilisation d'une huile multigrade qui facilite les démarrages par temps froid et réduit la durée du préchauffage
- mise en place d'un écran en bordure de l'école du 5 rue de Torcy.

Des mesures plus ambitieuses ont été décidées et sont en cours d'application :

Il s'agit du remplacement des moteurs des engins de manoeuvres par des moteurs neufs du même type que ceux qui équipent aujourd'hui les poids lourds routiers ; 50 engins devraient, en première étape, être remotorisés à raison d'une dizaine par an, le dépôt de la Villette étant servi dès 1999. Ceci se traduira par une baisse sensible de la pollution en même temps que par une réduction du bruit. Selon la SNCF, les quantités de gaz rejetées, pour une utilisation donnée, seraient divisées par 3.

D'autres mesures sont à l'étude :

Il s'agit de remplacer les moteurs des locomotives de ligne (les 72000) qui ont une trentaine d'années et correspondent à des techniques largement dépassées.

Un appel d'offres a été lancé auprès de l'industrie pour la mise en place de nouveaux moteurs. Ceci suppose des études d'adaptation aux locomotives existantes. Il y aurait au maximum 20 locomotives à traiter, dont la totalité du parc de la Villette. La décision de donner suite à cet appel d'offre sera prise en fonction des propositions qui seront faites sous l'angle de la qualité technique et du prix. Si la décision est prise, on pourrait avoir un prototype à la fin de 1999 et il faudrait environ 3 ans pour équiper la vingtaine de locomotives.

Il est difficile de chiffrer la réduction des émissions tant que les techniques n'ont pas été choisies.

Enfin, la SNCF envisage de lancer une étude auprès d'industriels pour la conception et la réalisation de hottes de captage et d'épuration des fumées sortant des locomotives, une même hotte pouvant éventuellement être utilisée pour plusieurs locomotives. Un cahier des charges a été préparé par les services techniques de la SNCF.

Ces hottes seraient placées dans les zones où les locomotives stationnent et émettent leurs panaches de fumée (2 ou 3 zones). Ceci impliquerait de réserver certaines voies aux locomotives Diesel.

Mais le problème est d'une grande difficulté et les industriels consultés semblent embarrassés pour répondre.

La difficulté est de trois ordres :

- compte tenu du fort débit de fumées et de leur température élevée, l'efficacité de l'épuration est difficile à assurer en l'état actuel des techniques
- les locomotives concernées seront dans des zones déterminées mais elles se déplaceront. Il faut donc que les hottes aient une certaine mobilité, ce qui pose de gros problèmes techniques
- l'encrassement des filtres n'est pas à exclure, ce qui provoquerait de nouvelles pollutions.

Des études ont également été faites pour utiliser de nouveaux carburants tels que l'éther méthylique de colza ou l'aquazole (émulsion d'eau et de gazole) mais elles n'ont pas conduit à l'adoption de ces carburants, mal adaptés paraît-il à des moteurs anciens et qui entraîneraient, en outre, une perte de puissance.

La SNCF a essayé d'établir un « cahier des charges concernant l'éradication des nuisances dues aux rejets directs dans l'atmosphère sur les sites gare de l'Est - la Villette » en 1998. Ce document donne une liste d'études qui seraient à faire pour mieux connaître les pollutions et les effets des mesures déjà prises. L'idée était de faire accepter ce cahier des charges par les associations de riverains. Mais ce fut un échec en ce sens que les associations ne l'ont pas accepté.

Le document était trop compliqué et en mettant l'accent sur les études à entreprendre, il donnait l'impression que la SNCF différerait les décisions.

### **3°) Recherche d'une solution**

#### **1) Le contexte à prendre en compte**

La recherche d'une solution au problème que pose la pollution générée par le dépôt de la Villette doit tenir compte du contexte tel qu'il se présente aujourd'hui.

Trois éléments sont à prendre en considération :

- a) La sensibilité des habitants du quartier au problème est très grande ; elle est accentuée par le fait que plusieurs écoles sont très concernées.

Les habitants sont soutenus par les élus des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements et par le maire de Paris.

Ils ont l'appui des administrations de l'Etat en charge des problèmes de santé, notamment la direction de l'action sanitaire et sociale qui insiste sur les risques encourus.

La désignation d'un expert par le ministre chargé des transports a été très bien accueillie mais elle a fait naître de grands espoirs et par voie de conséquence, la colère serait grande si cela débouchait sur des demi-mesures.

- b) Le gouvernement a nettement affirmé sa politique de lutte contre toutes les atteintes portées à l'environnement et en particulier à la qualité de l'air. La loi sur l'air du 30 décembre 1996 s'est fixé comme objectif « la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

Parallèlement, les pouvoirs publics comptent sur un transfert d'activités de la route vers le rail pour réduire les pollutions de l'air. Ils exercent des pressions de plus en plus fortes sur les usagers de l'automobile pour qu'ils s'imposent une discipline dans l'utilisation de leur véhicule et choisissent des véhicules moins polluants.

Comment cela pourrait-il être suivi d'effet si l'on continuait d'accepter en plein Paris de forts pics de pollution, fussent-ils de courte durée, provoqués par les fumées de locomotives Diesel et les risques sérieux qu'ils font courir aux personnes sensibles, telles que les asthmatiques ?

- c) Enfin, le maintien d'une activité industrielle dans le quartier est souhaité par les maires et par les syndicats de la SNCF pour des raisons d'emplois. L'existence de la société Tafanel, à condition que celle-ci travaille en respectant certaines règles, est un exemple intéressant de plateforme intermodale puisqu'elle évite que les camions amenant les boissons ne pénètrent dans Paris, l'approvisionnement étant fait par train, seule la distribution vers les cafés et restaurants étant effectuée par camion.

De même, les ateliers qui fonctionnent sur le site SNCF de la Villette contribuent à assurer des emplois dans le quartier et participent à la vie économique du secteur.

## **2) Analyse de la solution envisagée par la SNCF**

J'ai rappelé ci-dessus les divers éléments qui composent la solution vers laquelle s'oriente la SNCF.

- remotorisation des petits engins de manoeuvre : c'est en cours
- remotorisation des gros engins de ligne : c'est à l'étude
- mise en place de hottes d'aspiration et d'épuration des gaz d'échappement des grosses locomotives en certains endroits du dépôt : c'est à l'étude.

Pour ce qui est des petits engins de manoeuvre, la démarche est bonne. On peut toutefois regretter que la SNCF n'ait pas saisi l'occasion pour traduire dans les faits sa volonté de protéger l'environnement en adoptant des solutions innovantes et d'avenir telles que le recours au gaz de pétrole liquéfié GPL, ou au gaz naturel ou à d'autres carburants « verts ».

En revanche, les mesures envisagées pour les gros engins de ligne ne me paraissent pas constituer la solution au problème eu égard au contexte que j'ai décrit. Ces mesures présentées il y a quatre ans auraient peut-être pu être acceptées, elles apparaissent insuffisantes aujourd'hui.

Remplacer des moteurs très anciens et usés par des moteurs modernes et neufs est incontestablement une bonne mesure. Elle est naturelle de la part de tout industriel qui veut maintenir en état son outil de travail et accroître ses performances.

Mais elle ne supprimera pas les panaches de fumées puisque la SNCF envisage de la compléter par la mise en place de hottes d'aspiration et d'épuration des gaz d'échappement sur le site.

Toute l'efficacité de la mesure dans le contexte particulier qui nous occupe repose donc sur la capacité de ces hottes à supprimer les panaches de fumée.

Or j'ai souligné plus haut les incertitudes qui existent et que la SNCF ne cache pas, quant à l'efficacité et à la fiabilité de ces hottes.

### **3) Solutions possibles :**

Mon avis est qu'il n'y a pas de solution au problème actuel qui ne serait pas fondée sur le départ du site de la Villette des activités de station service et de préchauffage pour les grosses locomotives de ligne.

A partir de là, plusieurs pistes de solution peuvent-être explorées, chacune ayant ses avantages et ses inconvénients en termes de coûts, de délais, de degré de suppression des nuisances.

J'évoquerai ci-après trois pistes :

#### **a) L'électrification des lignes entre Paris et Troyes**

Ce serait évidemment la meilleure solution pour ce qui est du respect de l'environnement puisqu'elle supprimerait les grosses locomotives Diesel sur les lignes desservant la gare de Paris-Est.

Elle est à l'étude depuis quelques années.

Dans un rapport du 3 octobre 1996 du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Louis Moissonnier, chargé d'étudier l'avenir de la ligne Paris-Bâle, s'exprimait ainsi à son sujet :

« Le problème de l'électrification se pose en tout premier lieu pour la section Troyes-Paris. Il semble difficile qu'à terme Troyes reste la seule agglomération de plus de 100 000 habitants qui ne soit pas desservie par une ligne électrifiée. L'inscription de cette électrification au futur schéma des infrastructures ferroviaires semble opportune, même si les travaux ne sont pas réalisés dans un court terme ».

Le coût de cette opération est évalué par la SNCF à 1,5 milliard de francs. A supposer que les financements soient disponibles et que la décision soit prise aujourd'hui, l'achèvement n'aurait pas lieu avant cinq ans.

C'est donc la solution d'avenir qui très probablement sera mise en œuvre mais elle ne résoud pas le problème posé aujourd'hui.

#### b) Le changement de locomotive Diesel/électrique

Cette formule consisterait à utiliser la traction électrique entre Paris et un site localisé sur le parcours Paris-Gretz, Gretz étant la limite actuelle des lignes électrifiées, avec changement de locomotive sur ce site pour passer de l'électricité au Diesel dans le sens Paris-province et du Diesel à l'électricité dans le sens province-Paris.

Trois sites paraissent possibles :

- Gretz Armainvilliers à 36 km de Paris gare de l'Est

C'est le lieu qui est suggéré par les associations du quartier de la Villette et certains élus, probablement parce que c'est l'extrémité des lignes électrifiées.

Mais la SNCF est très défavorable à cette solution qu'elle a étudiée, en réponse aux demandes des associations.

Le lieu à aménager n'est pas à Gretz même, mais à proximité. Il s'appelle le site de Salonique ; c'est aujourd'hui une simple plateforme de frêt spécialisée dans le transport du bois (grumes). Les trains y sont reçus et éclatés vers des destinations diverses. Il est très peu équipé.

La SNCF soulève deux types d'objections :

- l'importance et le coût des aménagements qui seraient nécessaires :

adaptation du plan de voies, création de 2 voies principales pour l'échange des locomotives, travaux de signalisation et de reprise des aiguillages, adaptation des caténaires, réalisation d'une station service, construction de bâtiments (administration, logistique, personnel de conduite)

D'après la SNCF, le coût total de ces travaux se situerait entre 120 et 145 millions de francs.

- les problèmes d'environnement :

Le site de Salonique est très proche de la forêt domaniale (site protégé), d'un parc de loisirs et d'un club sportif. On peut donc craindre des difficultés en matière d'environnement.

- Noisy-le-sec à 9 km de Paris gare de l'Est

Autour de la gare de Noisy-le-sec existe aujourd'hui un très vaste ensemble ferroviaire bordé sur une grande partie de sa périphérie par des installations industrielles. Il n'y a pas de logements à proximité immédiate du site et les écoles sont assez éloignées. J'ai pu le constater moi-même en visitant les lieux le 12 décembre.

La SNCF a des projets d'aménagement de ce site en liaison avec la réalisation du TGV Est.

La ligne E du RER (EOLE) passera par Noisy-le-sec.

Le site comporte en son centre de grands espaces actuellement plus ou moins délaissés sur lesquels il paraît tout à fait possible d'installer la station service et les équipements d'accompagnement, nécessaires pour les locomotives Diesel qui prendraient le relais des locomotives électriques.

Les risques de pollution pour le voisinage sont faibles. On pourrait d'ailleurs encore les réduire en équipant la station service et la zone de préchauffage des locomotives d'installations de captage et de traitement des fumées mais qui seraient beaucoup plus sommaires que celles qui seraient nécessaires sur le site de la Villette.

Compte-tenu de ce qui existe déjà aujourd'hui, le coût des travaux à réaliser serait nettement inférieur à ce qu'il serait pour Gretz.

- l'Ourcq

A cheval sur les communes de Pantin et de Bobigny le long du canal de l'Ourcq, à proximité de Paris, existe aujourd'hui ce qu'on appelle le chantier de l'Ourcq.

C'est un espace, plus réduit que celui de Noisy-le-sec, où l'on prépare les rames de trains de grandes lignes partant de la gare de l'Est : visite des voitures, nettoyage et menu entretien, composition des trains.

J'ai visité les lieux le 12 décembre. L'environnement est manifestement industriel et donc les problèmes d'environnement ont peu de chances de se poser.

En revanche, lorsque le TGV Est sera en fonctionnement, l'espace qui sera libéré par les rames ordinaires sera utilisé par les rames de TGV, de sorte qu'il y aura peu de place disponible pour les installations et voies nécessaires aux changements de locomotive.

Le chantier est en outre un cul de sac, ce qui créerait des difficultés pour ces changements et augmenterait sans doute la durée de l'opération.

Enfin, le chantier de l'Ourcq n'est pas une gare, contrairement à Noisy-le-sec. Un arrêt serait donc commercialement difficile à justifier.

A l'analyse, des trois sites possibles pour procéder aux changements de locomotive, c'est incontestablement celui de Noisy-le-sec qui est le plus approprié. Tel est aussi l'avis des services de la SNCF que j'ai consultés.

A l'encontre de la formule du changement de locomotive, la SNCF objecte un impact commercial négatif en raison de l'allongement des temps de parcours, qu'elle évalue à une douzaine de minutes.

Cet impact serait toutefois moindre si le changement de machine était effectué à Noisy-le-sec à cause de la présence de la ligne E du RER qui desservira le centre de Paris.

De ce fait, un arrêt un peu prolongé pourrait mieux se justifier commercialement qu'un arrêt à l'Ourcq ou à Gretz.

c) Déplacement sur le site de l'Ourcq des activités de station service et de préchauffage des locomotives qui sont aujourd'hui localisées à La Villette

Si le site de l'Ourcq soulève des problèmes pour effectuer les changements de locomotive, il semble par contre bien adapté pour se substituer au site de la Villette en ce qui concerne l'activité de station service.

Cette solution serait certainement la plus rapide et la moins coûteuse à mettre en œuvre. Elle exigerait la construction de la station service (petit atelier et réserve de gazole) et quelques aménagements de voies pour le stationnement et le préchauffage des locomotives.

Dans le secteur, elle aurait très peu d'impact environnemental négatif en raison du caractère très industriel et isolé du site.

Puisque beaucoup de trains sont aujourd'hui préparés à l'Ourcq et emmenés en gare de l'Est par une locomotive électrique (appelée « machine de remonte »), on pourrait peut-être accrocher en queue de train la locomotive Diesel (avec moteur tournant) de façon à éviter les difficultés résultant du parcours parasite de cette locomotive Diesel seule entre l'Ourcq et la gare de l'Est (difficulté de trouver ce qu'on appelle des « sillons de circulation » en raison de l'importance du trafic).

Les locomotives Diesel continueraient à passer par le site de la Villette mais sans s'y arrêter, de sorte que le phénomène d'émission de panaches de fumée serait supprimé.

En revanche, cette solution ne supprimerait pas les inconvénients résultant de la présence de locomotives Diesel de ligne en gare de l'Est (à noter, toutefois, que la remotorisation de ces locomotives réduirait lesdits inconvénients).

Les 3 solutions que je viens d'évoquer concernent les grosses locomotives Diesel.

S'agissant des petits engins dits de manoeuvre, je propose que l'on conserve sur le site de la Villette les activités de maintenance. Elles ont très peu d'impact sur l'environnement et cet impact va être prochainement réduit grâce à la remotorisation qui est en cours. Au surplus, on pourrait prendre des dispositions pour le traitement des fumées aux endroits où se produiraient les principales émissions (atelier, par exemple).

\*  
\*   \*  
\*

En conclusion, le problème que soulève la pollution causée par le site de la Villette est extrêmement complexe. Il requiert une réponse rapide et qui supprime le cœur des difficultés à savoir la présence sur le site des grosses locomotives Diesel.

J'ai évoqué ci-dessus plusieurs pistes de solution.

En attendant l'électrification jusqu'à Troyes qui est assurément la bonne formule, la meilleure solution du point de vue de l'environnement est celle du changement de locomotive à Noisy-le-sec car elle éliminerait toutes les grosses locomotives Diesel de l'ensemble du secteur sensible : la Villette-gare de l'Est.

Il reste naturellement à examiner son acceptabilité pour ce qui est de l'exploitation de la ligne Paris-Bâle.

Toutes les solutions auront des conséquences sur les habitudes de travail des agents de la SNCF (agents de maintenance, conducteurs...). Il faudra examiner ces conséquences sociales avec soin et les traiter convenablement car elles vont de pair avec les conséquences environnementales, financières et commerciales.

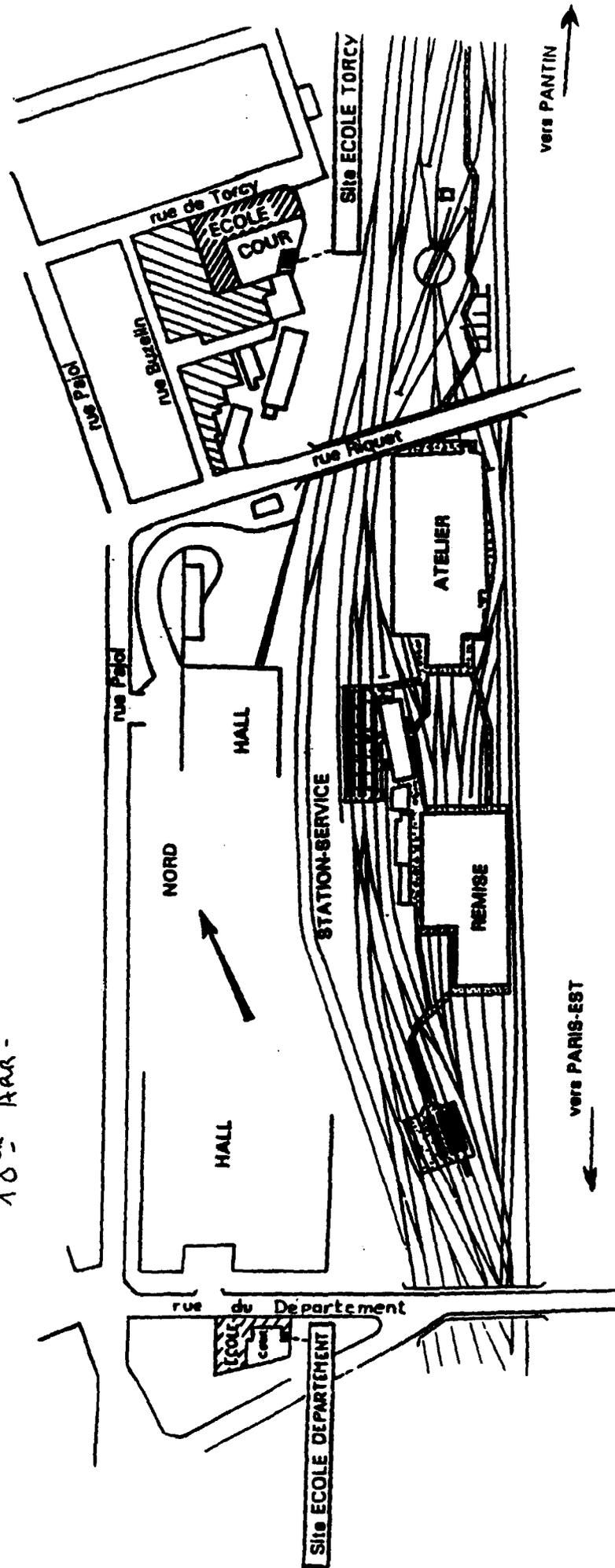
Etant donné l'extrême sensibilité de la population et les insuffisances qu'il y a eu jusqu'à présent en matière de communication sur ce dossier, je suggère que lorsque le choix d'une solution aura été fait, un comité de suivi soit constitué, associant des représentants des principales parties concernées.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping initial 'P' followed by several vertical strokes and a final flourish, all resting on a horizontal line.

**Pierre CHEMILLIER**  
**Ingénieur général des Ponts et Chaussées**

VUE GÉNÉRALE DU SITE DE LA VILLETTE

18<sup>ème</sup> ARR<sup>T</sup>



19<sup>ème</sup> ARR<sup>T</sup>

