

# RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIF AU PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE TARNOS (40) ↔ DOURGES (62)

## 2<sup>ème</sup> ENQUETE



Enquête publique unique du lundi 23 juin 2014 au mercredi 23 juillet 2014 inclus  
**ANNEXE** au rapport sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique  
Dépouillement des observations, courriers et courriels recueillis

JP. CHAULET : PRESIDENT

A. LE MORVAN : MEMBRE	D. VASSEUR : MEMBRE	M. BADAIRE : MEMBRE
P. DOLLE : MEMBRE	H. REDONDO : MEMBRE	P.J. LISSALDE : MEMBRE

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

## Ligne RFF : DEPOUILLEMENT DES 2 SECTEURS

### 2<sup>ème</sup> enquête AFA

Observations, courriers et courriels reçus dans les communes et/ou préfectures par le commissaire enquêteur concernant la ligne RFF

### THÈMES RECENSÉS

**Thème 1 : Nuisances sonores et vibrations ressenties par riverains – Pollution et santé**

**Thème 2 : Le transport des matières dangereuses**

**Thème 3 : La dépréciation immobilière**

**Thème 4 : Le tracé : variantes et suggestions**

**Thème 5 : Concertation et qualité du dossier**

**Thème 6 : Divers : les autres problématiques évoquées**

**NB :** Les thèmes retenus figurent à l'horizontale et les courriers figurent en verticale. Une croix est portée au regard de chaque observation et/ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué.

#### LIGNE RFF : SECTEUR 1

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
<b>COMMUNE DE VIGNEUX SUR SEINE</b>								
Obs 1	<b>X</b>	<b>X</b>			<b>X</b>		<b>X</b>	<b>Mme GIRAUD administratrice de « Elan Savigny Environnement »</b> a écrit : Mes remarques ainsi que celles de ELAN SE : Avis a priori positif pour l'AFA. Néanmoins la longueur des trains entrainera bruits et vibrations pour les riverains et espèces animales.

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								Quels produits seront transportés ? (déchets nucléaires par ex ?) ; Comment seront nous informé-e-s ? Comment l'impactage des travaux sera-t-il compensé ? Espèces replantées animales, végétales ? Murs antibruit ? Qui paiera ces compensations ? NB : Le public manque d'info sur cette enquête, il faut vraiment se motiver pour « arriver » à cette enquête !
Mail 14	X	X		X			X	<p><b>ANONYME</b></p> <p>Sur l'objet du projet : ce projet semble de premier abord positif puisqu'il va dans le sens du Grenelle de l'environnement et permettrait de soulager les autoroutes, encombrées de camions. Cependant, je constate après lecture de l'étude faite sur ce projet que bien des zones d'ombre subsistent, ne permettant pas de se sentir en confiance avec le projet.</p> <p>Pollution : le fait que les motrices qui véhiculeront ces wagons fonctionnent au diesel rajoutera de la pollution sur tout le long du parcours de cette autoroute ferroviaire Atlantique, en particulier dans nos communes franciliennes, déjà bien polluées.</p> <p>Sud de l'île de France et plateau intermédiaire de transbordement : le projet est flou sur un éventuel plateau de transbordement au sud de l'île de France. Où est-il prévu ?! Lorsque je vois à quel point les routes de Juvisy à Villeneuve Saint Georges sont déjà bouchées quotidiennement, sans oublier qu'à ce niveau seuls 2 ponts existent (Juvisy et Villeneuve Saint Georges) et que l'un d'eux est un vrai nœud routier (Villeneuve Saint Georges) créant des bouchons inextricables à longueur de journée, comment imaginer un plateau de transbordement au Sud de l'île de France ?!!! Nous n'arrivons déjà pas à circuler à ce jour, comment des camions pourraient-ils s'ajouter au trafic quotidien sans créer de nouvelles nuisances ? Le projet a évoqué un moment ce plateau à Brétigny, vu la pression immobilière dans cette ville, sur quel espace serait pris le plateau de transbordement sud-francilien ?! Je suis personnellement fortement défavorable à la création d'un plateau intermédiaire entre Tarnos et Dourges, ou alors qu'il soit placé plus loin au sud ou au Nord de l'île de France, dans une zone dégagée, accessible par autoroute et hors zone agricole ou zone protégée pour des raisons environnementales. Par ailleurs, je crains que s'il existe, ce plateau de transbordement intermédiaire serve de moyen supplémentaire pour les immigrants clandestins de se glisser parmi les semi-remorques pour rejoindre le Pas de Calais dans l'éventualité d'un passage en Grande-Bretagne. Une nouvelle porte d'entrée serait créée, amenant avec elle des problèmes d'insalubrité, de santé, que connaissent les villes du Nord touchées par ce problème migratoire.</p> <p>Trafic sur le RER C : j'emprunte quotidiennement le RER C, et cette ligne manque déjà d'entretien et de rotations de trains de passagers : des travaux sont en cours pour plusieurs années, et le trafic perturbé jusqu'en novembre 2014 par différentes séries de travaux sur les voies. Des trains ont été supprimés pour réaliser ces travaux, malgré la saturation réelle de cette ligne : il n'est parfois pas possible de mettre un pied dans un RER entre les stations de Juvisy et Bibliothèque François Mitterrand, alors imaginer que des travaux supplémentaires de mise en conformité des quais pour faire passer les trains de l'autoroute ferroviaire Atlantique vont venir perturber davantage le trafic passager, que des trains de fret vont s'ajouter ensuite au trafic passager, comment croire que les franciliens ne seront pas touchés par ce trafic supplémentaire qui s'ajoute au trafic quotidien ? Je crains pour la régularité et même le maintien du trafic passager actuel, qui devrait déjà s'accroître vu les besoins que les travailleurs ont de pouvoir gagner Paris chaque jour.</p> <p>Dangerosité des substances véhiculées à bord des trains de fret : j'observe régulièrement des trains de fret qui circulent sur la ligne du RER D à Vigneux sur Seine et sur les lignes du RER C à Juvisy. Des wagons de containers de liquide passent sans que les habitants des communes environnantes n'en aient été avisés. Je me suis plusieurs fois demandé ce qui se passerait si ces trains déraillaient ou qu'un accident survénait : quelles mesures seraient prises pour protéger les habitants ? A quel danger les expose-t-on déjà aujourd'hui sans les en informer ? Gardons en mémoire l'accident du train radioactif de Drancy et le déraillement du train de passagers à Brétigny. Par conséquent, je ne vois pas d'un bon œil le passage sur les voies du RER C de trains de fret de plus d'un kilomètre de long chargés de semi-remorques dont on ne connaît pas le contenu ! Mon avis est que ces trains ne devraient pas emprunter le réseau Transilien et passer au large de l'île de France.</p> <p>Qualité de vie des communes environnantes : je m'étonne du peu de visibilité donné à l'enquête publique sur la commune de Vigneux sur Seine dans</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										laquelle je réside. Ce projet a pourtant énormément d'impact sur la vie de ses habitants : pollution supplémentaire du fait des motrices diesel, trafic des trains passager perturbé (la ligne du RER D passant à Vigneux sur Seine étant en connexion avec celle du RER C à Juvisy, soit à une station de distance, occasionne déjà de nombreux retards ou suppressions de trains), risque pour le trafic routier déjà saturé de voir s'ajouter des camions qui rejoindraient le plateau de transbordement intermédiaire "sud-francilien" (reste toujours à savoir où ?!), nuisances sonores dues au passage des trains de fret de l'autoroute ferroviaire Atlantique (les murs antibruit ne résolvent pas tout !), nuisances pour les riverains et leurs habitations situées à proximité de voies du fait des vibrations (qui prendra en charge les fissures qui vont se faire sur la voierie et sur les habitations : les communes ?! Les habitants ?!...). Environnement : comment imaginer que des trains de plus d'un kilomètre de long ne perturberont pas l'équilibre des zones protégées qu'ils vont traverser ? Des murs antibruit, anti-franchissement et des passages pour animaux sauvages sont-ils prévus ? Avez-vous prévu de ne pas couper les animaux de leur point d'alimentation ou d'eau ? Ne pas oublier le volet "environnemental" du projet. En conséquence, j'estime que si le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est en soi un projet intéressant, je suis contre le fait de faire circuler ces trains de fret sur le réseau francilien qui est déjà saturé, et, pour des raisons de sécurité pour les passagers et habitants des communes franciliennes, suis favorable à changer l'itinéraire pour qu'il passe bien plus au large de la région parisienne et évite l'Ile de France. Je suis contre un plateau de transbordement intermédiaire qui ne ferait qu'ajouter des problèmes supplémentaires : poussons le projet jusqu'au bout puisqu'il doit servir à véhiculer les biens et denrées entre l'Europe du Sud et celle du Nord : que les trains entre Tarnos et Dourges soient sans arrêt durant leur parcours. Merci pour votre écoute bienveillante de cet avis.
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Vigneux sur Seine</b>
<b>COMMUNE DE VILLENEUVE SAINT GEORGES</b>										
Obs 1	X	X							X	<b>M. FAÏSSE Médecin – Conseiller municipal</b> a écrit : Si ce projet d'autoroute ferroviaire me semble très intéressant, en particulier s'il peut réduire les nuisances liées aux véhicules diesel, je pense qu'il va par contre augmenter les problèmes de bruit dont souffre notre ville. Le passage par la Grande Ceinture – proche de GRAVIERS et de TRIAGE – va générer une augmentation des nuisances sonores. Il faut également signaler la possibilité de risques technologiques liés aux transports de matières dangereuses. Je pense que Villeneuve-Saint-Georges doit être épargnée. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable
Obs 2	X								X	<b>Mme FAÏSSE</b> a écrit : L'idée est intéressante mais comment allons-nous être protégés du bruit ?
Obs 3	X	X							X	<b>Mme PEYNOT</b> a écrit : Le projet présente de l'intérêt à condition de ne pas augmenter les nuisances sonores et les risques de transports dangereux aux riverains ?
Obs 4	X				X	X			X	<b>Mme ALTMAN, maire de Villeneuve Saint Georges</b> a écrit : Je souhaite tout d'abord remercier Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais pour la réouverture de l'enquête publique relative au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, cette réouverture permettant aux communes et collectivités de s'exprimer pleinement. Villeneuve-Saint-Georges fait partie des communes traversées par ce projet d'envergure reliant Dourges à Tarnos et est spécifiquement concernée par les questions de fret, notamment ferroviaire, mais également très impactée par les infrastructures métropolitaines (RN6, aéroport d'Orly, gare de Triage). A ce titre, je suis favorable aux projets devant permettre de diminuer les nuisances et, en particulier, lorsque ces projets doivent contribuer à reporter vers le fer une partie du fret routier. Néanmoins, la mise en place du service d'autoroute ferroviaire tel que présenté dans le dossier d'enquête publique vise à terme une capacité maximale de

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>240 remorques par jour et par sens, et près de 100 000 remorques par an. Il semble ainsi nécessaire de préciser les prévisions de trafic qui ne sont pas homogènes sur l'ensemble du dossier. D'autre part, les impacts sur la faune, la flore et l'environnement liés à ce trafic supplémentaire méritent d'être approfondis. De même, la réalisation d'une étude détaillée sur le bruit, les vibrations et les risques induits reste indispensable sur l'ensemble du linéaire afin de tenir compte du niveau de risque encouru et des nuisances associées, et de prévoir sur les territoires traversés des mesures de protection. A ce titre, je souhaite vivement que l'exposition au bruit supplémentaire des riverains soit examinée finement et que des mesures de protection soient programmées.</p> <p>Concernant les travaux annoncés sur le pont ferroviaire de Valenton à Villeneuve Saint Georges, il serait également nécessaire de préciser le mode de gestion de la phase chantier et les éventuels nuisances et impacts pour la population et notamment au niveau de la circulation de la RN6 et des transports en commun du Réseau Express Régional et du Transilien.</p> <p>Sur notre commune, je demande, également, que les études d'impact prennent en compte l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine de la commune de Vilicneuve-Saint- Georges, approuvée par délibération le 1<sup>er</sup> octobre 2013, ainsi que les Bois Colbert et des Carrières, espaces boisés classés au titre du Plan Local d'Urbanisme de la commune.</p> <p>D'autre part, le territoire du Val-de-Marne dispose d'outils logistiques performants tels que le Marché International de Rungis ou encore le chantier combiné fleuve-rail-route du port de Bonneuil-sur-Mame. D'autres plateformes telles que la zone industrielle SÉNIA à Orly, le triage de Villeneuve-Saint-Georges et également le chantier combiné de Valenton offrent de réelles opportunités de développement de l'activité de fret en privilégiant les liaisons par le fer, L'ensemble de ces infrastructures constitue un atout pour le développement du territoire francilien et propose d'ores et déjà des conditions favorables au report modal vers le fret ferroviaire.</p> <p>Dans ce cadre, je souhaite que le schéma logistique du projet d'autoroute ferroviaire soit précisé, principalement en indiquant le parcours (les marchandises transportées en amont et en aval des plateformes de transbordement, le nombre de poids-lourds correspondant, les origines- destinations des convois, le type de marchandises transportées, le choix des pôles logistiques destinataires, le dimensionnement requis des infrastructures et des liaisons logistiques permettant de garantir la rentabilité et la pérennisation du projet. En effet, ce schéma doit être adapté aux territoires et s'appuyer sur un modèle économique viable ce que plusieurs hypothèses présentées dans le projet contredisent.</p> <p>De plus amples précisions doivent également être apportées au niveau du tracé du projet d'autoroute ferroviaire afin de disposer de plans plus larges et plus détaillés et notamment en ce qui concerne les différentes options de tracé ; le dossier d'enquête faisant état de plusieurs options concernant la partie nord du tracé : division à partir de Juvisy dans l'Essonne ou à partir de Bobigny en Seine-Saint-Denis, Il s'agit ici de préciser si ces deux options sont maintenues Ou éventuellement si l'une prévaut sur l'autre et dans quelles conditions.j</p> <p>De plus, le projet précise q u ' " à plus long terme, lorsque le service imposera des développements, des plateformes de transbordement supplémentaires pourront être créées dans les régions Centre ou Ile-de-France notamment". Or, notre commune est inscrite au coeur d'un territoire densément peuplé, traversé (infrastructures de transport et de logistique nationales qui le contraignent, génèrent des nuisances multiples et qui, aujourd'hui, ne participent plus a son développement et à la vie de ses habitants. Aussi, il ne me semble pas opportun d'examiner l'implantation d'un terminal de transbordement supplémentaire dans cette zone. Par ailleurs, le site de triage de Villeneuve-Saint-Georges étant spécifiquement équipé pour les liaisons ferroviaires, il convient d'y privilégier les liaisons fer-fer et non fer-route afin d'éviter un afflux supplémentaire de poids-lourds sur le réseau routier francilien d'ores et déjà très contraint et l'apparition de nouvelles nuisances pour.nos populations.</p> <p>Ainsi, le développement de la logistique en région Ile de France doit prendre en compte les particularités des différents territoires et privilégier le maintien et le déploiement des outils existants, Je souhaite donc que d'autres solutions soient recherchées pour la création d'une plateforme de transbordement supplémentaire. Ainsi, pour réellement favoriser le report modal vers le fret ferroviaire, il semble indispensable de rechercher la cohérence du système logistique à l'échelle locale, son articulation avec le développement économique, la création d'emploi et le respect des principes de développement durable : répartition équilibrée des sites, usage préférentiel de la voie ferrée et de la voie d'eau, réduction des nuisances, etc.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Obs 5				X						X <b>M. HUOT au nom de l'association « Les amis de la Terre » a longuement déposé en collant des feuillets dactylographiées (18)</b> sur le registre d'enquête : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 feuillets intitulés « L'alternative » ont été rédigés le 14 mars 2013 soit plus d'un an avant le début de l'enquête</li> <li>• 4 feuillets intitulés « Le télescope » ont été rédigés le 15 avril 2014 soit 3 semaines avant le début de la première enquête AFA (qui s'est déroulée du 5 mai 2014 au 5 juin 2014)</li> <li>• 4 feuillets intitulés « Qui ne dit mot... » ont été rédigés le 10 mai 2014 soit au cours de la première enquête AFA (du 5 mai au 5 juin 2014)</li> <li>• 3 feuillets intitulés également « L'alternative » ont été rédigés le 14 mai 2014 soit toujours au cours de la première enquête AFA (du 5 mai au 5 juin 2014)</li> <li>• Enfin 3 feuillets également intitulés « L'alternative » ont été rédigés le 13 juillet 2014, soit pendant la tenue de la seconde enquête AFA (du 23 juin au 23 juillet 2014)</li> </ul> Dans les premiers feuillets, M. HUOT fait le point sur l'enquête à venir, puis dans les feuillets suivants, il décrit les enquêtes en cours et les enjeux du projet. On peut résumer sa position finale dans la phrase suivante : « On espère que M. CHAULET prendra utilement connaissance de ce projet de PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) afin <b>d'exiger des dirigeants de RFF qu'ils présentent une variante de tracé qui évite toute zone urbaine dense.</b> »
Cour 13	X				X	X				X <b>Courrier de Mme ALTMAN, maire de Villeneuve Saint Georges :</b> Identique à <b>Obs 4</b> ci-dessus
Mail 111	X									X <b>ANONYME</b> a écrit : J'aimerais faire une remarque quant à la nuisance sonore liée aux passages de ces trains. J'habite à Villeneuve Saint Georges depuis près de 3 ans non loin de la gare de triage. La nuit est rythmée par le bruit incessant des trains sans compter le bruit des voitures roulant sur la route située à environ 10 mètres de chez moi. Le sommeil n'est nullement réparateur. En journée il faut également y ajouter le bruit des avions en provenance ou partance de l'aéroport d'Orly. Il réside une véritable nuisance sonore à Villeneuve Saint Georges. Ce projet est peut-être novateur et permettra de diminuer le taux de CO <sub>2</sub> mais il ne faut pas que cela se fasse au détriment du confort de vie des habitants. La création de cette autoroute ferroviaire doit être sécurisée sur le plan sonore et ne pas provoquer une cacophonie à toute heure de la journée et de la nuit. Le bruit est l'un des facteurs de stress et de fatigue pour l'humain; je ne pourrais en supporter davantage. Je craque déjà au vu de la situation actuelle. Il faut que cette question soit étudiée par les ingénieurs/ personnes en charge du projet sinon pour moi, ce projet n'est pas recevable.
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>Total des occurrences commune de Villeneuve Saint Georges</b>
<b>COMMUNE DE VALENTON</b>										
Obs 1 et Cour 5 CM	X				X	X				X <b>Délibération du Conseil Municipal de Valenton en date du 1<sup>er</sup> juillet 2014</b> qui donne son avis sur l'enquête publique AFA VU le dossier soumis à enquête publique, CONSIDERANT que le dossier manque de justification sur le seuil des installations prises en compte au titre du risque technologique, CONSIDERANT l'absence d'étude relative à la transmission des vibrations, notamment par rapport aux ouvrages d'arts surplombant ou supportant les voies, CONSIDERANT qu'il convient de minimiser les nuisances sonores même dans les zones déjà fortement touchées CONSIDERANT qu'il convient d'étudier les impacts du projet sur la faune,



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>CONSIDERANT qu'il convient de préciser le trafic attendu sur l'autoroute ferroviaire Atlantique,</p> <p>CONSIDERANT que la création d'une plateforme de transbordement supplémentaire pour desservir l'Île-de-France serait plus judicieuse en Grande Couronne, voire au nord de la région Centre,</p> <p>CONSIDERANT que le développement du transport combiné doit faire l'objet d'engagements forts de la part des pouvoirs publics,</p> <p>CONSIDERANT que le schéma logistique du projet, notamment en termes de parcours des marchandises transportées, ou de nombre de poids lourds correspondant, doit être précisé,</p> <p>CONSIDERANT que le maillage de sites logistiques à proximité immédiate de Valenton constitue un atout majeur pour le territoire et qu'il convient de trouver des solutions réelles et durables afin de mettre rapidement en cohérence ce système logistique local, d'importance nationale voire internationale, en vue d'un développement économique de l'espace concerné, et de la création d'emplois, dans le respect de l'environnement, notamment par l'usage privilégié de la voie ferrée et de la voie d'eau,</p> <p>VU l'avis de la commission « Développement urbain raisonné » du 24 juin 2014.</p> <p>Après en avoir délibéré Le Conseil décide</p> <p>ARTICLE 1er : de demander que soient apportées des justifications à la non-prise en compte des risques technologiques liés à la proximité de sites classés SEVESO seuil bas,</p> <p>ARTICLE 2 : de demander que la transmission des vibrations, notamment par rapport aux ouvrages d'arts surplombant ou supportant les voies, et notamment ses conséquences en terme de pérennité des constructions, soit étudiée.</p> <p>ARTICLE 3 : de demander qu'une étude acoustique soit menée sur l'ensemble du linéaire duO projet avec pour objectif une réduction des nuisances.</p> <p>ARTICLE 4 : de demander que l'impact du projet sur la faune soit étudié et des mesures de protection de cette dernière mises en œuvre.</p> <p>ARTICLE 5 : de demander de préciser le trafic attendu sur l'autoroute ferroviaire Atlantique.</p> <p>ARTICLE 6 : d'indiquer que l'éventuelle création d'une plateforme de transbordement supplémentaire pour desservir l'Île-de-France serait plus judicieuse en Grande Couronne voire au nord de la région Centre</p> <p>ARTICLE 7 : de demander un engagement comparable à celui mis en œuvre pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique en faveur du développement du transport combiné.</p> <p>ARTICLE 8 : de demander que le schéma logistique du projet soit précisé.</p> <p>ARTICLE 9 : de demander qu'un travail en concertation soit engagé afin de trouver des solutions réelles et durables en vue d'une mise en cohérence rapide d'un système logistique local pour un développement économique de l'espace concerné, et la création d'emplois, dans le respect de l'environnement, notamment par l'usage privilégié de la voie ferrée et de la voie d'eau.</p> <p>Délibération adoptée à l'unanimité.</p>
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune de Valenton</b>
<b>COMMUNE DE LIMEIL-BREVANNES</b>										
										Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Limeil-Brévannes</b>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
<b>COMMUNE DE BONNEUIL SUR MARNE</b>										
Obs 1 et Cour 10	<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>			<p><b>M. DROUET maire conseiller général de Bonneuil</b> a écrit :</p> <p>Le dossier d'enquête publique cité en objet appelle de la part de la commune de Bonneuil-sur-Marne une série d'observation que nous souhaitons porter à la connaissance des enquêteurs.</p> <p><u>1 Avis général sur le projet</u></p> <p>La Ville de Bonneuil-sur-Marne est depuis longtemps attachée à tout ce qui peut concourir au report modal en raison des impératifs écologiques, comme elle le montre encore très volontiers en accueillant bientôt sur son territoire une plateforme de transport combiné de la Poste.</p> <p>Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique offrira une alternative à la route pour le trafic de transit de poids lourds entre l'Espagne et les pays du Bénélux, ce qui est positif, mais limité, car l'essentiel des trafics routiers sources de nuisances dans notre pays sont de plus courtes distances.</p> <p>Sans une orientation politique forte, accompagnée de financements publics, en faveur d'une généralisation du fret ferroviaire et fluvial, il n'y aura pas, même avec ces autoroutes ferroviaires, de report de trafic significatif de la route vers le rail.</p> <p><u>2 Plateformes complémentaires de transbordement en régions Centre ou Ile de France</u></p> <p>Le dossier évoque l'intention d'implanter à terme des plateformes de transbordement complémentaires en régions centre ou Ile de France.</p> <p>Nous attirons l'attention de la commission sur l'incohérence qu'il y aurait à réaliser une telle plateforme en zone dense, au regard des orientations européennes, nationales et régionales d'y limiter les flux de transit en raison des risques de développement des émissions polluantes qu'ils génèrent.</p> <p>L'implantation d'une telle plateforme doit être étudiée en fonction des politiques environnementales, d'aménagement et de développement économique, avec des accès routiers et autoroutiers directs et courts. Ce ne serait donc pas acceptable en l'état dans la proximité de Bonneuil-sur-Marne alors qu'on connaît l'engorgement récurrent de la voirie primaire (A86), et que par ailleurs nous n'avons toujours aucune visibilité en termes de financement et de délai de réalisation du prolongement de la RN406.</p> <p>Aussi la Ville de Bonneuil émettra de fortes réserves si une telle option venait à être envisagée.</p> <p><u>3 Longueurs de voie</u></p> <p>Il est prévu de faire circuler d'abord des convois de 750 mètres de long puis de 1100 mètres de long. Or RFF souligne la non-faisabilité de voies d'évitement de cette longueur dans la traversée de l'Ile de France. Il existe donc un risque de retards conséquents en cas d'incident quelque part sur la ligne, mais aussi en termes de sécurité moindre dans la partie concernée, ce qui n'est pas sans nous inquiéter dans cette zone dense en lien avec le type de marchandises susceptibles d'être transportées si l'option de convois de cette longueur est confirmée dans ces conditions.</p> <p><u>4 Pont ferroviaire de Valenton</u></p> <p>Le dossier décrit les travaux qu'il convient de prévoir sur le pont-rail de Valenton. Il importera de préciser l'impact potentiel de ce chantier sur les circulations routières et ferroviaires (RER D...)</p> <p><u>5 Bruit</u></p> <p>Il conviendra d'intégrer aux plans de financement les mesures de protection pour les riverains et l'environnement.</p> <p><u>6 Montage financier</u></p> <p>Le modèle économique proposé soulève des interrogations, avec une contrainte forte sur les finances publiques au regard des avantages attendus alors même que par ailleurs la puissance publique se désengage du fret ferroviaire. Il est d'ailleurs surprenant que la DSP ait été accordée avant-même l'enquête publique.</p>
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Bonneuil-sur-Marne</b>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
<b>COMMUNE DE SUCY-EN-BRIE</b>								
Obs 1	<b>X</b>						<b>X</b>	<p><b>Mme ANGLADE Présidente de Sucy Environnement et Transition (SET) a rempli et collé le formulaire suivant :</b>                      J'apprends par voie de presse qu'un très important <b>projet de ferroutage</b> dénommé « Autoroute Ferroviaire Atlantique » est en cours de finalisation et qu'une <b>enquête publique</b> a été diligentée sous votre autorité.                      je tiens à vous faire part de mon opposition formelle quant au passage de ces convois supplémentaires sur la commune de Chennevières via la voie ferrée existante à flanc de coteaux.                      en effet :</p> <p><b>nuisances propres au projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>les <b>nuisances</b> engendrées par le projet seront majoritairement <b>d'ordre sonore</b> et liées à la <b>longueur</b> hors du commun <b>des convois</b> (plus d'1 km !)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o au niveau de <b>l'intensité</b> du bruit de roulement</li> <li>o aussi bien qu'au niveau de la <b>durée</b> de la nuisance</li> </ul> </li> <li>les notions de « nuisance sonore » et d'intensité sont bien entendu subjectives :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o il y a peu de chance pour qu'un train circulant en <b>rase campagne</b> se voie qualifié de « nuisance sonore »</li> <li>o mais le terme de nuisance prend toute sa valeur quand il s'agit comme ici d'emprunter une voie ferrée <b>implantée en zone d'habitat très dense</b> (proche banlieue parisienne) et recensant de nombreuses familles avec enfants</li> </ul> </li> </ul> <p><b>nuisances préexistantes au projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actuellement le trafic sur cette voie est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret (source RFF) et la nuisance de ce trafic majoritairement nocturne est déjà très difficilement supportable il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne qui se traduirait par un niveau de nuisance nocturne inadmissible.</li> </ul> <p><b>en opposition avec les tendances environnementales actuelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A une époque ou chaque municipalité quelque soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de <b>lutter</b> contre les <b>nuisances sonores</b> de tous bords (route/rocodes/autoroutes/voies ferrées/aéroports ...) il paraît <b>aberrant de proposer le renforcement</b> d'une <b>voie urbaine</b> sans proposer de solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du val de marne et en l'occurrence des boucles de la Marne à St Maur et Chennevières.</li> </ul> <p><b>pour ces motifs je m'oppose formellement au projet sujet à enquête</b></p>
Obs 2 et Cour 7	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<p><b>M. TOULIER a écrit :</b>                      Le projet, tel que j'en ai pris connaissance dans les sites internet des opérateurs, est muet sur les mesures à prendre pour protéger (environnement humain le long du parcours prévu et sur les travaux envisagés sur le réseau ferré. C'est irresponsable et inquiétant.                      Aujourd'hui, déjà, dans le quartier de la gare Sucy/Bonneuil où passe la ligne RFF de la Grande Ceinture, les trains de marchandises provoquent des nuisances sonores et sismiques fréquentes et importantes et ce, malgré les travaux de renouvellement de la voie et des aiguillages en 2011. Le doublement prévu sous peu du passage des RER, du moins pour la pollution sonore, aggravera encore la situation.                      Les nuisances sonores ne sont pas qu'une atteinte à la qualité de la vie, elles sont aussi un réel problème de santé publique prouvé par les instances médicales, avec l'augmentation des risques de maladies cardio-vasculaires, d'hypertension, d'acouphènes etc...                      La France gère très mal le bruit et les autorités européennes l'ont sanctionnée par une mise en demeure du 31/5/2013. Ce projet n'améliorera certainement pas l'appréciation de Bruxelles.                      Les nuisances sismiques provoquées essentiellement par des trains lourds qui roulent à trop grande vitesse provoquent des tremblements forts et inquiétants des habitations, des dégradations, fissures importantes qui fragilisent et dévaluent les constructions.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>Le projet en question ne fera qu'accroître encore ces pollutions et nuisances, avec des trains fréquents, lourds, longs et rapides. La pollution n'est pas que provoquée par le dioxyde de carbone et ce n'est pas parce que les locomotives sont peintes en vert que les trains sont écolos ! Dans ces conditions, Il conviendrait de mettre en place un itinéraire de contournement de l'Île de France situé aux frontières du Bassin parisien, dans les champs, peut être sur des voies existantes et d'éviter ainsi de faire passer l'autoroute par des zones d'habitation et ce, d'autant plus qu'il y aura transport de matières dangereuses. Et, pourquoi pas, au lieu de faire une autoroute ferroviaire, de faire une autoroute maritime reliant, via le Finistère, le nord/Belgique à un port du sud ouest/nord de l'Espagne, comme le fait déjà l'autoroute maritime entre Toulon et Istanbul en Turquie. Si les infrastructures maritimes existantes ne sont pas adaptées ou existantes, leur création est tout à fait possible, les alliés l'on fait .../... il y a 70 ans sur les plages de Normandie. A tous points de vue, le transport maritime est beaucoup moins polluant que le transport ferroviaire.</p> <p>A minima, cumulativement et avant que ne roule le premier train sur l'autoroute (gérer, c'est aussi anticiper), il faudrait instaurer train par train un coefficient poids/vitesse en dessous duquel, il ne pourrait y avoir de nuisances sismiques. Il faudrait effectuer des travaux nécessaires, pour, au moins, ne pas accroître en intensité et en durée, la pollution sonore (recouvrement des voies, murs antibruit efficaces, matériels roulants silencieux, balfasts adaptés etc...)</p> <p>Par ailleurs, faire passer de tels trains au ras des quais du RER, bondés aux heures de pointe, me semble prendre des risques inconsidérés. Dans les conditions actuelles, les promoteurs du projet m'obligent, malgré son bien fondé de principe, à <b>m'y opposer fermement</b> du fait de la non prise en compte des nuisances provoquées et non résolues.</p> <p>Il ne faudrait pas qu'on nous fasse avaler la potion écologique sans traiter les effets secondaires indésirables. Il ne faudrait pas que l'on pratique une écologie simpliste et qui arrange ou qui est dans l'air du temps en laissant de coté les aspects nuisibles et dérangeants. Sinon, les grands discours et les bonnes intentions ne sont pas crédibles et discréditent leurs auteurs.</p> <p>Je demande aux promoteurs (RFF et SNCF) de revoir leur copie (en l'état actuel, elle est incomplète, voire bâclée et il est stupéfiant que les pouvoirs publics et s'en contentent....) et de me préciser comment ils régleront, par anticipation, les problèmes de pollution sonore et de nuisances sismiques.</p>
Obs 3	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<p><b>Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Sucy en Brie :</b></p> <p>CONSIDÉRANT que le Conseil Communautaire en date du 26 juin 2014 a décidé à l'unanimité de donner un avis défavorable au projet d'autoroute ferroviaire tel qu'il a été présenté ;</p> <p>CONSIDÉRANT les conclusions d'une étude acoustique réalisée en 2006 par le Bureau d'étude Acoustique et Conseil mettant en évidence l'existence de points noirs de bruit lié au fret ferroviaire, notamment nocturne, sur le territoire de la Commune de Sucy-en-Brie ;</p> <p>CONSIDÉRANT la réalisation, en 2009, de la cartographie du bruit à l'échelle du territoire ayant permis de dresser un état des lieux et des populations exposées aux nuisances sonores ;</p> <p>CONSIDÉRANT que le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) adopté par délibération du Conseil Communautaire en date du 10 octobre 2013 démontre que le bruit ferroviaire représente la troisième source de bruit impactant, pour des niveaux très élevés, supérieur à 70 dB(A), les riverains des voies de la grande ceinture Sucy-Bonneuil ;</p> <p>CONSIDÉRANT que le projet comporte deux tracés optionnels qui empruntent le même itinéraire au droit des communes de la Communauté d'agglomération ;</p> <p>CONSIDÉRANT l'absence de données précises sur l'impact du trafic ferroviaire supplémentaire résultant de ce projet d'autoroute ferroviaire atlantique sur le tronçon de la grande ceinture Sucy- en-Brie/Bonneuil-sur-Marne et Chennevières ;</p> <p>CONSIDÉRANT la nécessité de mener des études acoustiques complémentaires au droit du tronçon Sucy-Bonneuil ;</p> <p>CONSIDÉRANT le fait que le projet d'autoroute ferroviaire ne doit pas obérer les possibilités de réalisation de la liaison Tram/Train Orly/Sucy, actuellement à l'étude, liaison pouvant utiliser les voies de la grande ceinture ;</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>SUR proposition de Madame le Maire, Après avoir entendu le rapporteur, APRES EN AVOIR DELIBERE DÉPLORE que les conclusions issues du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, relatives aux niveaux de bruit très élevés relevés aux abords des voies concernées par l'autoroute ferroviaire, n'aient pas été prises en compte dans les documents soumis à enquête publique ; DEMANDE l'étude d'un troisième tracé optionnel situé hors des zones denses fortement urbanisées ; DEMANDE, dans le cadre d'un maintien du projet d'autoroute ferroviaire sur le tronçon concerné l'étude des mesures compensatoires de limitation de bruit qui s'imposent afin de réduire les niveaux sonores en deçà des valeurs réglementaires ; DEMANDE que le projet d'autoroute ferroviaire n'obère pas les possibilités de réalisation de la liaison Tram/Train Orly/Sucy, actuellement à l'étude, liaison pouvant utiliser les voies de la grande ceinture ; DÉCIDE de donner un avis défavorable au projet tel qu'il est présenté et en l'attente des compléments sollicités par la présente délibération.</p>
Cour 18	<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b>Haut Val de Marne Communauté d'agglomération – Le Président M. JEGOU</b> a écrit :</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique qui s'est déroulée du 5 mai au 5 juin 2014, la communauté d'agglomération du Haut Val-de- Marne a décidé lors de son Bureau communautaire du 22 mai 2014 de donner un avis défavorable au projet tant qu'elle n'aura pas été en mesure d'apprécier les inipdcts du projet pour le tronçon Sucy-Boimeuil et de se réserver le droit d'engager un recours contentieux (délibération <b>DB</b> 2014-15).</p> <p>En effet, au vu des documents disponibles et du tracé projeté, nous avons constaté que cette autoroute devrait emprunter les voies de fret sur le tronçon de la grande ceinture traversant les villes de Sucy-en-Brie et Bonneuil-sur-Marne, tronçon sur lequel le bruit ferroviaire représente actuellement, avec des valeurs largement supérieures aux normes acceptables, la troisième source de bruit sur ce secteur générateur de nuisances pour les riverains.</p> <p>Une deuxième enquête publique permettant de consulter les communes « oubliées » lors de l'enquête publique précédente est à présent diligentée du 23 juin au 23 juillet 2014, le dossier relatif au projet restant le même.</p> <p>Nous constatons à nouveau que les nuisances générées aux abords de la portion concernée par ce trafic supplémentaire Sucy-Bonneuil sont abordées globalement (étude d'impact - impact du programme), l'étude d'impact estimant des valeurs moyennes de 0.3db (A) sur une portion du tracé Sucy-Boimeuil/Noisy le Sec.</p> <p>Sur le territoire de la Communauté concerné par le projet, une étude acoustique réalisée, à la demande de la Communauté d'Agglomération en 2006, lors de la présentation du projet de 3<sup>ème</sup> voie de fret SNCF avait déjà démontré la préexistence de points noirs de bruit, notamment nocturnes, sur ce tronçon entre les villes de Sucy-en-Brie/Bonneuil-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne.</p> <p>La contrainte issue du bruit ferroviaire a été précisément évaluée lors de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'agglomération adopté le 10 octobre 2013 qui confirme, sur le tronçon concerné, un dépassement important par rapport à la valeur réglementaire de 65dB(A).</p> <p>Le territoire est également soumis aux nuisances du trafic aérien, à la congestion des voies routières et aux contraintes des infrastructures ferroviaires existantes. Il est donc difficilement acceptable, pour la population concernée, de concevoir qu'un trafic de transit international de fret ferroviaire soit localisé et renforcé en petite couronne de l'agglomération parisienne.</p> <p>De ce fait, tout renforcement du trafic ferroviaire sur le tronçon concerné impose des mesures compensatoires de limitation de bruit que le projet n'envisage pas.</p> <p>Dans ces conditions, la Communauté d'agglomération demande également qu'une troisième option soit mise à l'étude pour considérer la faisabilité d'un tracé situé hors des territoires fortement urbanisés de la petite couronne parisienne.</p> <p>La Communauté d'agglomération, en l'état actuel des données connues, a donc émis un avis défavorable sur le projet par délibération DC 2014-94, en</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>pièce jointe du présent courrier.</p> <p>“CONSIDÉRANT les conclusions d'une étude acoustique réalisée en 2006 par le Bureau d'étude Acoustique et Conseil mettant en évidence l'existence de points noirs de bruit lié au fret ferroviaire, notamment nocturne, sur le territoire de l'agglomération ;</p> <p>CONSIDÉRANT la réalisation, en 2009, de la cartographie du bruit à l'échelle du territoire ayant permis de dresser un état des lieux et des populations exposées aux nuisances sonores ;</p> <p>CONSIDÉRANT que le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) adopté par délibération du Conseil Communautaire en date du 10 octobre 2013 démontre que le bruit ferroviaire représente la troisième source de bruit impactant, pour des niveaux très élevés, supérieur à 70 dB(A), les riverains des voies de la grande ceinture Sucy-Bonneuil ;</p> <p>CONSIDÉRANT que le projet comporte deux tracés optionnels qui empruntent le même itinéraire au droit des communes de la ComrHunauté d'agglomération ;</p> <p>CONSIDÉRANT l'absence de données précises sur l'impact du trafic ferroviaire supplémentaire résultant de ce projet d'autoroute ferroviaire atlantique sur le tronçon de la grande ceinture Sucy-en-Brie/Bonneuil-sur-Mame et Chennevières ;</p> <p>CONSIDÉRANT la nécessité de mener des études acoustiques complémentaires au droit du tronçon Sucy-Bonneuil ;</p> <p>CONSIDÉRANT le fait que le projet d'autoroute ferroviaire ne doit pas obérer les possibilités de réalisation de la liaison Tranft/Train Orly/Sucy, actuellement à l'étude, liaison pouvant utiliser les voies de la grande ceinture ;</p> <p>ENTENDU le Rapporteur, Sur proposition du Président, Le Conseil Communautaire, APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ</p> <p>DÉPLORE que les conclusions issues du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, relatives aux niveaux de bruit très élevés relevés aux abords des voies concernées par l'autoroute ferroviaire, n'aient pas été prises en compte dans les documents soumis à enquête publique.</p> <p>DEMANDE l'étude d'un troisième tracé optionnel situé hors des zones denses fortement urbanisées ;</p> <p>DEMANDE, dans le cadre d'un maintien du projet d'autoroute ferroviaire sur le tronçon concerné l'étude des mesures compensatoires de limitation de bruit qui s'imposent afin de réduire les niveaux sonores en deçà des valeyp réglementaires.</p> <p>DEMANDE que le projet d'autoroute ferroviaire n'obère pas les possibilités de réalisation de la liaison Tram/Train Orly/Sucy, actuellement à l'étude, liaison pouvant utiliser les voies de la grande ceinture ;</p> <p>DÉCIDE de donner un avis <u>défavorable</u> au projet tel qu'il nous est présenté, en l'attente des compléments sollicités par la présente délibération.</p>
Mail 43	X	X		X			X	<p><b>M. TOULIER :</b></p> <p>Il est consternant que le projet ne prenne pas en compte les pollutions qu'il provoque : pollution sonore et nuisances sismiques.</p> <p>Au niveau de la gare de Suc/Bonneuil, les trains font déjà beaucoup trop de bruit, provoquent des tremblements et des fissures des maisons.</p> <p>La mise en place du projet va accroître ces pollutions avec les conséquences attendues et prouvées sur la sante des riverains et la fragilisation et la perte de valeur des logements.</p> <p>La France a été mise en demeure par Bruxelles en mai 2013 pour mauvaise gestion du bruit. Le projet ne va pas dans le bon sens.</p> <p>Pour quoi ne pas concevoir une voie de contournement de la région parisienne, dans les champs ?</p> <p>Pourquoi ne pas envisager une autoroute maritime entre le nord/Belgique et le sud ouest/nord de l'Espagne, comme l'autoroute maritime Toulon/Is tamboul Turquie ?</p> <p>A minima et cumulativement pourquoi ne pas construire un recouvrement de la voie ou de murs antibruit performants dans les zones urbaines ?</p> <p>Pourquoi ne pas fixer, train par train, un coefficient poids/vitesse en dessous duquel il ne peut y avoir tremblement des logements ?</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								Il conviendrait de concevoir que la pollution n'est pas que celle provoquée par le dioxyde de carbone... Bref, l'étude de ce projet est bâclée. Dans l'état actuel de l'étude, RFF et la SNCF m'obligent à m'opposer fermement à ce projet irresponsable et doivent le reprendre. Je les en remercie par avance.
Mail 164	X	X			X	X	X	<p><b>M. GRANGE</b> a écrit :</p> <p>Comme conseiller municipal de la ville de Sucy-en-Brie (94370) je suis défavorable au projet tel qu'il est présenté. Notre groupe Sucy ECS "Sucy Environnement Citoyenneté et Solidarité", dont je suis le représentant, souhaite que la part du ferroutage augmente mais non au détriment flagrant de la population, essentiellement au niveau du bruit et des risques supplémentaires.</p> <p>Je n'ai examiné que les documents fournis dits pièce 1 et pièce 2 du volumineux dossier se trouvant à disposition sur votre site Internet. J'ai trouvé 11 points qui ne me semblent pas prendre en compte l'intérêt public. Je vous soumetts ainsi mes remarques motivées sur ces 11 points et la référence du document ainsi que la page considérée.</p> <p>1. L'organisation de l'enquête (pièce 1 p17) montre que si les préfets du Pas-de-Calais et des Landes ont l'autorité de l'Etat pour les terminaux de transbordement ce n'est pas cas du président de RFF qui n'a pas cette autorité mais seulement la compétence pour le réseau ferre national. Nous demandons donc que le parcours soit sous une autorité d'Etat. Il est anormal que RFF soit seul pour décider de l'intérêt général du projet qu'il propose !</p> <p>2. Le tableau des rubriques de l'étude d'impact auxquelles le projet est soumis (pièce 1 p18) ne fait pas mention de l'impact de cette autoroute sur les riverains tout au long de cet axe mais seulement sur la gare de départ et d'arrivée. Nous demandons a ce que cette autoroute comme les autres fasse l'objet d'une étude d'impact sur les riverains en termes de pollution sonore, chimique et des risques supplémentaires encourus connaissant le poids de ces trains en cas de rupture d'un attelage. Le nombre de camions avec produits dangereux est aussi à prendre en compte.</p> <p>3. Aucune autre autorisation concernant le passage du train dans nos villes n'est estimée nécessaire que la déclaration de projet d'intérêt général mis en cause dans notre point N°1 (pièce 1 p24) Nous demandons que l'impact sur les villes parcourues soit pris en compte, tout particulièrement sur Sucy-en-Brie et Chennevières (par exemple l'article L571-9 et suivant) 4. Afin de pouvoir transporter des conteneurs de grandes dimensions il sera nécessaire de faire des mises au gabarit haut des ouvrages d'art. Cette hauteur particulièrement importante (d'environ 4,25 m) a un impact sur le bruit et les risques. (pièce 2 vol 2 p8) Nous demandons la prise en compte de la hauteur exceptionnelle de ces trains, de leur poids et de l'état des rails dans l'étude d'impact sur le bruit.</p> <p>5. Nous soulignons que le meilleur transport est celui que l'on ne fait pas. Vouloir faire passer les camions sur des trains est une solution partielle au problème de l'augmentation dramatique du nombre de ces camions. Nous demandons que l'étude, issue du Grenelle de l'environnement, ne s'attache pas seulement à trouver des moyens de contournement des problèmes (nombre de camion sur les routes) mais s'intéresse à en diminuer la cause : l'augmentation croissante des transports en tous sens faisant voyager des objets ou des denrées alimentaires qui parcourent un nombre invraisemblable de kilomètres pour des intérêts particuliers mais contre l'intérêt général.</p> <p>6. Il faut comprendre que les riverains de ces nouvelles autoroutes devront voir passer dans l'année jusqu'à 100 000 remorques de camions par an (pièce 2 vol 2 p9) Nous demandons que l'impact de la longueur particulière des convois et leur bruit spécifique soit étudié.</p> <p>7. Nous avons des risques Seveso (pièce 2 vol 2 p30) en Val-de-Marne proches de la ligne. Nous demandons une attention toute particulière qu'un risque Seveso pourrait avoir en se combinant avec le transport de dizaines de remorques transportant des produits dangereux. Il est noté la présence de 2 sites dans le Val-de-Marne, nous souhaiterions en connaître les noms et adresses.</p> <p>8. Les enjeux mesures ne sont pas complets, il manque le bruit (pièce 2 vol 2 p43) Nous demandons a ce que l'enjeu « augmentation du bruit » figure dans la synthèse des enjeux et qu'il soit pris en compte.</p>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>9. L'étude acoustique qui a révèle que seule la section spécifique de l'itinéraire entre Niort et la bifurcation de Cenon, présente le critère de modification significative ne tient pas compte du changement de fréquence ni de la longueur et la taille des trains spécifiquement ajoutés par l'autoroute ferroviaire sur l'ensemble du parcours. (pièce 2 vol 2 p91)</p> <p>Nous demandons que l'étude acoustique inclue toutes les sections ou le train est déjà une nuisance importante pour les riverains.</p> <p>10. Le choix de ne pas traiter du tout à la source le problème du bruit n'est pas expliqué (pièce 2 vol 2 p91). Le choix de l'isolation des façades, dans le cas d'un habitat groupé, ne réduira en rien le bruit la nuit et le jour fenêtre ouverte ni a l'extérieur des bâtiments.</p> <p>Nous demandons que soient examinées les solutions de réduction du bruit à la source afin de limiter l'impact sur les nombreuses populations qui ne souhaitent pas vivre enfermées.</p> <p>11. L'étude sur les couts et les avantages induits portant sur le bruit ne parlent que de rase campagne et de zone urbaine diffuse (pièce 2 vol 2 p94). Ceci est inexact.</p> <p>Nous demandons à ce que l'étude du bruit prenne en compte les zones de forte densité de population comme ceci est le cas a Sucy-en-Brie</p> <p>En résumé notre groupe, comme les associations concernées sur Chennevières et Sucy-en-Brie, s'opposent formellement au projet en l'état. Le choix constant de lancement de projets aveugles, ne prenant pas en compte l'intérêt général dans son ensemble, ne font que remplacer des nuisances créées par l'homme (les trop nombreux camions) par d'autres nuisances (le bruit des trains). Nous voyons 2 alternatives : la première de faire passer cette ligne loin des habitations denses comme Sucy-en-Brie ou Chennevières et la deuxième, qui pourrait diminuer en plus la nuisance actuelle, par l'amélioration du matériel roulant et des rails d'un autre âge.</p>
Mail 166	X	X			X	X		X		<p><b>M. GRANGE</b> a écrit (Mail identique au mail 164 ci-dessus)</p> <p>Je recopie à nouveau mon précédent message à l'identique car je n'ai pas reçu de mail de confirmation m'indiquant qu'il avait été pris en compte</p>
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Sucy-en-Brie</b>
<b>COMMUNE D'ORMESSON-SUR-MARNE</b>										
Obs 1	X			X		X		X		<p><b>La ville d'Ormesson sur Marne (suite à un échange téléphonique que le commissaire enquêteur a eu avec sa maire)</b> a écrit :</p> <p>Une seconde enquête publique portant sur le tracé de l'autoroute ferroviaire vient d'être ouverte suite à la demande des communes du Val de Marne dont la cons été omise lors de l'enquête précédente.</p> <p>La commune d'Ormesson souhaite vous exprimer ses remarques sur ce projet.</p> <p>Deux tracés sont envisagés traversant les zones densément habitées du département du Val de Marne et en partie le territoire de la commune d'Ormesson sur Marne.</p> <p>Ces tracés utilisent la tranchée Réseau Ferré de France entre Villeneuve Saint George et Champigny longeant la colline d'Ormesson et Chennevières le long de la Marne.</p> <p>Ce projet nous conduit à émettre trois avis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autant nous ne pouvons qu'être favorable, dans le principe, à un projet qui a pour objectif de réduire le trafic de camions internationaux au travers du territoire français, autant nous ne pouvons approuver un tracé de nature à créer un trafic de trains de 850 mètres de longueur, portés ensuite à plus d'un kilomètre, dans une zone très densément peuplée et d'ores et déjà soumise aux nuisances générées par le faisceau SNCF qu'il est envisagé d'utiliser.</li> <li>- Nous exprimons le souhait qu'un tracé alternatif contournant la zone dense soit recherché,</li> <li>- dans le cas où un tel tracé ne serait pas identifié, il nous paraît indispensable que des mesures compensatoires de nature à atténuer significativement les nuisances sonores, mesures fondées sur des études acoustiques sérieuses et documentées, soient décidées et intégrées au projet avant toute décision de réalisation,</li> </ul>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>- la traversées du Val de Marne par cette autoroute ferroviaire entraînera certainement la création de pôles d'échange intermodal rail route que les documents actuels n'identifient pas. De tels pôles seraient créateurs de circulation locale et régionale supplémentaire de nombreux camions lourds que les infrastructures ne sont pas en mesure de supporter. Nous demandons donc que, si de telles plateformes devaient être créées, elles soient situées en dehors du secteur dense,</p> <p>- le faisceau réseau ferré de France doit porter un mode de transport lourd de type tram train entre Orly et Sucy en Brie, ce mode de transport est indispensable pour désenclaver le secteur et en particuliers la ville d'Ormesson en offrant à ses habitants un accès efficace, sûr et rapide à l'aéroport d'Orly et aux zones d'activité de l'ouest du département du Val de Marne. Il ne saurait être question que le tracé de la future autoroute ferroviaire obère la réalisation de ce transport local.</p> <p>Telles sont, Monsieur le commissaire, les raisons qui conduisent la ville d'Ormesson sur Marne a donner un avis défavorable au tracé d'autoroute ferroviaire sur son territoire et au voisinage en l'absence de réponse effective aux questions exposées</p>
Mail 94	<b>X</b>			<b>X</b>				<b>X</b>		<p><b>Mme BRIOUL</b> a écrit :</p> <p>Je tiens a vous faire part de mon opposition formelle quant au passage des convois supplémentaires qu'engendrerait l'autoroute Ferroviaire Atlantique, sur les communes de Chennevières et Ormesson sur Marne, via la voie ferrée existante a flanc de coteaux.</p> <p>En effet :</p> <p>Nuisances propres au projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les nuisances engendrées par le projet, seront majoritairement d'ordre sonore et liées à la longueur hors du commun des convois (plus d'1 km !)</li> <li>- au niveau de l'intensité du bruit de roulement</li> <li>- aussi bien qu'au niveau de la durée de la nuisance</li> <li>- Les notions de "nuisance sonore" et d'intensité son bien entendu subjectives :</li> <li>- il y a peu de chance pour qu'un train circulant en rase campagne se voit qualifié de "nuisance sonore".</li> <li>- mais le terme de nuisance prend toute sa valeur quand il s'agit comme ici d'emprunter une voie ferrée implantée en zone d'habitat très dense (proche banlieue parisienne) et recensant de nombreuses familles avec enfants.</li> </ul> <p>Nuisances préexistantes au projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actuellement le trafic sur cette voie est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret(source RFF) et la nuisance de ce trafic majoritairement est déjà très difficilement supportable, il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne qui se traduirait par un niveau de nuisance nocturne inadmissible.</li> </ul> <p>En opposition avec les tendances environnementales actuelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une époque ou chaque municipalité quelle que soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de lutter contre les nuisances sonores de tous bords (route!/rocares/autoroutes/voies ferrées/aéroports...) il parait aberrant de proposer le renforcement d'une voie urbaine sans proposer de solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du Val de marne et en l'occurrence des boucles de la Marne a St Maur, Chennevières, Ormesson.</li> </ul> <p>Pour ces motifs, je m'oppose formellement au projet sujet à enquête.</p>
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Ormesson-sur-Marne</b>
<b>COMMUNE DE CHENNEVIERES-SUR-MARNE</b>										
Obs 1				<b>X</b>					<b>X</b>	<p><b>M. et Mme VICENZOTTI</b> ont écrit :</p> <p>Le passage des trains d'une telle longueur en zone urbanisée est nuisible à un grand nombre de riverains. N'est-il pas possible de contourner les zones habitées ?</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Obs 2	<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b>Mme CHAPPUIS a écrit :</b></p> <p>Je suis opposée au passage de l'autoroute ferroviaire pour les raisons suivantes :</p> <p>1) Les passages fréquents des convois de 700 m à 1050 m entraîneront une nuisance sonore insupportable pour les riverains, nuisance que nous subissons déjà avec les trains de marchandises.</p> <p>2) Un tel poids en mouvement entrainera des vibrations sur les maisons environnantes et sur les coteaux avec risque de glissement de terrain,</p> <p>3) La belle coulée verte qui fait le charme des coteaux classés, risque de périr par l'activité ferroviaire intense.</p> <p>S'il n'est pas possible de trouver une autre solution, il faut prévoir impérativement une couverture totale antibruit de la voie ferrée.</p>
Obs 3	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<p><b>M. et Mme CELLE</b> ont écrit :</p> <p>Le <b>projet ferroviaire</b> se propose de relier l'Espagne atlantique au bassin d'activité du cœur de l'Europe, via <b>l'Île de France</b> et le nord du Territoire il s'articule autour de 3 notions fondamentales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un <b>chargement ingénieux</b> des remorques sur les wagons permettant d'utiliser la traction des camions</li> <li>• des <b>trains d'une longueur exceptionnelle</b> (750 m actuellement et jusqu'à 1050 m en fin de montée en charge)</li> <li>• l'utilisation du réseau ferré <b>existant</b></li> </ul> <p>ces <b>composantes</b> du concept devraient permettre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>d'abaisser</b> le coût du transport ferroviaire actuel</li> <li>• et le rendre suffisamment <b>compétitif</b> pour en faire une <b>alternative</b> économique crédible au transport exclusivement routier (à noter que ce point n'est pas démontré dans la partie du projet accessible dans le cadre de l'enquête)</li> </ul> <p>en <b>synthèse</b> le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prend forme en 5/6 ans (2015 à 2021)</li> <li>• avec une <b>montée en puissance</b> régulière <ul style="list-style-type: none"> <li>o fin 2015/début 2016 Mise en service: 2 Allers Retours Quotidiens (ARQ) en trains de 750 m soit 4 passages /jour</li> <li>o Octobre 2018 : <b>3</b> ARQ en trains de 750 m ; soit 6 passages</li> <li>o Septembre 2019 : <b>3</b> ARQ en trains de 1050 m ;</li> <li>o Octobre 2021 : 4 ARQ en trains de <b>1050</b> m ; soit <b>8 passages</b></li> </ul> </li> </ul> <p><b>impact environnemental</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les <b>nuisances</b> engendrées par le projet sont majoritairement <b>d'ordre sonore</b> et liées à la <b>longueur</b> hors du commun <b>du convoi</b> (plus <b>d'1 km !</b>) <ul style="list-style-type: none"> <li>o au niveau de <b>l'intensité</b> du bruit de roulement</li> <li>o aussi bien qu'au niveau de la <b>durée</b> de la nuisance</li> </ul> </li> <li>• les notions de « nuisance sonore » et d'intensité sont bien entendu subjectives: <ul style="list-style-type: none"> <li>o il y a peu de chance pour qu'un train circulant en <b>rase campagne</b> se voie qualifié de « nuisance sonore »</li> <li>o mais il s'agit ici d'emprunter une voie ferrée <b>implantée en zone d'habitat très dense</b> (banlieue parisienne)</li> </ul> </li> </ul> <p>À une époque où <b>chaque municipalité</b> quelle que soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de <b>lutter</b> contre les <b>nuisances sonores</b> (route rocades autoroutes voies ferrées aéroports ...) il paraît <b>incongru</b> de <b>proposer</b> le <b>renforcement</b> d'une <b>voie urbaine</b> sans proposer de solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du val de marne et en l'occurrence des boucles de la Marne à St Maur et Chennevières.</p> <p>Actuellement le trafic est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret (source RFF) et la nuisance de ce trafic essentiellement nocturne est déjà difficilement supportable il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Obs 4	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<p><b>Mme RAHIER a rempli le formulaire suivant :</b></p> <p>J'apprends par voie de presse qu'un très important <b>projet de ferroutage</b> dénommé « Autoroute Ferroviaire Atlantique » est en cours de finalisation et qu'une <b>enquête publique</b> a été diligentée sous votre autorité.</p> <p>je tiens à vous faire part de mon opposition formelle quant au passage de ces convois supplémentaires sur la commune de Chennevières via la voie ferrée existante à flanc de coteaux.</p> <p>en effet :</p> <p><b>nuisances propres au projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>les <b>nuisances</b> engendrées par le projet seront majoritairement <b>d'ordre sonore</b> et liées à la <b>longueur</b> hors du commun <b>des convois</b> (plus d'1 km !) <ul style="list-style-type: none"> <li>o au niveau de <b>l'intensité</b> du bruit de roulement</li> <li>o aussi bien qu'au niveau de la <b>durée</b> de la nuisance</li> </ul> </li> <li>les notions de « nuisance sonore » et d'intensité sont bien entendu subjectives : <ul style="list-style-type: none"> <li>o il y a peu de chance pour qu'un train circulant en <b>rase campagne</b> se voie qualifié de « nuisance sonore »</li> <li>o mais le terme de nuisance prend toute sa valeur quand il s'agit comme ici d'emprunter une voie ferrée <b>implantée en zone d'habitat très dense</b> (proche banlieue parisienne) et recensant de nombreuses familles avec enfants</li> </ul> </li> </ul> <p><b>nuisances préexistantes au projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actuellement le trafic sur cette voie est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret (source RFF) et la nuisance de ce trafic majoritairement nocturne est déjà très difficilement supportable il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne qui se traduirait par un niveau de nuisance nocturne inadmissible.</li> </ul> <p><b>en opposition avec les tendances environnementales actuelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A une époque ou chaque municipalité quelque soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de <b>lutter</b> contre les <b>nuisances sonores</b> de tous bords (route/rocodes/autoroutes/voies ferrées/aéroports ...) il paraît <b>aberrant</b> de <b>proposer</b> le <b>renforcement</b> d'une <b>voie urbaine</b> sans proposer de solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du val de marne et en l'occurrence des boucles de la Marne à St Maur et Chennevières.</li> </ul> <p><b>pour ces motifs je m'oppose formellement au projet sujet à enquête</b></p>
Obs 5	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<b>Mme OUAZANA a rempli le formulaire</b> (identique au formulaire développé en Obs 4 ci-dessus).
Obs 6	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<b>M. RICHETTI a rempli le formulaire</b> (identique au formulaire développé en Obs 4 ci-dessus).
Obs 7	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<b>Mme GARVIER a rempli le formulaire</b> (identique au formulaire développé en Obs 4 ci-dessus).
Obs 8	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<b>Mme LANSON a rempli le formulaire</b> (identique au formulaire développé en Obs 4 ci-dessus).
Obs 9	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<b>M. NISENBAUM a rempli le formulaire</b> (identique au formulaire développé en Obs 4 ci-dessus).
Obs 10	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<b>Mme BULTE a rempli le formulaire</b> (identique au formulaire développé en Obs 4 ci-dessus).

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Obs 11	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<b>M. ERRARD a rempli le formulaire</b> (identique au formulaire développé en Obs 4 ci-dessus).
Obs 12	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<b>M. et Mme CALLARD a rempli le formulaire</b> (identique au formulaire développé en Obs 4 ci-dessus).
Obs 13	<b>X</b>						<b>X</b>	<p><b>M. BRANDT</b> a écrit :</p> <p>Selon le Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) du Val-de-Marne, la commune de Chennevières-sur-Marne bénéficie de vastes espaces naturels éloignés d'infrastructures bruyantes. Toutefois, nous sommes déjà soumis aux nuisances sonores suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le bruit routier (68 DBA)</li> <li>• Le bruit aérien lié à l'activité de l'aéroport d'Orly (en voie d'extension) suite au survol de la commune (55 DBA)</li> <li>• Le bruit ferroviaire (73 DBA)</li> </ul> <p>En conséquence, le secteur concerné par le nouveau trafic ferroviaire est un secteur urbain déjà fortement contraignant au niveau du bruit ferroviaire par rapport à la valeur réglementaire de 65 DBA.</p> <p>En septembre 2019, 3 allers-retours quotidiens sont prévus mais à cette époque, le Réseau Ferré Français sera ouvert à la concurrence des compagnies ferroviaires étrangères, d'où le risque d'un trafic plus intense.</p> <p>L'objectif de cet autoroute ferroviaire à pour but de reporter vers le FER une partie du fret routier et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>D'autre part, ce projet ne tient pas compte de l'évaluation des nuisances sonores, d'autant plus qu'en 2013 la France a été mise en demeure par Bruxelles pour la mauvaise gestion du bruit et des vibrations qui sont déjà ressenties dans les constructions par le trafic ferroviaire actuel</p>
Cour 6 CM	<b>X</b>			<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b>Vœu du Conseil Municipal de Chennevières/Marne en date du 09 juillet dans le cadre de l'enquête publique sur l'autoroute ferroviaire atlantique :</b></p> <p>Un projet d'autoroute ferroviaire est programmé le long de l'axe Atlantique entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes).</p> <p>Une autoroute ferroviaire est un service de transport intermodal de marchandises permettant le transport de semi-remorques routières sur des tfaips. Le système d'autoroute ferroviaire constitue une alternative au mode du « tout routier » en combinant le mode ferroviaire, sur les longues distances, et le mode routier, pour les dessertes terminales. Deux autoroutes ferroviaires existent déjà en France : l'autoroute ferroviaire alpine entre Ajton (près de Chambéry) et Orbassano (en Italie) ; et l'autoroute ferroviaire entre Le Boulou (près de Perpignan) et Bettembourg (près de Luxembourg).</p> <p>L'accroissement des échanges entre la péninsule ibérique, la France et le nord de l'Europe a amené le développement du projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique traversant la France du Nord au sud-ouest sur 447 communes, entre Dourges et Tarnos, sur un linéaire de 1050 km environ. Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lqrsque (les infrastructures ferroviaires espagnoles auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe).</p> <p>La ville de Chennevières est traversée par cette infrastructure au niveau des voies ferroviaires de la grande ceinture Sucy-Bonneuil,</p> <p>La mise en place de ce service nécessite la construction de terminaux de transbordement, permettant le chargement des semi-remorques sur les trains, sur les communes de Dourges et Tarnos, ainsi que l'adaptation du réseau ferré national entre ces deux terminaux (création de tunnel, adaptation de la signalisation ferroviaire...).</p> <p>Concernant l'exploitation du sen/ioe, le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une mise en service fin 2015/début 2016, avec 2 allers retours quotidiens (ARQ) en trains de 750 m</li> <li>- octobre 2018: 3 ARQ en trains de 750 m</li> <li>- septembre 2019: 3ARQ en trains de 1050 m</li> <li>- octobre 2021:4 ARQ en trains de 1050 m</li> </ul> <p>A terme, l'Autoroute Ferroviaire Atlantique permettra de transporter 240 semi-remorques par jour et par sens.</p> <p>Ce projet est soumis à une procédure d'enquête publique : une première enquête publique, a eu lieu sur tout, le linéaire du 5 mai au 5 juin 2014. Cependant</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→							AVIS			Commentaires
1	2	3	4	5	6	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME		
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques				Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
									<p>plusieurs Communes, notamment en Ile-de-France, ont été omises lors de cette enquête. C'est pourquoi une nouvelle enquête publique, fixée par arrêté du Préfet du Pas-de-Calais du 23 mai 2014, <u>LI</u> organisée sur ces Communes, dont Chennevières, du 23 juin au 23 juillet 2014.</p> <p>Bien que, Je, projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique permette un report de trafics en faveur des modes de transport plus vertueux que la royte, le contenu du dossier d'enquête publique amène la ville de Chennevières à s'interroger sur plusieurs points ;</p> <p>- En matière de nuisances sonores : d'après l'étude d'impact annexée à l'enquête publique, le projet entraînera une augmentation du niveau sonore de 0.3 dB(A) le jour et 0.2 dB(A) la nuit sur le tronçon Suoy-Bonneuil/Noisy-le-Sôc. En moyenne sur l'ensemble du tracé national, l'augmentation sera de 0,6 dB(A) ; et au sens de la réglementation, seule une augmentation de plus de 2 dB(A) amène la mise en place de mesures compensatoires. Cependant le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, adopté par la Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne, démontre que le bruit ferroviaire représente la troisième source de bruit impactant, pour des niveaux très élevés, supérieurs à 70 dB(A) pour les riverains des voies de la grande ceinture Sucy-Bonneuil</p> <p>Il convient de solliciter des mesures compensatoires afin de prendre en compte l'ajout de trafic ferroviaire supplémentaire, alors que les nuisances sonores actuelles sont déjà excessives.</p> <p>- <u>En matière de travaux</u> : Des travaux de mise aux gabarits bas sur l'ensemble du linéaire sont nécessaires pour permettre le passage des trains, mais aucune localisation de ces travaux n'est précisée. Même si ces travaux ne nécessitent pas la mise en place de chantiers « pour la plupart », il convient d'indiquer leur positionnement aux Communes concernées pour plus de transparence et de sécurité. De plus « l'oubli » de la ville de Chennevières lors de la première enquête publique, qui a eu lieu du 5 mai au 6 juin 2014, amène également à se questionner sur le niveau de précision de l'étude portée sur notre secteur, en particulier la présence d'un tunnel sur le tracé existant à Chennevières qui pourrait ne pas avoir été prise en compte.</p> <p>VU le Code général des collectivités territoriales,  VU l'arrêté d'ouverture d'enquête publique du Préfet du Pas-de-Calais du 23 mai 2014 portant sur le projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique<sup>A</sup>  VU le dossier présenté par VIIA Atlantique et Réseau Ferré de France,  VU l'avis délibéré de l'autorité environnementale n° 2013-60 sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique,  VU l'avis défavorable du bureau de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne, du 22 mai 2014 au sujet du projet d'autoroute ferroviaire, atlantique.  VU la délibération du Conseil Communautaire DC 2013-109 du 10 octobre 2013 portant approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE),  <b>CONSIDÉRANT</b> que le projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique concerne la ville de Chennevières-sur-Marne,  <b>CONSIDÉRANT</b> que le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) adopté par délibération du Conseil Communautaire en date du 10 octobre 2013 démontre que le bruit ferroviaire représente la troisième source de bruit impactant, pour des niveaux très élevés, supérieur à 70 dB(A), pour les riverains des voies de la grande ceinture Sucy-Bonneuil,  <b>CONSIDÉRANT</b> que les conclusions issues du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, relatives aux niveaux de bruit très élevés relevés aux abords des voies concernées par l'autoroute ferroviaire, n'aient pas été prises en compte dans les documents soumis à enquête publique,  <b>CONSIDÉRANT</b> que l'étude d'impact du projet d'autoroute ferroviaire atlantique, contrairement aux recommandations de l'Autorité environnementale, n'étudie pas sur l'ensemble du linéaire les effets des vibrations liées au passage des trains de fret, l'évaluation de la gêne susceptible d'être occasionnée ainsi que les mesures visant à éviter, réduire et compenser ces impacts,  <b>CONSIDÉRANT</b> que l'étude d'impact du projet d'autoroute ferroviaire atlantique n'est pas assez précise en matière de travaux à réaliser et de leur localisation sur l'ensemble du linéaire, et en particulier à Chennevières où la présence d'un tunnel sur le tracé existant pourrait ne pas avoir été prise en compte,  <b>LE CONSEIL MUNICIPAL.</b></p> <p align="right">Après en avoir débattu et délibéré,</p>	

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								A L'UNANIMITE. DÉPLORE que les conclusions issues du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, relatives aux niveaux de bruit très élevés relevés aux abords des voies concernées par l'autoroute ferroviaire, n'aient pas été prises en compte dans les documents soumis à enquête publique. DEMANDE l'étude d'un troisième tracé optionnel situé hors des zones denses fortement urbanisées. DEMANDE, dans le cadre d'un maintien du projet d'autoroute ferroviaire sur le tronçon concerné l'étude des mesures compensatoires de limitation de bruit qui s'imposent afin de réduire les niveaux sonores en deçà des valeurs réglementaires. DEMANDE que le projet d'autoroute ferroviaire n'obère pas les possibilités de réalisation de la liaison Tram/Trajn Orly/Sucy, actuellement à Tétude, liaison pouvant utiliser les voies de la grande ceinture. DEMANDE une étude complémentaire évaluant l'impact en terme de nuisances sonores du projet. DÉCIDE d'émettre un vœu défavorable au projet te! qu'il est présenté, et en l'attente des compléments sollicitée,
Mail 8	X		X				X	<b>M. HARBULOT :</b> Je n'approuverai en aucun cas le projet VIIA, pour les raisons suivantes, et avant toutes explications, notre pavillon se trouve à 80 mètres de la voie ferrée, Les nuisances sont déjà trop nombreuses, de plus cette voie ferrée est installée sur les coteaux de Chennevières sur Marne, notre pavillon se situe juste en bas de ce dernier, ce qui produit des affaissements, mais également de la résonance lors du passage des trains, cela se perçoit au niveau des structures de la maison(fissure et tremblements entre autre). Donc l'ajout de 4 Trains supplémentaire par jour, et de plus d'une longueur de 750m (41 wagons) va avoir un impact significatif sur la qualité de vie des riverains, mais également sur nos biens, que nous souhaitons conserver en l'état et ne pas subir plus de désagrément qui engendrerait un impact économique !!! C'est un NON catégorique
Mail 17							X	<b>ANONYME :</b> Je suis contre le projet.
Mail 21	X		X				X	<b>Mme BARBELIAN :</b> Ma maison est située à 20 m de la ligne ferroviaire, ce qui est déjà l'enfer. Une autoroute ferroviaire est impensable. Sans compter l'énorme moins valu que cela va apporter à ma maison. Je m'OPPOSE FORTEMENT à ce projet!
Mail 22	X						X	<b>M. BARBELIAN :</b> Je dis NON à votre projet. Ma maison est implantée à une vingtaine de mètres de la voie ferrée concernée par cette autoroute ferroviaire, et je n'en supporte déjà plus les nuisances sonores.
Mail 28	X		X				X	<b>Mme MAURINET :</b> Cette autoroute ferroviaire traverserait le coteau de Chennevières-sur-Marne (site classé), en zone urbaine où se situe une forte densité d'habitation (pavillons et immeubles). Ce trafic générerait bien des nuisances dont un bruit insoutenable. Même si l'autoroute était enfouie sous tunnel, les vibrations se feraient ressentir. Actuellement, les trains de marchandise qui circulent sur cette voie font déjà énormément de vacarme. La rivière Marne fait écho et répercute le bruit en impactant du même coup les communes voisines (ex : Saint-Maur-des-Fossés). Par ailleurs, nous subissons des survols d'avions de façon régulière à destination ou au départ de l'aéroport d'Orly. À cela s'ajoute une route départementale, elle aussi extrêmement bruyante et polluante. Ce projet n'est donc pas acceptable. Notre qualité de vie s'en trouverait complètement altérée. De plus nos propriétés seraient totalement dévalorisées et invendables.



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								Pour toutes ces raisons, nous sommes résolument contre ce projet en zone urbaine.
Mail 40	X						X	<b>ANONYME</b> a écrit : L'augmentation du trafic ferroviaire produit de fortes nuisances sonores qui sont difficilement acceptables donc je dis NON à ce projet. L'utilisation de murs ou barrières antibruit me semble INDISPENSABLE ainsi qu'une vitesse réduite pour diminuer ces nuisances. Sans aménagements spécifiques ce projet va dégrader la qualité de vie tant recherchée au sein de notre commune.
Mail 91	X		X				X	<b>M. GANDRILLE</b> a écrit : Résident la rue de Champigny coté rive gauche, nous sommes déjà impactés par les nuisances sonores des véhicules et des trains qui passent déjà. Merci en conséquence de revoir ce projet pour que le train passe hors zone urbaine. puisque totalement contre!
Mail 106	X					X	X	<b>ANONYME</b> a écrit : Sur la commune de Chennevieres-sur-Marne, la ligne ferroviaire passe dans les coteaux de Chennevières qui constituent un site classé. La densité immobilière et le nombre de personnes concernées est important et il est impensable de nuire a l'équilibre de vie déjà très bruyant des habitants. Les quartiers concernés par l'autoroute ferroviaire souffrent déjà du bruit des nombreux avions, et des routes, ce serait inepte de rajouter a tout cela une nuisance supplémentaire. C'est un problème de santé publique !!!!! Ce projet, sans doute utile ne doit pas se faire sans aménagement pour la tranquillité et la santé. La construction d'un tunnel antibruit dans les zones habitées est indispensable pour la santé des populations a proximité de l'ouvrage.
Mail 114	X		X				X	<b>M. BLEUZE</b> a écrit : J'apprends par voie de presse qu'un très important projet de ferroutage dénomme « Autoroute Ferroviaire Atlantique » est en cours de finalisation et qu'une enquête publique a été diligentée sous votre autorité. je tiens à vous faire part de mon opposition formelle quant au passage de ces convois supplémentaires sur la commune de Chennevières via la voie ferrée existante à flanc de coteaux. En effet : <u>Nuisances propres au projet :</u> • les nuisances engendrées par le projet seront majoritairement d'ordre sonore et liées a la longueur hors du commun des convois (plus d'1 km !) o au niveau de l'intensité du bruit de roulement o aussi bien qu'au niveau de la durée de la nuisance • les notions de « nuisance sonore » et d'intensité sont bien entendu subjectives : o il y a peu de chance pour qu'un train circulant en rase campagne se voit qualifié de « nuisance sonore » o mais le terme de nuisance prend toute sa valeur quand il s'agit comme ici d'emprunter une voie ferrée implantée en zone d'habitat très dense (proche banlieue parisienne) et recensant de nombreuses familles avec enfants <u>Nuisances préexistantes au projet :</u> • Actuellement le trafic sur cette voie est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret (source RFF) et la nuisance de ce trafic majoritairement nocturne est déjà très difficilement supportable il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne qui se traduirait par un niveau de nuisance nocturne inadmissible, en opposition avec les tendances environnementales actuelles • A une époque ou chaque municipalité quelle que soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de lutter contre les nuisances sonores de tous bords (route/rocodes/autoroutes/voies ferrées/aéroports ...) il paraît aberrant de proposer le renforcement d'une voie urbaine sans proposer de



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du Val de Marne et en l'occurrence des boucles de la Marne à St Maur et Chennevières. Pour ces motifs je m'oppose formellement au projet sujet a enquête
Mail 115	X			X				X		<b>M. BODART</b> a écrit : Idem Mail 114 ci-dessus
Mail 125	X			X				X		<b>M. MASSOT</b> a écrit : Idem Mail 114 ci-dessus
Mail 127	X	X						X		<b>M. ZERR</b> a écrit : Alors que les autoroutes urbaines ne sont plus trop à la mode, comment peut-on imaginer un projet d'autoroute ferroviaire traversant l'Ile de France et une très importante densité de population. De plus, par expérience, les trains de fret sont bruyants et parfois dangereux. Reprenez votre projet, et cessez de pourrir la vie des franciliens qui supportent déjà assez de nuisances. Je désapprouve totalement ce projet.
Mail 141	X								X	<b>M. PICAVET</b> a écrit : Selon le Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) du Val-de-Marne, la commune de Chennevières-sur-Marne bénéficie de vastes espaces naturels éloignés d'infrastructures bruyantes. Toutefois, nous sommes déjà soumis aux nuisances sonores suivantes : 1) Le bruit routier (68 DBA) 2) Le bruit aérien lie a l'activité de l'aéroport d'Orly (en voie d'extension) suite au survol de la commune (55 DBA) 3) Le bruit ferroviaire (73 DBA) En conséquence, le secteur concerne par le nouveau trafic ferroviaire est un secteur urbain déjà fortement contraignant au niveau du bruit ferroviaire par rapport à la valeur réglementaire de 65 DBA. En septembre 2019, 3 allers-retours quotidiens sont prévus mais a cette époque, le Réseau Ferré Français sera ouvert à la concurrence des compagnies ferroviaires étrangères, d'où le risque d'un trafic plus intense. L'objectif de cette autoroute ferroviaire a pour but de reporter vers le FER une partie du fret routier et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. D'autre part, ce projet ne tient pas compte de l'évaluation des nuisances sonores, d'autant plus qu'en 2013 la France a été mise en demeure par Bruxelles pour la mauvaise gestion du bruit et des vibrations qui sont déjà ressenties dans les constructions par le trafic ferroviaire actuel.
Mail 150	X	X					X	X		<b>Mme LAIGNEL</b> a écrit Suite à la réunion du 22 juillet 2014 a CHAMPIGNY SUR MARNE. Propriétaire d'un pavillon situe au 92 A rue de Champigny à CHENNEVIERES SUR MARNE 94430 Voici mon avis : Je suis pour un allègement des camions sur les autoroutes MAIS je souhaite un mur antibruit le long de la ligne de chemin de fer dite " grande ceinture". Ce tronçon se situe entre 2 tunnels. 1 en direction de SUCY EN BRIE 1 en direction de CHAMPIGNY SUR MARNE Vous comprendrez bien que notre simple capital dévaluera au moment de la vente du pavillon, alors un peu de compréhension....
Mail 156	X	X		X				X		<b>M. DEHAUT</b> a écrit Concernant cette Autoroute Ferroviaire Atlantique susceptible actuellement d'emprunter la voie ferrée traversant la ville de Chennevières aux abords des

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>habitations, je suis opposé à ce projet en l'état actuel du tracé de cette voie.</p> <p>En fait, on déplace le problème écologique lié aux transports en le transformant pour les riverains en nuisances sonores (jour et nuit), poussières, vibrations, sans oublier les risques d'accidents (déraillement de wagon contenant des matières dangereuses), etc.</p> <p>La durée d'exposition au bruit pour les riverains est néfaste à leur santé et à leur confort, compte tenu de la longueur des trains et à terme de leur fréquence de circulation.</p> <p>En conséquence, l'aménagement des infrastructures, mur antibruit, remplacer les rails actuels par des rails de technologie LRS ainsi que le ballast, sont à prévoir si ce projet doit se réaliser.</p> <p>Ne peut-on pas étudier un itinéraire moins urbanisé ?</p> <p>D'autre part, je suis étonné de l'oubli de la ville de Chennevières lors de la 1<sup>ère</sup> enquête publique du 5 mai au 5 juin 2014, cela laisse à penser que l'étude d'impact pour notre secteur n'a été que très superficielle voire inexistante.</p> <p>L'écologie, c'est préserver la santé de la planète, mais aussi celle de ses occupants. Un équilibre raisonnable est à trouver.</p> <p>Je pense que pour toutes ces raisons le projet doit être reconsidéré.</p> <p>Merci de votre compréhension.</p>
Mail 159	X			X			X	<p><b>M. VILTART</b> a écrit :</p> <p>A une époque où l'on s'efforce par tous les moyens de lutter contre les nuisances de toute origine (route, autoroute, aéroports, voies ferrées ...), il paraît aberrant de proposer un projet d'autoroute ferroviaire traversant les communes de la banlieue parisienne, constituées d'un habitat dense.</p> <p>Un développement d'autoroutes routières a été mené depuis un certain nombre d'années pour éviter la concentration de la circulation routière de transit sur la proximité de Paris, le projet AFA qui ramènerait une circulation forte de trains à proximité immédiate de Paris est en contradiction totale avec cette politique. Un axe de feroutage sérieusement étudié, reliant Hendaye au nord de la France trouverait certainement un autre tracé que celui proposé actuellement passant dans des communes à forte densité de population et concentrant malheureusement une fois de plus, la vie économique de la France principalement sur la région parisienne.</p> <p>Pour ces motifs, je m'oppose formellement au projet AFA actuel.</p>
Mail 175	X			X		X	X	<p><b>ANONYME</b> a écrit</p> <p>Le principe du projet d'autoroute ferroviaire nous paraît positif pour désengorger le trafic routier, et pour la préservation de l'environnement.</p> <p>Cependant, il semble inapproprié de faire passer ces trains de fret dans une zone à forte densité urbaine. De nombreuses habitations sont situées à proximité immédiate de la voie de chemin de fer concernée.</p> <p>Si ce projet voit le jour à l'endroit prévu il paraît nécessaire d'inclure dès la conception de l'étude la construction de murs antibruit.</p> <p>Le coût de ces murs antibruit doit être inclus dans le coût du projet afin de pouvoir comparer équitablement le montant du projet actuel et celui de la construction d'une voie éloignée des zones à forte densité urbaine.</p> <p>Nous habitons en bas des coteaux ce Chennevières sur Marne; ceux-ci ont un sol argileux et calcaire avec des sources d'eaux. Y a-t-il eu des études géologiques permettant d'éliminer tout risque de glissement de terrain lors du passage répété des trains?</p> <p>Le terrain est instable, les murs des maisons se fissurent déjà, donc la multiplication des trains aggraverait certainement la situation d'autant que ce sont des trains ultra longs et leurs passages seront en constante augmentation. Une étude du retentissement des vibrations doit être initiée pour la sécurité des riverains.</p> <p>Par ailleurs, les coteaux sont couverts de végétation qui outre un aspect esthétique permet de stabiliser le terrain et d'éviter des coulées de boue dans les jardins. Cette végétation doit être préservée.</p> <p>Enfin le retentissement du bruit et des vibrations sur la faune sauvage et notamment les oiseaux migrateurs des bords de Marne n'a pas été étudié dans l'optique du passage de ce type de train chargé.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										La réglementation européenne en matière de bruit prévoit des réductions de l'impact sonore pour l'environnement. Nous espérons que le projet sera modifié afin de réduire son impact négatif sur l'environnement en raison de son tracé.
Mail 176	X			X		X			X	<u>ANONYME</u> a écrit (idem au mail 178 ci-dessus)
<b>Total</b>	<b>3 1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2 0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>2 5</b>	<b>6</b>	<b>Total des occurrences commune de Chennevières-sur-Marne</b>
<b>COMMUNE DE BRY-SUR-MARNE</b>										
Obs 1	X		X						X	<p><u>ANONYME (Signature illisible)</u> a écrit !</p> <p>A lire cette masse de papier, cette infrastructure est extraordinairement géniale, tout y est rêve merveilleux.</p> <p>On note sur le site de Tarnos à l'endroit exact du terminal envisagé, si peu (voire pas du tout) de faune – Les animaux passent - (En réalité, ils ne passent même plus, exterminés)→ zone désertique préprogrammée si esthétique.</p> <p>Sur vos plans, la distance entre le site et l'océan porte à réflexion. Au vu de ce que la mer actuellement, détruit la dune littorale sur toute cette côte, il pourrait y avoir des entrées de la mer vers l'intérieur bien plus rapide que vous ne l'envisagez.</p> <p>Devant la force de l'eau, on doute de l'homme et de sa faiblesse.</p> <p>Un mur sera peut-être érigé un jour.</p> <p><u>Impact du bruit sur cette voie.</u></p> <p>Cette autoroute ferroviaire allant contourner Paris, la région parisienne est fortement impactée.</p> <p>Actuellement un train passant sur la commune de Bry-sur-Marne avec une locomotive et 42 wagons émet un bruit infernal.</p> <p>Les trains sont déjà de plus en plus longs, la nuit, la population se trouve réveillée (le bruit du glissement métallique dure plus de 3 minutes !), et après ? vous pensez que l'on se rendort ? qu'un enfant dont le sommeil est coupé fera un adulte calme et pondéré ?</p> <p>Au vu du coût, on est nombreux à espérer que vous avez envisagé la COUVERTURE de cette ligne ferroviaire pour apporter le calme aux riverains.</p> <p>Bon nombres de communes sont impactées par des fissures sur les bâtiments.</p> <p>Les pavillons construits fin 19<sup>ème</sup> siècle ou tout début 20<sup>ème</sup> siècle n'ont aucune structure permettant de résister aux TREMBLEMENTS/VIBRATIONS que le passage de ces trains engendre déjà.</p> <p>Avez-vous prévu des études sur notre patrimoine ? Qui paiera les dégradations ?</p>
Cour 6	X			X	X	X			X	<p><b>M. SPILBAUER, maire de Bry sur Marne, a le 15 juillet 2014 adressé le courrier suivant :</b></p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique citée en objet je tiens à faire les observations suivantes :</p> <p>Tout d'abord je ne puis que m'étonner du peu d'information qui a été apportée aux élus et aux habitants des territoires concernées par cette enquête publique. En effet, c'est à la réception du dossier d'enquête que j'ai été informé du démarrage de ce projet qui aura des répercussions sur notre territoire. Une information en amont aurait permis de mieux répondre aux inquiétudes légitimes de nos concitoyens que le dossier mis à disposition.</p> <p>En effet, à la lecture très technique et complexe, du dossier d'enquête publique, il est difficile d'évaluer l'impact de ce projet sur notre ville puisque même après renseignements pris auprès de Réseau Ferré de France, la définition de cette « autoroute » n'est pas claire en termes de nuisances sonores et de trafic.</p> <p>S'il est indiqué que les convois prévus seront de plus d'un kilomètre, soit le double des convois circulant aujourd'hui, les conséquences sonores sont peu détaillées ou difficilement accessibles. Les innovations technologiques mises en avant pour réduire le bruit de ces convois restent quant à elles,</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								hypothétiques. Par ailleurs les prévisions de trafic de RFF (4 Aller /Retour quotidien à l'horizon 2021) sont différentes de celles du dossier d'enquête qui en prévoit près de 20. Qu'en est-il réellement ? Quels sont les sillons réellement disponibles et ces nouveaux convois vont-ils venir en déduction des convois actuels ? En l'absence de données claires, il reste une question qui me semble essentielle concernant ce projet. Pourquoi, puisque les convois ne feront pas escale en région parisienne, cette « autoroute ferroviaire » doit-elle traverser des zones aussi denses en population que sont les villes de la banlieue parisienne ? N'est-il pas possible d'envisager un autre tracé ? Dans l'attente de réponses précises sur ce sujet, et s'il est évident que la réduction du trafic poids lourds sur autoroute est une nécessité, je ne peux qu'émettre un avis défavorable à ce projet dont les études doivent être poursuivies
Mail 3	X		X				X	<b>ANONYME</b> Je suis tout a fait conscient de la nécessité de faire transiter des marchandises par voie ferré mais je suis absolument contre le développement du fret en tant que riverain de la voie ferrée à Bry sur marne, sans aménagement antibruit tant la nuisance sonore est forte sur nos communes très denses de la région parisienne, nuisance ayant déjà au niveau actuel des répercussions sur la santé. Merci d'en tenir compte.
Mail 34	X		X				X	<b>M. BENKEMOUN :</b> Nous habitons actuellement, à 40 mètres environ de cette voie ferrée. Nous vivons un enfer, à chaque passage d'un train, surtout la nuit, insomnie, stress la journée, nous ne pouvons pas ouvrir les fenêtres car impossible de s'entendre, d'écouter la radio etc. Nous nous opposons fermement au passage intense de trains ce qui serait très préjudiciable, pour notre santé. Et notre bien.
Mail 62	X	X		X			X	<b>ANONYME :</b> Je suis contre ce projet en raison notamment des nuisances sonores que cela va occasionner. Actuellement de nombreux trains de marchandises nous causent des désagréments et une augmentation du trafic deviendrait insupportable. J'habite devant le réseau ferré (20m) rue de la passerelle, des enfants en bas-âge dorment et jouent au pied du réseau ferré. Nous ne pouvons à peine ouvrir nos fenêtres, de jour comme de nuit, nous devons supporter le bruit et les vibrations. De plus le passage des trains provoque, en raison des vibrations dans le sol, de nombreuses fissures sur nos façades. Il y a également un risque en cas de transport de matières dangereuses. Il est à noter aussi qu'il y a un manque d'information COMPLET à ce sujet ! A l'heure ou le gouvernement et l'Europe avec le Grenelle environnement tentent de protéger des nuisances, nous ne pouvons pas imaginer le projet sans mesures adaptées : - La mise en œuvre de solutions anti bruit (Murs le long de la voie, réfection des supports de voies sans impact sur la sante des résidents à proximité et l'environnement (produit cancérigène), réduction de vitesse, solutions anti bruit individuelles financées par RFF & SNCF) - Un détournement de la voie en dehors des régions à forte population. - Une nouvelle réglementation devrait voir le jour en imposant que les produits transportes ne soient pas dangereux et n'aient aucun impact pour la sante des riverains au quotidien, ni en cas d'accident ou d'incident. Pour toutes ces raisons et en l'absence de mesures et/ou d'informations pour préserver la dignité des habitants, je reste opposé au projet d'autoroute ferroviaire traversant la ville de Bry sur Marne.
Mail 64	X	X					X	<b>ANONYME :</b> Je suis conscient de la nécessité de faire transiter des marchandises par voie ferre mais le trafic me semble déjà assez dense; en augmenter la densité, ne fait qu'accroître le risque d'accident; qui dit plus de trafic, dit plus de maintenance des voies. (la vétuste du réseau est un critère non négligeable) par ailleurs, cela va accentuer les nuisances sonores, dont le niveau est déjà très élevé dans nos communes très denses de la région parisienne. Les aménagements anti bruit sont inexistant, et de ce fait en tant que riverain de la voie ferrée à Bry sur Marne, je ne suis pas favorable au

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								développement du fret.
Mail 66	<b>X</b>			<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<p><b>ANONYME :</b> Messieurs, Le panneau de la consultation vient d'être affiché à Bry le 15 Juillet alors que la première réunion a eu lieu fin Juin. La consultation a lieu en pleine période de vacances: personne n'est en région Parisienne pour donner son avis/ manifester son intérêt ou son désintérêt. Ca me rappelle la belle époque ou on mettait par terre une bâtisse classée ou un pan de forêt en plein mois d'Aout. Désolé, nous défendons notre environnement, ici c'est Bry, donc, c'est chez moi, et suis le premier intéressé par les nuisances qui m'empêchent de dormir, me réveillent a chaque passage de train de marchandises. Ici, c'est mon cadre de vie, et je le défends, et je tiens à ce qu'il ne se dégrade pas davantage. Je ne rêve même plus de l'améliorer, juste le maintenir en l'état. Est-il possible de perpétuer le cadre de vie que les anciens nous ont laissé? Apparemment: non Pour les promesses, c'est Non. La sécurité, les travaux d'aménagement, etc. J'invite Mr Junker, le Président de RFF, le Président du groupe ferroviaire VIIA à dormir dans mon coin, et il sera probablement sur les nerfs comme moi, ou pire. Pas contre, mais qu'il passe par Bruxelles, Paris Champs-Elysées... à la limite des jardins des décideurs de ce projet. Je m'exprime ainsi car je suis le pur produit de ce que les nuisances du chemin de fer de marchandises peuvent créer. Au même moment où la circulation des camions de plus de 20 tonnes, plus larges que les camions actuels est autorisée pour parcourir l'Europe, on voudrait en transporter d'autres sur les trains. C'est mon avis,</p>
Mail 70	<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b>Famille DE MUN :</b> J'habite à 200 m de la voie ferrée de marchandises et d'ores et déjà -la nuit en particulier-le tintamarre et le cliquetis de la ferraille est assourdissant, je n' imagine même pas ce que ce pourra être si dans le cadre de ce projet les nuisances sonores s'accroissent encore. Il faudrait à mon avis-quitte à remettre à plus tard la mise en œuvre, 2017 ou 2018- peut être de travailler a l'aspect acoustique de ce projet en priorité : peut être, utiliser de nouveaux types de wagons de marchandises, moins bruyants, et installer des murs de protection le long des voies (comme le long des autoroutes=dans les zones les plus peuplées). Mais en l'état personnellement je suis défavorable à ce projet qui va entrainer une dégradation de la qualité de vie pour des centaines de milliers de personnes.</p>
Mail 78							<b>X</b>	<p><b>ANONYME :</b> Je ne suis pas favorable pour la construction de ce projet</p>
Mail 81	<b>X</b>				<b>X</b>		<b>X</b>	<p><b>Mme STANKOVIC :</b> Je réside à Bry sur Marne et suis riveraine de la voie ferroviaire. Jusqu'a maintenant nous avons quelques trains dans la journée, le soir et la nuit. Depuis cette semaine une vingtaine de trains minimum traversent ma zone pavillonnaire et nous ne pouvons ni nous mettre dehors ni ouvrir les fenêtres tellement la vitesse et la longueur des trains est importante. Bry sur Marne est une petite commune majoritairement pavillonnaire et la on se croirait sur le chemin de fer, malgré le double vitrage et l'isolation on a l'impression que le train est dans la maison.... Merci mais non à ce projet catastrophe avec de plus une enquête publique ouverte en période de vacances on croit rêver!!!!</p>
Mail 83	<b>X</b>	<b>X</b>					<b>X</b>	<p><b>Mme HUBERT-CHAKIR</b> a écrit : Préambule :</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								Il est regrettable que cette enquête soit organisée durant la période estivale. Je suis contre ce projet dans le cas ou ces convois empruntent des zones fortement urbanisées : attention aux bruits (pollution sonore), dangerosité des produits transportés, risques d'accidents, etc. ...
Mail 86	X			X			X	<b>ANONYME</b> a écrit : En l'Etat actuel des choses, les convois empruntant la voie ferrée sont déjà source de nuisances importantes pour les riverains dans une zone de forte densité urbaine. Il n'est donc pas admissible de renforcer encore le trafic. Il conviendrait d'envisager un contournement des communes de la petite couronne.
Mail 87	X	X					X	<b>Mme LUKSA</b> a écrit : Ce projet va entrainer une pollution sonore, et des poussières noires issues du ballast vont être soulevées. Il va également poser des problèmes de sécurité en faisant rouler des trains qui transporteront des matières dangereuses sur une voie vielle (Brétigny) Et tout ceci, en plein centre ville.... Je suis contre ce projet.
Mail 90	X						X	<b>Mme TIJET</b> a écrit : J'ai noté une forte augmentation du trafic ferroviaire sur la commune de Bry sur Marne ce qui engendre une gêne importante des bruits, de la pollution. Nous sommes venus habiter a Bry sur Marne, réputée pour son calme et sa tranquillité qui sont a présent sérieusement compromis.
Mail 92	X				X		X	<b>ANONYME</b> a écrit Comment peut-on imaginer faire passer cette autoroute ferroviaire en région parisienne dans des zones déjà saturées en transport de fret. D'autre part, il y a déjà dans cette région (Noisy le Grand, Bry sur Marne, Neuilly sur Marne) l'autoroute A4 et ses désagréments. Il ne faudrait pas encore en rajouter pour les populations qui n'ont pas la possibilité financière de déménager : faites passer l'autoroute ferroviaire en marge de la région parisienne, là ou l'urbanisation est moins dense. A noter : Faire une enquête publique du 23 juin au 23 juillet 2014, en pleine période de vacances, ce n'est pas très fair-play.
Mail 101	X		X		X	X	X	<b>ANONYME</b> a écrit : Pourquoi faire passer un tel trafic en plein cœur de l'ile de France ? Surtout lorsque l'on entend et voit que les lignes SNCF ne sont pas tellement entretenues (Brétigny, et accident TGV cette semaine en sont la preuve). Imaginez les conséquences en cas d'accidents..... L'information est inexistante si on ne va pas la chercher, pour les riverains concernés. La pollution sonore ainsi que les poussières dues a la circulation de longs convois vont augmenter les nuisances qui sont déjà nombreuses en région parisienne. Nos logements vont perdre de plus de la valeur. Voila, voila quelques remarques qui iront en rejoindre certainement d'autres.
Mail 109	X	X		X				<b>M. FRANJA</b> a écrit : Je réside avec ma famille à Bry sur Marne (Val de Marne) et y est heureux. L'un des atouts est le calme et la tranquillité. Avec ce projet, vous allez anéantir notre projet de vie par l'augmentation des nuisances sonores, des poussières et les risques d'accidents ferroviaires. J'en appel à votre discernement pour trouver un tracé qui allie votre souhait de création d'autoroute ferroviaire et le respect du cadre de vie de plusieurs milliers de citoyens sur ce trajet.
Mail 128	X	X	X	X			X	<b>M. PECQUART</b> a écrit : Ma famille et moi sommes propriétaires de notre maison située juste au niveau de la voie ferrée de la gare de marchandises de Bry sur Marne(94360) Avenue Georges Clemenceau. Nous sommes donc particulièrement concernés par le projet de l'autoroute ferroviaire Atlantique, vis a vis duquel nous sommes catégoriquement contre pour plusieurs raisons. Nous subissons déjà de TRES importantes nuisances sonores de jour comme de nuit à cause du trafic ferroviaire actuel, cela serait amplifié démesurément par la réalisation de ce projet et donc insupportable à vivre au quotidien.



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								De plus les poussières émanant des marchandises (et ce d'autant plus si ce sont des marchandises toxiques) vont inévitablement entrainer des retombées graves sur la santé des riverains à plus ou moins long terme. Ensuite les voies ferrées étant anciennes, le risque d'accidents est fortement et certainement décuplé. Pour finir ce projet provoquera inmanquablement une dépréciation immobilière importante et extrêmement préjudiciable de nos biens, liée à toutes ces graves nuisances. Le tracé de ce projet par des agglomérations de forte densité de population est une hérésie dangereuse et une bombe à retardement pour chacun d'entre nous. Il faut impérativement déplacer le tracé vers des zones très faiblement peuplées. Dans l'espoir que nos voix soient écoutées et prises en compte, cordialement Pierre, Geneviève et Sarah
Mail 134	X			X			X	<b>Mme PAINEAU</b> a écrit : Je réside relativement près de la voie ferrée à Bry sur Marne. Je me suis déjà manifestée pour demander a ce que soit érigé un mur antibruit car le passage des trains qui sont nombreux déjà aujourd'hui représentent une nuisance sonore très importante. Il n'est pas possible d'avoir une conversation suivie ou d'écouter la télévision par exemple lorsque passe un train. Je suis tout à fait en accord avec les termes du courrier, du 15 courant, du maire de ma commune. Je suis sincèrement inquiète de ma future qualité de vie si ce projet voit le jour et qu'aucun mur antibruit n'est construit et me demande pourquoi ne pas prévoir un tracé qui évite les villes de banlieue parisienne car elles ont une forte densité de population. Je suis donc opposée à ce projet tant que celui-ci ne garantira pas aux personnes habitant près de la voie ferrée une vraie solution pour endiguer les nuisances sonores inhérentes au passage des trains
Mail 136	X						X	<b>ANONYME</b> a écrit : Je suis totalement opposé a ce projet car j'habite proche de la voie ferrée et souffre déjà énormément des nuisances sonores dues au passage des trains (même fenêtres fermées le bruit est important) à moins que celui-ci ne garantisse que soient érigés des murs anti bruit sur toute la partie aérienne de la voie, voire une couverture totale pour protéger les riverains de toute nuisance sonore. Merci de prendre en compte mon avis qui résume celui de la quasi totalité de ceux résidant proche de la voie concernant ce projet.
Mail 149	X	X	X				X	<b>Mme BAKON</b> a écrit : Je suis TOTALEMENT CONTRE l'autoroute ferroviaire, j'habite a quelques centaines de mètres de la voie, voici les raisons : Les nuisances sonores que je ne supporte pas (problème de santé). Problème de produits transportés, dangerosité etc. Une résidence vient de se construire a Bry sur Marne a 10 mètres du train : est ce normal ? La dépréciation de nos maisons et dans une grande mesure les prix de vente vont baisser et fortement. Quand on voit la vétusté et l'énorme manque d'entretien de notre réseau, y a de quoi avoir peur (pour mémoire l'accident mortel de Brétigny sur Orge, quelle honte).. J'ai même connu un ouvrier qui devait s'occuper de l'entretien du réseau (en région parisienne) qui se vantait de faire une sieste tous les jours dans un wagon et bien sur pendant les heures de travail. Et là, je comprends mieux l'accident mortel de Brétigny sur Orge (en me rappelant ce qu'il nous disait). Pendant les travaux, le bruit, la poussière et tout ce que je ne connais pas. Voici quelques raisons et je pense en oublier ou encore ne pas connaitre tous les tenants et aboutissants de ce dossier.
Mail 151	X		X				X	<b>M. ZOLTOBRODA</b> a écrit : Avis négatif. Résident a Bry depuis 13 ans, nous avons déjà à subir les nuisances sonores des trains de marchandises passant dans la commune, et ceci de jour comme de nuit. Ces derniers viennent se rajouter à ceux du RER. Rajouter 4 trains AR (voire plus) soit 8 trajets par jour est juste impensable.



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Rajouter des nuisances sonores ferait de plus diminuer la valeur des maisons. Et que dire des tremblements que généreront tous ces trains (déformations des terrains, fissures des murs...) Sans parler de toutes nuisances apportées par les travaux. De plus, vu les tarifs pratiques, je reste persuade que très peu de routiers prendront cette autoroute. La SNCF ferait mieux de dépenser dans la maintenance et la mise a niveau de l'existant plutôt que de prévoir de superbes projets quasiment voués à l'échec, et ce, avant même d'avoir commencé
Mail 157	X					X	X			<b>ANONYME</b> a écrit Le projet d'autoroute ferroviaire ne prend pas en compte les nuisances sonores existantes et le traitement des points noirs du bruit ferroviaires, au point mort depuis 10 ans ! Il entraine une aggravation sensible des nuisances sonores, inacceptable pour les riverains des voies ferrées, pour un bénéfice négligeable en termes de report modal route/rail. Son cout est très élevé pour la collectivité, l'équilibre économique plus que précaire. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes devraient contribuer au financement et à l'équilibre économique du projet.
<b>Total</b>	<b>2 2</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2 0</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune de Bry-sur-Marne</b>
<b>COMMUNE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES</b>										
Obs 1					X				X	<b>M. MORAES</b> a écrit : Les documents papier mis à disposition ne permettent pas de localiser le tracé prévu dans le département et encore moins dans notre ville de Saint Maur des Fossés (94100). L'enquête est donc totalement « inutilisable » auprès des habitants du Val de Marne. La version électronique ne permet pas de connaître la ligne qui sera utilisée à Saint Maur (Sucy-Bonneuil/Nogent ou Sucy-Bonneuil/Noisy-le-Sec).
Obs 2	X				X				X	<b>M. et Mme PERRAUD de Bry-sur-Marne</b> ont écrit : Les documents présentés ne donnent pas suffisamment d'information sur la ligne Grande Ceinture qui traverse Saint-Maur – Champigny – Bry-sur-Marne. Difficile de se faire une opinion sur les nuisances sonores que subiront les riverains de cette ligne. Nous souhaiterions une information spécifique sur la réorientation de cette ligne et les aménagements prévus pour protéger les riverains.
Obs 3	X								X	<b>Mme GAMES</b> a écrit : Je suis contre ce projet pour diverses raisons (bruit...)
Obs 4	X				X		X			<b>Mme BARRES-AUBERT</b> a écrit : Je suis tout à fait favorable au principe de développement des autoroutes ferroviaires pour des raisons de maîtrise des dépenses d'énergie, pour réduire le trafic poids lourds sur routes et autoroutes, pour une meilleure sécurité sur les voies routières et pour une limitation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. Le dossier présenté est d'une grande qualité mais il manque pour la région parisienne et Saint-Maur en particulier des cartes et plans à une échelle appropriée pour connaître le tracé de cette autoroute ferroviaire dans ces secteurs. Si cette autoroute ferroviaire traverses des zones de forte urbanisation, il est important et INDISPENSABLE que des mesures efficaces soient prises pour en réduire l'impact sonore de jour et surtout de nuit.
Obs 5	X			X					X	<b>Avis de la commune de Saint Maur des Fossés (délibération n°32 du Conseil Municipal du 30 juin 2014 :</b> Après une <b>remarquable synthèse</b> de 12 pages du projet objet de l'enquête publique, le Conseil Municipal de Saint Maur des Fossés a fait part de son

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>avis qui est résumé comme suit :</p> <p>Bien que l'augmentation de 0,2 dB soit minime au vue du trafic existant, les nuisances sonores sont déjà particulièrement présentes et doivent être réduites notamment au travers du Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement que doivent élaborer l'Etat et RFF.</p> <p>La Ville avait émis, lors du Conseil municipal du 20 décembre 2012, un avis positif concernant le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat, 1ère échéance, qui ne concernait que les voies RATP. Le PPBE 2ème échéance, en cours d'élaboration, concernera les voies SNCF, traversant Saint-Maur, Chennevières et Champigny. Il est donc primordial que le projet d'autoroute ferroviaire et ses impacts soient intégrés dans le PPBE 2ème échéance de l'Etat, afin que des mesures de réduction des nuisances (isolation phonique des habitations, amélioration du matériel roulant, ...) liées à ces voies soient prévues.</p> <p>L'augmentation du trafic ferroviaire ne fait que confirmer l'importance, d'une part, des mesures à engager dans le futur PPBE 2ème échéance et d'autre part, l'urgence à élaborer ce PPBE avant la mise en service de l'autoroute ferroviaire.</p> <p><b>Sur</b> proposition de Monsieur le Maire,</p> <p align="center"><b>Après examen et délibéré :</b></p> <p>1- <b>Confirme</b> l'intérêt du projet d'autoroute ferroviaire atlantique, au regard du report modal de la route vers le fer qu'il générera et de la réduction d'émissions de gaz à effet de serre induite.</p> <p>2- <b>Constata</b> les manques d'informations relatifs au tracé et à la localisation exacte des travaux nécessaires.</p> <p>3- <b>Demande</b> d'intégrer le projet d'autoroute ferroviaire dans le PPBE 2ème échéance de l'Etat, en cours d'élaboration, afin que des solutions soient proposées pour la résorption des nuisances sonores actuelles et à venir, avant la mise en œuvre du projet.</p> <p>4- <b>Emet</b> par conséquent un avis défavorable au projet, car en l'état il ne permet pas de garantir aux Saint-Mauriens une absence de dégradation de leur qualité de vie.</p> <p>5- <b>Autorise</b> le Maire à consigner cet avis au registre d'enquête publique ou à l'adresser au président de la commission d'enquête.</p>
Obs 6	<b>X</b>			<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<p><u>Mme GAUDEIX</u> a écrit :</p> <p>Ce projet est très intéressant d'un point de vue général puisqu'il évite des millions de camions sur nos routes (pollution amoindrie, réduction du nombre d'accidents sur nos routes et de leur gravité).</p> <p>Néanmoins, ce projet est très incomplet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucune précision n'est fournie sur le trajet réel concernant notre ville : l'autoroute ferroviaire passera-t-elle sur la ville de Saints Maur entre Champigny et Bonneuil ?</li> <li>- Aucune précision n'est donnée concernant la nature de ce qui sera transporté. Y-aura-t-il des matières chimiques ou dangereuses ? Ceci est préoccupant car les trains passeront au milieu des habitations situées à quelques mètres et à forte densité de population en petite couronne parisienne.</li> <li>- Aucune étude d'impact phonique n'a été réalisée en région parisienne où la population concernée est très dense et qu'elle subit déjà un niveau sonore répertorié très intense (les études ont été faites majoritairement en plein champ ! Cherchez l'erreur !)</li> <li>- Aucune étude d'impact vibratoire n'a été réalisée en région parisienne alors qu'il y a une forte densité de constructions et d'infrastructures (rues, trottoirs, etc.) qui subissent déjà des fissures du fait des trains existants.</li> <li>- Le poids des rames de plus d'un kilomètre de long n'est pas pris en compte.</li> <li>- La vitesse et donc la durée du passage d'une rame n'est pas mentionnée. Si le train roule vite : bruit et vibrations très importants ; si le train est plus lent : bruit et vibrations moins intenses mais pendant 10 à 15 mn et cela 8 fois par jour !!!</li> </ul> <p>En conclusion, il paraît aberrant de faire passer ce genre d'autoroute au milieu de la petite couronne parisienne (lieu le plus dense en population de France). Il occasionnera une gêne trop importante en bruit et en vibrations qui ne sera pas atténuée par le double vitrage (que les habitations ont déjà !) et</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								qui empêchera toute utilisation des parcs publics et jardins. Les trains seront amenés à rouler doucement surtout lorsqu'ils transporteront des produits chimiques donc ce sera une perte de temps pour la SNCF. Il serait plus judicieux de les faire contourner l'Île de France en passant à 80, 100 ou 150 km de la capitale où ils pourraient rouler vite et surtout où ils nuiraient à une population beaucoup moins nombreuse (beaucoup de champs). Des voies existent, il suffit de les utiliser ! Comment peut-on prôner un projet écologique si l'on détruit le cadre de vie d'une population par une pollution sonore et vibratoire qui va impacter grandement leur santé ? Où est le gain antipollution ? En conclusion je suis tout à fait opposée au projet dans sa partie sur la région parisienne et en particulier sur la commune de Saint Maur. <u>Remarque</u> : Il est très regrettable que cette enquête ait lieu en pleine période de vacances, peu de personnes peuvent donc y répondre.
Obs 7	X						X	<u>Mme MARCHAND et M. MIDY</u> ont écrit : Nous sommes totalement défavorables à ce projet et si toutefois, nous n'avons pas le choix, nous pensons qu'un fort mur antibruit et anti vues doit être construit.
Mail 133	X	X					X	<u>ANONYME</u> a écrit : Monsieur le Préfet, j'attire tout d'abord votre attention sur le fait qu'il est inadmissible que 25 communes en Ile-de-France, là où la densité de la population est la plus élevée, aient été oubliées dans l'enquête publique initiale ! L'enquête a donc été prolongée pour ces populations « oubliées » du 23 juin au 23 juillet !!! Pendant les vacances d'été !!! J'estime que le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est en soi un projet intéressant, par contre ce dossier reste lacunaire sur les préoccupations environnementales des populations qui vont subir de plein fouet l'augmentation du trafic ferroviaire à quelques mètres de leurs résidences principales. Je demande le retrait du projet en Ile de France car je suis contre le fait de faire circuler ces trains de fret sur le réseau francilien qui est déjà saturé, les nuisances sonores sont déjà trop nombreuses car pour ma commune de Saint Maur des Fossés, la voie ferrée est installée sur les coteaux de Chennevières sur Marne, la nuit les trains sont parfaitement audibles sur l'entier tracé actuel alors avec l'ajout de 4 trains supplémentaires par jour, d'une longueur de 750m (41 wagons) va avoir un impact significatif sur la qualité de vie des riverains ainsi que des risques de sécurité pour les habitants lors de transports de matières dangereuses, et si le projet est maintenu il est impératif : - que de véritables études d'impact sur notre environnement soient réalisées au plus vite afin que l'impact du stress du notamment au bruit soit mesuré ; - que des travaux soient engagés, pour lutter contre les nuisances sonores et vibratoires à venir ; (rien de prévu pour les rails) - que des murs antibruit soient construits, - que des subventions soient données aux résidents proches de la voie pour améliorer l'isolation acoustique de leurs habitations. - que les circulations des trains soient rigoureusement encadrées le jour et nulles la nuit entre 22 heures et 6 heures ainsi que les week-ends. Bien sur cette liste n'est pas exhaustive..... Avec l'espoir d'être entendue et écoutée.
Mail 135	X				X	X	X	<u>GRUPE SAINT MAUR DEMAIN</u> ont écrit : <u>INTRODUCTION</u> Les élus municipaux du Groupe Saint-Maur Demain et de Nicolas Clodong, Conseiller général du Val-de-Marne portent à la connaissance du Commissaire-enquêteur leur avis défavorable sur le dossier soumis à enquête publique pour les motifs explicités ci-après : - modalités de l'enquête inadaptées qui ne permettent à la population de s'informer dans de bonnes conditions

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→							AVIS			Commentaires
1	2	3	4	5	6	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME		
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques				<p>Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF</p>
									<p>- flou déterminant sur l'usage des deux tracés évoqués                      - absence de chiffrage des impacts environnementaux notamment en ce qui concerne la pollution de l'air et le bruit                      - absence de précisions sur les travaux d'aménagement des voies</p> <p><b>CONTEXTE :</b>                      L'objectif est de reporter vers le fer une partie du fret routier entre le sud de l'Europe, notamment la péninsule ibérique, et l'Europe du Nord. Sur le réseau ferré français, c'est l'axe Lille – Bayonne existant qui a été retenu.                      L'objectif est de permettre la montée en puissance progressive du service afin d'assurer le transport de 100 000 remorques de camion par an d'ici 2020.                      A partir de 2018, les trains utilisés pourront faire 1050 mètres de long ce qui nécessitera des travaux d'adaptation supplémentaires du Réseau Ferré National. Entre 2016 et 2021, le nombre d'aller-retour quotidiens (ARQ), de 2 à 4 au début est appelé à passer progressivement de 9 à 10 en vitesse de croisière.                      On avait tout simplement oublié la ville de Saint-Maur dans l'enquête publique et l'enquête publique complémentaire du 23 juin au 23 juillet 2014 est organisée avec un formalisme similaire et donc sans réunion d'information. En plein mois de juillet sur une bien courte période !                      Vous devez savoir que les Saint-Mauriens sont particulièrement sensibles à la préservation de leur quiétude.                      Les Saint-Mauriens que nous représentons ne peuvent remettre en question les arguments relatifs à l'intérêt du feroutage eu égard à la pollution mais cela rappelle étrangement les débats au sujet d'arc express et son passage par Champignol et la place Jean Moulin ou nombre de personnes se moquaient de ce qu'il advenait des Saint-Mauriens au nom de la raison soi-disant du plus grand nombre évidemment non impacté par les nuisances...                      Il est annoncé que le tracé intérieur de Saint-Maur serait un trajet de secours, il faut des garanties aux Saint-Mauriens dont nous portons la parole.                      De plus, que vont transporter ces trains ? Peut-il y avoir des produits nocifs ? Radioactifs ?                      Aucune garanties.                      Le groupe Saint-Maur Demain et les Saint-Mauriens qu'il représente considère qu'il manque des informations.</p> <p><b>REMARQUES</b>                      Absence de clarté dans l'exposition du tracé du projet, de manière générale, dans le dossier d'enquête publique.                      En-dehors des sites « stratégiques » du projet (plateformes de transbordement, ouvrages complexes à adapter types ponts et tunnels), aucune cartographie précise ne révèle l'itinéraire précis de l'Autoroute ferroviaire. Le tracé dans le secteur du Val-de-Marne n'est en outre pas détaillé.                      Seules les cartes « Projet » et « Programme » présentent le projet à l'échelle nationale : les fichiers informatiques proposés ne permettent pas un zoom de qualité qui aurait favorisé la compréhension plus fine du tracé.                      Ce n'est que dans la dernière partie de l'étude d'impact du projet que sont présentés des tableaux récapitulant les différents tronçons de l'itinéraire, sans plus de précision sur les voies spécifiquement empruntées. Deux options d'itinéraire ont été envisagées pour la partie nord du tracé de l'Autoroute ferroviaire. Dans le secteur géographique de Saint-Maur, ces deux options se déclinent comme suit :                      • Option 1 : les trains passent sur le tronçon allant de Sucy-Bonneuil à Noisy-le-Sec ;                      • Option 2 : les trains passent sur le tronçon allant de Sucy-Bonneuil à Nogent Perreux.                      Il n'est pas précisé si ces deux options seront empruntées en fonction des contraintes d'exploitation ou si l'une d'entre elles sera retenue à titre exclusif.                      L'option 2 (itinéraire par Saint-Maur le long du RER A) fait figure, a priori, d'itinéraire de « secours » en cas de souci de régulation des trains en Ile-de-France ou de travaux sur la Grande Ceinture notamment. Mais quelles garanties avons-nous ? Quelle est la fréquence d'utilisation de cet itinéraire de secours ? Quels sont les précédents en Ile de France dans ce genre de contexte ?                      La commune de Saint-Maur figure en tout cas dans la zone d'étude de ce projet tel que présenté dans le dossier d'enquête publique, soit 10 km autour du</p>	

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	<p>Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF</p>
								<p>trace. L'enjeu principal pour Saint-Maur concerne donc l'impact environnemental de ce projet, notamment en termes de bruit. Au vu du manque d'éléments complémentaires concernant le tracé (absence de cartographies, tronçons présentés trop larges pour une compréhension fine de l'itinéraire), la Ville de Saint-Maur n'étant pas en mesure de communiquer les conditions d'utilisation éventuelle de la voie de fret passant par Saint-Maur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fonction explicite de cette voie en phase projet ;</li> <li>• conditions précises d'utilisation de cette voie.</li> </ul> <p>En outre, dans l'hypothèse de la circulation de trains supplémentaires sur la voie de fret passant par Saint-Maur, de par le fait que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deux ponts ferrés traversant la Marne (au Nord et au Sud de Saint-Maur) seraient impactés par cet itinéraire. Il n'est pas fait état, dans le dossier d'enquête, d'une étude analysant la capacité de ces ponts à accueillir un trafic en augmentation, avec des trains de très grandes longueurs.</li> </ul> <p>Les Elus de Saint-Maur Demain ne peuvent que s'opposer a ce projet.</p> <p>Evolution des fréquences de passage des trains : De jour comme de nuit, la fréquence des trains est en augmentation a l'horizon du projet : + 50 % de trains environ par rapport a l'existant, et ce quel que soit le scenario d'itinéraire retenu.</p> <p>Si la Grande Ceinture est aujourd'hui déjà une voie très passante, l'augmentation du trafic sur la voie de fret a Saint-Maur (+58 % de jour comme de nuit dans l'hypothèse que cette option soit retenue) pose réellement question quant aux nuisances générées (bruit, vibrations...).</p> <p><u>Travaux d'adaptation des voies :</u> En termes de chantier dans le cadre de ce projet, à l'intérieur des emprises actuelles de RFF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• adaptation de la signalisation le long des voies</li> <li>• adaptation du matériel électrique (armoires, câblages...)</li> </ul> <p>Mais encore ? Quid des riverains concernes ? Nuisances environnementales et sonores :</p> <p>Par ailleurs en phase projet, il n'est pas fait état des fréquences futures de passage des trains (un passage toutes les X heures / minutes) : ceci pose question quant a l'adaptation de la méthode de travail sur les voies (entretien des voies et du matériel annexe).</p> <p>Comme précisé dans le rappel du contexte, nous n'avons aucune garantie sur le type de produits transportés par les trains.</p> <p>En termes de qualité des eaux et du sol, le principal impact évoqué serait dans le cas d'un échappement de produits dangereux des wagons ou en phase travaux qui viendrait contaminer les milieux (les deux ponts ferrés traversant la Marne étant susceptibles de faire l'objet de travaux).</p> <p>Le bruit et les vibrations générés par ce nouveau trafic constituent un impact principal du projet d'autoroute ferroviaire pour la ville. Il s'agit d'impacts permanents, d'une part, à travers l'augmentation du trafic et d'impacts temporaires, d'autre part, lors des phases chantier.</p> <p>Seuls les sites identifiés a enjeux (plateformes de transbordements, tunnels, ponts, ...) font l'objet d'une «étude et de mesures acoustiques approfondies. Et Saint-Maur ?</p> <p>L'étude d'impact considère que les tronçons qui feront l'objet de mise au gabarit seront uniquement concernés par des nuisances acoustiques temporaires de chantier. Pour y répondre un dossier bruit «bruit de chantier » doit être réalisé par les entreprises en charge des travaux. Le respect des normes d'émissions sonores et du rythme de vie des riverains doit également être pris en compte.</p> <p>Mais concrètement, qu'en est-il ? En termes d'impact permanent, l'étude acoustique indique que le projet va induire une augmentation des niveaux sonores, de 0,2 dB(A) en moyenne, sur 1430 km environ.</p> <p>L'impact est lisse sur une journée et l'augmentation du bruit est liée a une loi logarithmique (non linéaire). L'étude d'impact donne peu d'informations sur l'état initial des nuisances sonores, notamment sur les tronçons ferroviaires traversant Saint-Maur, Chennevières et Champigny. Ce dernier est pourtant</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										déjà connu grâce à la carte du bruit existante sur l'ensemble du département du Val de Marne. Les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire des différentes voies mentionnées impactent déjà particulièrement l'est de Saint-Maur, en journée comme la nuit. Source : www.cartesbruit94.fr/ Bien que l'augmentation de 0,2 dB soit minime au vue du trafic existant, les nuisances sonores sont déjà particulièrement présentes et doivent être réduites notamment au travers du Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement que doit élaborer l'Etat et RFF. Si le tracé de secours par Saint-Maur devait finalement être retenu- tracé que les Saint-Mauriens et leurs élus refusent, il serait souhaitable, dans ce contexte, de prévoir une barrière antibruit végétalisée le long des voies. En conclusion, Les élus du Groupe Saint-Maur Demain et les Saint-Mauriens dont nous portons la parole, nous opposons a ce projet en raison du manque évident d'informations relatives au tracé et à la localisation exacte des travaux nécessaires, d'une part et d'autre part, nous émettons également par conséquent un avis défavorable au projet, car en l'état il ne permet pas de garantir aux Saint-Mauriens une absence de dégradation de leur qualité de vie.
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>Total des occurrences commune de Saint-Maur-des-Fossés</b>
<b>COMMUNE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE</b>										
Obs 1	<b>X</b>								<b>X</b>	<b>ANONYME</b> a écrit : Etant délégué par plusieurs habitants de Bry/Marne et riverains, nous sommes très inquiets des nuisances qui s'ajoutent aux 200 trains déjà très bruyants.
Obs 2						<b>X</b>				<b>M. DELLA-MUSSLA</b> , conseiller municipal de Chennevières a déposé un document dans lequel il écrit : Pour répondre au plan CLIMAT, l'Etat souhaite l'autoroute ferroviaire dont l'enquête publique est en cours performant depuis 40 ans) Le projet de TRAM TRAIN d'Orly à Sucey, dans le même temps doit être étudié. Il répondrait aux besoins de tourisme dans des espaces aérés que nous possédons encore La liaison de transport en commun performante de banlieue à banlieue d'ORLY à NOISY LE GRAND par le TCSP ALTIVAL me parait judicieux et d'actualité pour répondre aux besoins exprimés dans le CDT (contrat de développement territorial des boucles de la Marne) Si les mesures compensatoires sont décidées c'est maintenant qu'elles doivent être mises en œuvre pour qu'après puisse être mise en place cette autoroute ferroviaire atlantique Les calendriers doivent être ajustés et coordonnés entre les différents projets pour répondre à l'objectif global que nous nous sommes fixés : Réduire de 20 % le CO2 dans l'atmosphère à l'horizon 2020
Obs 3	<b>X</b>				<b>X</b>					<b>Mme PEDRERO-SANZ a écrit</b> : Je me suis présentée à la mairie et le tracé exact concernant Champigny sur Marne n'est pas clairement défini. Nous sommes nombreux dans la rue à nous interroger et nous souhaitons connaître le tracé exact de l'autoroute ferroviaire Atlantique. Merci de me répondre. Il y a en parallèle dans le Val de Marne une enquête sur le bruit. Il faudrait prévoir des moyens pour réduire les nuisances et donc prévoir les budgets nécessaires. Il y a, en effet, de nombreux logements qui bordent les voies de fret. Par ailleurs, les logements sont amenés à s'intensifier avec l'arrivée du Grand Paris Express et autour de Champigny, d'où la nécessité de réduire le bruit.
Obs 4					<b>X</b>					<b>M. (ou Mme) CASTELLA a écrit</b> : Je souligne le manque d'information dans tous les chantiers prévus dans ce secteur. Merci de mettre les riverains au courant. Tenir en compte les nuisances liées aux bruits et vibrations.



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Obs 5	<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X X</b>	<p><b><u>La ville de Champigny (Direction Générale des Services Techniques) a écrit :</u></b></p> <p>Nous avons reçu de la Préfecture du Nord Pas de Calais l'avis d'enquête publique unique pour le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, indiquant que notre commune avait été « omise » lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 5 mai au 5 juin, nécessitant une nouvelle enquête publique du 23 juin au 23 juillet. Tout d'abord, je tiens à souligner notre soutien de principe au développement du fret ferroviaire en France, dont la situation continue à se dégrader année après année. Ainsi le principe de faire traverser la France à des trains de containers plutôt qu'à des camions ne peut que recueillir notre soutien. Cela étant, il apparaît que cette enquête publique n'offre pas aux habitants la possibilité de véritablement comprendre les impacts du projet sur leur quotidien. Ainsi, il n'y a dans le dossier d'enquête publique aucune carte détaillant l'itinéraire précis qui serait emprunté par les convois de l'autoroute ferroviaire. Concernant Champigny-sur-Marne, nous pouvons uniquement supposer que les deux itinéraires envisagés traverseront la Commune, l'annexe de l'étude d'impact citant les tronçons « Sucy Bonneuil - Noisy le sec » et Sucy Bonneuil Nogent Perreux ». Pour autant il n'est pas précisé si les trains passeront par la ligne de fret venant de Saint-Maur ou par celle venant de Chennevières.</p> <p>Il est indiqué dans le dossier d'enquête publique les sections de voie sur lesquelles l'impact sonore est « significatif au sens réglementaire ». Les communes ayant obligation de réaliser des cartes du bruit et d'élaborer un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) il aurait néanmoins été nécessaire de préciser pour chaque commune concernée les impacts sonores détaillés.</p> <p>Enfin, je regrette qu'il ne soit pas possible de demander des compléments d'information à RFF sur ce projet que par voie postale.</p> <p>Je comprends la difficulté de prendre en compte l'ensemble des impacts locaux d'un projet traversant l'ensemble de la France. Pour autant, il me semble que donner une information compréhensible et accessible aux habitants est au cœur de la démarche de l'enquête publique et que la présente ne répond pas à cette nécessité</p>
Obs 6				<b>X</b>			<b>X X</b>	<p><b><u>M. MANSOUR a écrit :</u></b></p> <p>La volumineuse documentation fournie pour l'enquête publique n'indique pas précisément où passent les trains dans la commune de Champigny sur Marne. Il est demandé à la population son avis sur un dossier technique sur la France entière, sauf sur le lieu de son habitation !</p> <p>Je m'élève contre ce procédé qui à mes yeux ne remplit pour les résidents campinois qu'un objectif de forme au profit de la seule administration et sans aucun profit pour les personnes réellement impactées.</p> <p>Je compte obtenir des précisions écrites rapidement faute de quoi je considérerai l'enquête publique comme étant viciée dans son application par l'administration et verrai quels moyens de droit pourront y faire obstacle.</p>
Obs 7	<b>X X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>	<p><b><u>EUROPE ECOLOGIE LES VERTS du Perreux sur Marne a écrit :</u></b></p> <p>Bien que favorable à toute démarche tendant à réduire le transport des marchandises par la route, et ce faisant protéger l'environnement, le groupe EELV du Perreux sur Marne tient à exprimer plusieurs réserves et questionnements sur le projet dont vous avez la charge de l'enquête publique.</p> <p>Ainsi, en préambule, nous regrettons le manque d'informations quant au tracé précis de l'autoroute ferroviaire, notamment en Ile de France et dans le Val de Marne. Jusqu'à présent nous n'avons pas pu avoir connaissance du trajet que les convois doivent emprunter, et seul le déroulement de l'enquête publique dans la commune du Perreux nous laisse penser que notre ville sera traversée.</p> <p>Par ailleurs, et quel que soit le tracé prévu, nous tenons à exprimer notre inquiétude sur deux points: la pollution sonore ainsi que la sécurité des riverains face aux risques d'accident et de fuite d'éventuelles matières dangereuses.</p> <p>En effet, Le Perreux, comme les villes aux alentours sont des zones densément peuplées et les milliers de riverains des voies ferrées subissent déjà un niveau de bruit élevé, pratiquement 24h/24h. Nous avons constaté que l'Autorité environnementale préconisait des études d'impact plus poussées en ce qui concerne la pollution sonore, et qu'elle estimait que les prévisions faites par les promoteurs et basées sur l'arrivée de nouveaux matériels roulants plus silencieux, étaient incertaines.</p> <p>De même de nombreux riverains, dont les maisons et les jardins jouxtent les voies seront les premiers touchés en cas d'accident ou d'incident. La probabilité de la survenue d'un tel événement ne peut être écartée, notamment en raison de la montée en charge progressive de l'autoroute ferroviaire</p>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								dans les années à venir. Par ailleurs, rien n'est précisé concernant le transport des matières dangereuses : quelles précautions seront prises pour tenir compte de la densité des zones traversées ? En conséquence, le groupe EELV du Perreux-sur-Marne, bien que favorable au projet, demande : - La mise en place des solutions techniques les plus performantes en vue de réduire l'exposition au bruit des riverains, et notamment d'un mur antibruit. - Des précautions accrues quant au transport des matières dangereuses, notamment la garantie que des déchets nucléaires ne transitent pas par l'autoroute ferroviaire Atlantique.
Obs 8	X	X	X				X	<b>M. CARRE a écrit :</b> Je soussigné M. Alain CARRE être contre pour des raisons de nuisances sonores, dégradations des bâtiments dues aux vibrations, moins-values des biens existants, risque d'accidents. Je suis pour le feroutage mais je pense que la SNCF devrait contourner Paris et non passer dans une zone urbaine.
Obs 9	X			X			X	<b>Mme MENDES, présidente a écrit :</b> Au nom de l'association de défense du quartier des Simonettes, 67 rue des Hauts Bonne Eau à Champigny, vous signale que les riverains des : rue Guy Moquet, Pré de l'Etang, de la Mezy, Alexandre Fourny, rue Eugène Vaslin, et rue des Hauts Bonne Eau sont déjà touchés par les nuisances (bruit) provoquées par le trafic du RER E et la ligne de transports de marchandises croisant le RER E. A cela s'ajoutera l'augmentation du trafic de la ligne ferroviaire Atlantique. Nous demandons qu'il soit construit des murs antibruit le long de cette voie, surtout aux abords des habitations à forte densité urbaine. Evidemment nous préférierions que l'autoroute ferroviaire passe ailleurs que dans une zone urbaine dense ! Car cela va apporter des risques non seulement de nuisances, de pollutions et de catastrophe ferroviaire. Veuillez prendre en compte l'inquiétude des riverains.
Obs 10	X	X		X			X	<b>Mme PEDRERO-SANZ a écrit :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Je réside depuis plus de 20 ans à Champigny sur Marne dans le Val de Marne (département 94) et, bien que les pièces de l'enquête soient volumineuses et essentiellement destinées à des hauts techniciens, je souhaite vous soumettre mes modestes remarques, espérant que celles-ci seront prises en considération.</li> <li>le tracé de l'Autoroute Atlantique si mon analyse est exacte devrait emprunter une voie de fret existante passant par Champigny-sur-Marne, mais savoir précisément laquelle ? Même les services techniques de la mairie de Champigny sur Marne n'ont pas su me l'indiquer. Aussi je souhaiterai connaître avec précision le tracé, ainsi que les futurs travaux de mises aux normes envisagés et les conséquences pour les riverains.</li> <li>Après l'accident de train à Brétigny sur Orge il y de cela à peine 1 an, et les décès de personnes occasionnés, je voudrais connaître les mesures prévues en matière de sécurité aux personnes, notamment en cas d'accident ferroviaire (déraillement de wagons, incendie, explosion de matières dangereuses, transport de déchets toxiques, voire nucléaires...) et des modalités d'intervention (exemple des autoroutes routières ...). De même quelle sont les mesures antibruit qui sont prévues avec le projet ?</li> <li>Les voies de fret existantes traversent bien souvent des zones densément peuplées (exemple Ile de France). Des matières dangereuses, nocives, voire radioactives ne devraient en aucun cas pouvoir emprunter la future autoroute ferrée atlantique, pour des raisons évidentes de sécurité. L'intérêt économique et commercial ne doit pas passer au-dessus de l'intérêt de santé de la population. Quel serait le bénéfice d'une catastrophe ferroviaire dans ce cas ?</li> </ul> Aussi il devrait être envisagé de construire de nouvelle voies de fret afin d'éviter les zones à forte densité urbaine.
Cour 19	X			X	X		X	<b>M. BLIMI maire adjoint de Champigny a écrit :</b> Nous avons reçu de la Préfecture du Nord Pas de Calais l'avis d'enquête publique unique pour le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, indiquant que notre commune avait été « omise » lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 5 mai au 5 juin 2014, nécessitant une nouvelle enquête publique du 23 juin au 23

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										juillet. Tout d'abord, je tiens à souligner notre soutien de principe au développement du fret ferroviaire en France, dont la situation continue à se dégrader année après année. Ainsi, le principe de faire traverser la France à des trains de containers plutôt qu'à des camions ne peut que recueillir notre soutien. Cela étant, il apparaît que cette enquête publique n'offre pas aux habitants la possibilité de véritablement comprendre les impacts du projet sur leur quotidien. Ainsi, il n'y a dans le dossier d'enquête publique aucune carte détaillant l'itinéraire précis qui serait emprunté par les convois de l'autoroute ferroviaire. Concernant Champigny-sur-Marne, nous pouvons uniquement supposer (que les deux itinéraires envisagés traverseront la Commune, l'annexe de l'étude d'impact citant les tronçons « Sucy Bonneuil - Noisy le sec » et Sucy Bonneuil - Nogent Perreux ». Pour autant, il n'est pas précisé si les trains passeront par la ligne de fret venant de Saint-Maur ou par celle venant de Chennevières. Il est indiqué dans le dossier d'enquête publique les sections de, voie sur lesquels l'impact sonore est « significatif au sens réglementaire ». Les communes ayait obligation de réaliser des cartes du bruit et d'élaborer un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), il aurait néanmoins été nécessaire de préciser pour chaque commune concernée les impacts sonores détaillés. Enfin, je regrette qu'il ne soit possible de demander des compléments d'information à RPF sur ce projet que par voie postale. Je comprends la difficulté de prendre en compte l'ensemble des impacts locaux d'un projet traversant l'ensemble de la France. Pour autant, il me semble que donner une information compréhensible et accessible aux habitants est au cœur de la démarche de l'enquête publique, et que la présente ne répond pas à cette nécessité.
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>Total des occurrences commune de Champigny-sur-Marne</b>
<b>COMMUNE DE NOGENT-SUR-MARNE</b>										
										Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Nogent-sur-Marne</b>
<b>COMMUNE DE LE PERREUX-SUR-MARNE</b>										
Obs 1	<b>X</b>				<b>X</b>	<b>X</b>			<b>X</b>	<p><b>Avis du CG 94 sur le Dossier d'enquête publique AFA par M. FAVIER Sénateur président du CG 94</b> (déposé sur le registre de la commune):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Avis général sur le projet.</b> Le Conseil général est depuis toujours favorable aux projets qui faveur des modes de Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique offrira une alternative à la route pour les trafics poids- lourds en transit en France, notamment pour les liaisons entre la péninsule ibérique et le Benelux. Ce projet est donc positif dans ses objectifs. Mais, il faut toutefois souligner les limites de cette offre qui ne répond pas à la nécessité de transférer vers le rail des trafics domestiques de plus courtes distances qui constituent environ 80% des flux routiers en France. Considérer que les autoroutes ferroviaires puissent permettre un report modal significatif de la route vers le rail est dès lors discutable si cette offre ne s'accompagne pas d'orientation politiques fortes et de financements en faveur de la multimodalité et une vraie relance du Fret ferroviaire et fluvial.</li> <li><b>Périmètre de l'enquête publique.</b> L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique unique sur l'autoroute ferroviaire Atlantique comprend, en Val-de-Marne, les villes d'Ablon-sur-Seine, Villeneuve-le-Roi, Orly, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine. D'une part, les communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine ne semblent pas concernées par le projet puisque ne se trouvant pas sur l'itinéraire prévu pour l'autoroute ferroviaire. Par ailleurs, au regard du dossier d'enquête publique, plusieurs communes concernées par le projet ne figurent pas dans la liste des communes énumérées</li> </ul>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	<p>Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF</p>
								<p>dans l'arrêté préfectoral d'ouverture, à savoir : Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, Limeil-Brévannes, Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Chennevières-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés, Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne et Fontenay-sous-Bois. Des précisions doivent être apportées sur ce point, l'information légitime et légale des habitants de ces communes n'étant pas assurée en l'état. Enfin, le Conseil général du Val-de-Marne n'a pas été sollicité officiellement et a découvert l'existence de cette enquête par voie de presse, ce que nous regrettons.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Plateformes de transbordement supplémentaires entre Paris et Orléans.</b></li> </ul> <p>Le dossier fait apparaître un secteur préférentiel d'implantation de plateformes de transbordement supplémentaires entre Paris et Orléans, dans une phase ultérieure du projet.</p> <p>Le Conseil général souligne que la réalisation d'une telle plateforme en zone dense va à l'encontre des orientations européennes, nationales et régionales de limitation des flux de transit en zone urbaine dense. A titre d'exemple, le Plan de Protection de l'Atmosphère en Ile-de-France a pour objectif la réduction supplémentaire de 10% des émissions polluantes du trafic routier à l'intérieur de l'A 86, par rapport à l'évolution tendancielle incluant la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France. Les flux routiers liés à une plateforme de transbordement sont susceptibles de contribuer à l'augmentation des émissions polluantes en zone dense et apparaissent donc contradictoires avec les orientations des principaux documents environnementaux. L'implantation d'une plateforme de transbordement doit donc être étudiée à la lumière des politiques environnementales, économiques et d'aménagement. Elle suppose des accès routiers et autoroutiers directs et courts, évitant les secteurs habités. Le Val-de-Marne, riche de son expérience en matière de transport ferroviaire et combiné, constate que l'acceptabilité de ce type d'équipement par les riverains est limitée malgré une utilité évidente. A ce titre, le Conseil général du Val-de-Marne émettra de fortes réserves si l'implantation d'une plateforme de transbordement sur le site de Villeneuve-Saint-Georges/Valenton venait à être envisagée.</p> <p>Le choix d'une telle implantation devra être examiné en regard de critères environnementaux, d'apports en termes d'emplois par rapport à l'espace utilisé et d'attractivité territoriale. De plus, elle ne devra pas faire obstacle à la possible réutilisation des emprises ferroviaires dans le cadre de projets territoriaux de développement économique et de logistique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Options de tracé nord.</b></li> </ul> <p>La carte du projet fait apparaître deux options de tracé au nord de Bobigny : via Amiens ou via Saint-Quentin. Or, les sections identifiées dans l'étude acoustique montrent que les options de tracé nord commencent dès Juvisy.</p> <p>En Val-de-Marne, deux options ont fait l'objet de relevés :</p> <p align="center">Juvisy - Athis-Mons - Valenton - Sucy-Bonneuil - Noisy-le-Sec. Juvisy - Villeneuve-Saint-Georges - Valenton - Sucy-Bonneuil - Nogent Le Perreux - Noisy-le-Sec.</p> <p>Ces options de tracés sont à préciser, l'une d'entre elles n'étant pas représentée sur les cartes du projet et pour partie ignorée par le périmètre d'enquête publique.</p> <p>Il n'est pas précisé si ces deux options seront empruntées en fonction des contraintes d'exploitation ou si l'une d'entre elles sera retenue à titre exclusif. Le Conseil général attire l'attention sur les conflits potentiels de circulations avec la ligne E du Réseau Express Régional, la ligne P du Transilien et les circulations voyageurs nationales sur la section Sucy-Bonneuil - Nogent Le Perreux - Noisy-le-Sec.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Travaux sur le pont ferroviaire de Valenton (à Villeneuve-Saint-Georges).</b></li> </ul> <p>Le dossier présente une liste des types de travaux envisagés ou déjà réalisés. Il décrit plus spécifiquement les travaux à prévoir sur le pont-rail de Valenton, à Villeneuve-Saint-Georges (Pièce 2, volume 4, page 259).</p> <p>Pour ces travaux, les impacts pour les riverains ainsi que les impacts potentiels sur les circulations de la Route Nationale 6 et sur les circulations ferroviaires (dont les lignes D du RER et R du Transilien) doivent être précisés.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Traitement du bruit.</b> Les tracés envisagés de l'autoroute ferroviaire traversent des zones densément peuplées du Val-de-Marne. Ces populations sont, pour partie, également soumises aux nuisances du trafic aérien, des autoroutes et des infrastructures ferroviaires existantes. L'impact sonore du projet est défini comme étant la différence entre la situation de référence et la situation du projet. La différence entre ces deux situations est faible, tant en nombre de trains qu'en décibels supplémentaires. En revanche, une augmentation importante de la circulation ferroviaire, plus de 60% sur certaines sections, générant jusqu'à 6 décibels supplémentaires entre aujourd'hui et la situation de référence obligent à prévoir, dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire mais aussi au travers d'autres projets et plans de financement, des mesures de protection vis-à-vis des riverains et de l'environnement.</li> <li>• <b>Bilan socio-économique et montage de l'opération.</b> Le modèle économique proposé soulève de nombreuses questions. Il implique un concours public financier qui interroge au regard des prévisions de trafic et des avantages environnementaux et socio-économiques, alors que par ailleurs le mode ferroviaire de transport des marchandises ne bénéficie pas de ce type de concours. Le Taux de Rentabilité Interne (T.R.I.) du projet n'atteint pas, dans 3 des 4 hypothèses proposées, le taux d'actualisation. Ce fort taux de subvention apparaît comme une aide implicite aux transporteurs routiers, principaux bénéficiaires de ces autoroutes ferroviaires. Ce modèle n'incite pas à la prise en charge des coûts externes par le transport routier. Par ailleurs, le montage de l'opération doit garantir un retour à la puissance publique des infrastructures confiées à VIIA au terme de la concession à la date définie dans le contrat de concession signé le 20 mars 2014.</li> </ul>
Mail 7	<b>X</b>						<b>X</b>	<p><b><u>M. TERRIBILE :</u></b> J'habite à 600 m de la gare Nogent le Perreux et déjà on entend les messages d'information sur le quai. L'autoroute ferroviaire est une bonne chose mais il va falloir vivre avec toujours plus de bruit. Il va donc falloir penser sérieusement à ériger des murs anti bruit quand les trains passent très près des habitations comme c'est le cas en proche région Parisienne</p>
Mail 9	<b>X</b>						<b>X</b>	<p><b><u>M. BOGUCKI :</u></b> Oui pour une autoroute ferroviaire - Non aux nuisances sonores : construction d'un mur antibruit</p>
Mail 10	<b>X</b>						<b>X X</b>	<p><b><u>M. KRASNIQJ :</u></b> Pleinement engagé dans de nombreux combats écologiques, j'approuve sans réserve le développement du fret ferroviaire au détriment du transport routier de marchandises. Néanmoins, habitant Le Perreux sur Marne, à proximité immédiate de la voie de chemin de fer, je voudrais attirer l'attention sur deux points : - Qu'en est-il des mesures qui seront prises pour lutter contre le bruit ? Le passage des convois de fret, même si peu nombreux pour le moment, génère néanmoins un bruit bien plus important que celui des RER ou Transiliens P. Bien que habitant dans un immeuble neuf, très bien isolé, et à plusieurs dizaines de mètres de la voie ferrée, le bruit reste une nuisance. Si ce projet voit le jour, il me semble nécessaire d'installer des murs antibruit. - Le réseau actuel n'est-il pas surchargé ? Quelles seront les conséquences à moyen / long terme sur la circulation des trains de passagers ? Sur le matériel ? Ne risque-t-on pas de déshabiller Paul pour habiller Pierre en faisant emprunter les voies Transilien / RER au fret ? Merci de tenir compte de ces questionnements importants.</p>
Mail 11	<b>X</b>						<b>X X</b>	<p><b>Idem Mail 10 ci-dessus</b></p>
Mail 13	<b>X</b>						<b>X</b>	<p><b><u>ANONYME :</u></b> Il faudra absolument des murs antibruit sur toute la partie aérienne de la voie voire une couverture totale de la voie</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Mail 15	<b>X</b>					<b>X</b>		<p><b>M. GAULIER :</b>                      J'habite rue du Bel Air au Perreux sur Marne, à 50m de la ligne RER E allant de Villiers-sur-Marne à Haussmann-Saint Lazare; l'arrivée de cette autoroute ferroviaire Atlantique nous inquiète surtout par le bruit occasionné par le passage de ces nouveaux convois de 1km de long . Actuellement, nous sommes déjà largement impactés par cette ligne utilisée pour le transport des passagers du RER, des trains grandes lignes et des transports de fret; cette autoroute ferroviaire va bien sur ajouter encore plus de bruit; c'est une évidence et il n'y a pas besoin de faire d'étude pour comprendre ce fait, mais de combien?                      Vous nous dites dans vos études qu'il n'y aura pas plus de 0,9db de bruit par rapport a ce que l'on a déjà actuellement. 0,9db cela représente 23% de plus de bruit par rapport à ce que nous vivons déjà au jour le jour, comme de nuit. Les décibels sont des unités trompeuses et l'étude surement théorique, sera-t-elle le reflet de la réalité? Avez-vous déjà fait des mesures in situ ? des mesures concrètes de bruit ont-elles déjà été faites sur notre commune?                      Nous, habitants de la rue du Bel air, de la rue de Nancy, de la rue des Thillards, Charles Ollier ou l'avenue Ledru Rollin et d'autres rues proches de la Gare de Nogent ou du Perreux, nous serions peut-être surpris du paysage sonore dans lequel nous vivons.                      Sur la commune du Perreux sur Marne, des projets de murs antibruit avaient été évoqués il y a longtemps; pour notre santé, nous vous demandons impérativement de prendre en compte ce bruit supplémentaire qui est loin d'être négligeable et sera encore plus insupportable avec cette nouvelle autoroute ferroviaire Atlantique.                      Les techniciens ont des solutions; nous vous demandons de prendre en compte notre demande de construction de murs antibruit, voir de couverture des sections de train en milieu urbain.                      Nous ne sommes pas contre cette autoroute mais il faudrait sur un tel projet diminuer le bruit et non pas en ajouter encore. La technique ferroviaire que la France maîtrise si bien doit être au service des usagers bien sur mais aussi des riverains.                      Trouvons des solutions pour baisser les nuisances sonores, pas pour en ajouter.                      En vous remerciant d'avance de votre aide</p>
Mail 23	<b>X</b>	<b>X</b>				<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b>Mme BAURDIER :</b>                      Le transport des marchandises par container sur autoroute ferroviaire est sans conteste une avancée environnementale : moins de pollution, moins de camions donc moins de risques d'accidents sur la route et d'encombrements routiers                      MAIS... Il FAUT préserver les communes traversées par les vois ferrées empruntées des nuisances sonores supplémentaires induites par de longs convois de marchandises circulant de jour ou de nuit sur les voies ferrées surplombant les communes comme, près de mon domicile, au nord du Perreux sur Marne ou à Fontenay-sous-Bois, Rosny ou encore Champigny et Neuilly-sur-Marne. Les coteaux proches font effet caisse de résonance.                      Actuellement, les convois de marchandises circulant la nuit nous réveillent régulièrement.                      L'accroissement du trafic ferroviaire ne pourra qu'être préjudiciable à la qualité sonore et de vie. Il est donc indispensable d'étudier finement l'impact sonore de ces convois et de CONSTRUIRE DES MURS ANTI-BRUIT dans les zones urbaines traversées, en tout état de cause à Nogent et au Perreux sur Marne, à Fontenay sous Bois, Rosny, Neuilly sur Marne.                      Les risques d'accidents ferroviaires et de conséquences sur les habitations mitoyennes et sur leurs occupants ne sont pas à négliger. Nous demandons des garanties.                      Avons-nous la garantie que les produits transportés ne font courir aucun risque sanitaire à la population ?                      Je tiens à être tenue au courant des études et réalisations de sécurité et de qualité sonore qui seront mises en œuvre.</p>
Mail 24	<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b>Mme MERCIER :</b>                      Ce projet qui est une bonne chose car il limite le trafic des camions sur les routes doit prendre également en considération le bruit engendré par le passage des trains aux abords des logements qui longent la voie ferrée au Perreux sur Marne. Le bruit est aussi un paramètre dont le ministère doit tenir compte. Un mur antibruit doit être prévu pour éviter aux riverains le stress du au bruit.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Mail 30	X					X	X	<b>ANONYME :</b> Je souhaite donner mon avis sur l'autoroute ferroviaire atlantique et demander la construction de murs anti bruits car l'environnement de la gare est déjà de plus en plus invivable : annonces sonores SNCF, bruit des trains, construction de la gare souterraine (grand paris). Le passage des trains prévu viendra donc se rajouter à cet environnement et il est nécessaire de construire des protections pour les riverains.
Mail 38	X					X	X	<b>Mme BILLETTE DE VILLEMEUR :</b> Favorable au principe d'une autoroute ferroviaire, je suis très vigilante sur les conditions pratiques de réalisation, en particulier sur les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. Habitante du Val de Marne depuis des années, j'apprécie le département pour la verdure et le calme à deux pas de Paris. J'habite depuis quelques mois à proximité de l'autoroute et de la voie de chemin de fer où vont transiter ces trains. Je trouve qu'on souffre déjà actuellement de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores. Je n'ose imaginer comment cela sera quand des trains d'1 km de long transiteront à 50m de chez moi 6 fois par jour. C'est pourquoi il est indispensable au minimum d'installer des barrières antibruit, au mieux de couvrir la voie de chemin de fer dans les zones habitées, et pour ma situation précise au Perreux sur Marne. Espérant que vous prendrez en compte l'opinion de ceux qui comme moi vous alertent sur les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.
Mail 61	X					X	X	<b>ANONYME :</b> Si ce projet d'autoroute ferroviaire doit traverser les villes de la petite couronne parisienne (départements: 94 et 93), il y a lieu de prévoir les investissements nécessaires a la protection phonique des riverains. Car celle qui existe est adaptée à une circulation de rames de RER et quelques passages de trains grandes lignes mais s'avérerait très insuffisante pour des convois de fret beaucoup plus bruyants et surtout circulant la nuit.
Mail 77	X					X		<b>ANONYME :</b> J'habite au Perreux sur Marne au pied du viaduc sur lequel passe déjà beaucoup de RER, TER, fret, les trains de fret nous posent un vrai souci au niveau sonore, en ajouter sans solution de réduction du bruit très performant est invivable.
Mail 89	X						X	<b>ANONYME</b> a écrit : Je m'inquiète de l'augmentation du bruit, au Perreux, que provoquerait la mise en place de l'autoroute ferroviaire atlantique. Je n'y suis donc pas favorable pour cette raison.
Mail 102	X					X	X	<b>Mme JUDEL</b> a écrit : Suite au passage devant un panneau d'affichage municipal, je me suis interrogée sur ce qu'était le projet de l'autoroute ferroviaire Atlantique. Nouvellement installée dans la commune du Perreux sur Marne, je m'inquiète des nuisances sonores liées à ce projet. Le passage quotidien de plusieurs dizaines de convois d'un kilomètre de long (prévus dans le projet) me fait craindre une augmentation a l'exposition au bruit. Je souhaiterais donc que le bruit généré et estimé par les promoteurs, même si ce bruit n'est que "sensiblement" augmenté par rapport au trafic ferroviaire existant, soit atténué par l'installation de murs antibruit le long des voies ferrées du Perreux sur Marne (commune ou je réside) empruntées par les convois. Vous remerciant de l'attention que vous porterez a ma demande, Veuillez croire, Madame, Monsieur en l'expression de mes sentiments respectueux.
Mail 161	X					X	X	<b>ANONYME</b> a écrit Je viens de prendre connaissance de ce projet de voie ferroviaire qui passera par Le Perreux sur Marne ? Je regrette le manque d'information à ce sujet car, comme souvent, dès que les projets peuvent constituer des nuisances ou s'avérer anxiogènes, il est très difficile d'avoir des renseignements ou d'accéder à des dossiers clairs et précis. Pour ce projet en particulier, les données sont très floues et les endroits de passage inconnus. Comment, dans ces conditions, donner un avis objectif et documenté ? Dans la mesure de mes faibles connaissances malheureusement, je voudrais donc dire qu'il faudrait que les équipements soient les meilleurs possibles afin de limiter au maximum les nuisances (bruit, sécurité...), que les horaires de passage soient choisis de façon à ne pas trop déranger les riverains, déjà



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										victimes d'un environnement bruyant de façon générale. Il faudrait également utiliser et optimiser au mieux les voies déjà existantes pour préserver le côté agréable de cette ville sans la détruire davantage
<b>Total</b>	<b>1 6</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1 2</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>Total des occurrences commune de Le Perreux-sur-Marne</b>
<b>COMMUNE DE FONTENAY-SOUS-BOIS</b>										
										Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Fontenay-sous-Bois</b>
<b>COMMUNE DE NOISY-LE-GRAND</b>										
Obs 1	X	X		X					X	<b>Des résidents de Saint Maur des Fossés (2 personnes) ont écrit :</b> Suite au projet d'autoroute ferroviaire : - Comment se fait-il que l'on ne connaisse pas clairement l'itinéraire de cette autoroute et que personne (communes et population) ne soit au courant, - Cette autoroute ferroviaire va-t-elle passer par Saint Maur des Fossés centre ou rive droite et sur quelle distance ? - Si elle passe par Saint Maur des Fossés, ville à forte densité urbaine, y a-t-il des aménagements prévus pour réduire les nuisances sonores et de combien seront-ils ? - Pourquoi n'utilise t-on pas les lignes de Fret existantes qui ne passent pas par les villes à forte densité urbaine ou ne développe t-on pas ces lignes ? - Quels types de marchandises dangereuses seront transportés et quelles sont les protections envisagées pour les populations ? - La dévalorisation du quartier et de ses biens immobiliers ? - Pourquoi impacter des villes à forte densité urbaine, avec une autoroute ferroviaire transportant des marchandises, alors que l'on peut l'éviter ?
Obs 2		X							X	<b>Mme SIMONIN-MOREAU, pour le collectif IVRIS-Richardets a écrit :</b> Où va passer cette autoroute ferroviaire Atlantique ? Quelles matières seront transportées ? Y aura-t-il une information pour les Noiséens ? Merci de nous répondre.
Obs 3	X	X		X					X	<b>Europe Ecologie les Verts de Noisy-le-Grand a écrit :</b> Déclaration des élus et adhérents EELV Noisy le Grand du 16 juillet 2014 Les écologistes ont toujours été favorables au transport ferroviaire, plus sûr et moins polluant que le transport routier. Le projet d'autoroute ferroviaire est une idée qui va dans le bon sens. Mail il est aberrant de le faire traverser des zones urbaines denses. Tout d'abord, le groupe local EELV Noisy le Grand condamne le manque de transparence dans la gestion du dossier : lancement de l'enquête publique en toute discrétion, dossiers où ne sont pas clairement exposés les impacts sur l'environnement. Le dossier présenté aujourd'hui ne nous convient d'aucune manière pour les raisons suivantes. D'abord l'augmentation du risque de catastrophe (produits inflammables, explosifs, chimiques, radioactifs) du à l'intensification du trafic avec des conséquences potentiellement importantes compte tenu de la densité de population.

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>La Ville de Noisy le Grand subit déjà l'autoroute A4 qui traverse la ville dans sa partie Sud, avec son lot de camions porteurs de matières dangereuses. Il est inutile d'en rajouter.</p> <p>Ensuite les conséquences du bruit sur la santé des habitants. Il génère stress et dépressions et des conséquences médicales et sociales (agacement, anxiété, agressivité, fatigue...) non évaluées. Or les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent et ne doivent être négligées, que les passages aient lieu le jour ou, a fortiori, la nuit.</p> <p>Les écologistes ont une pensée globale, c'est pourquoi nous demandons que soient étudiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les impacts environnementaux (positifs par la diminution des Gaz à Effet de Serre, en cas de passage des marchandises de camions vers des trains)</li> <li>• les impacts économiques (positifs au moins par la diminution des risques d'accidents routiers)</li> <li>• les impacts sociaux et médicaux sur les populations actuelles et futures, et ce sur l'ensemble du parcours de la potentielle future autoroute ferroviaire.</li> </ul> <p>Nous demandons d'ores et déjà qu'à proximité de toute habitation, les mesures techniques les plus performantes soient mises en place pour limiter la pollution sonore.</p> <p>Nous demandons également que soient rendues obligatoires les mesures permettant d'éviter l'effet domino en cas de choc entre des wagons contenant des matières dangereuses.</p> <p>Nous demandons que le fluvial pour tout ou partie des trajets soit également étudié.</p> <p>En conclusion, les élus et adhérents EELV Noisy le Grand demandent bien la création d'une autoroute ferroviaire et l'engagement de l'État pour une diminution du trafic routier, mais nous exigeons que le tracé soit revu et ne passe en aucun cas par des zones urbaines denses.</p> <p>Une autre voie est possible.</p>
Obs 4	X	X			X		X	<p><b>Extrait délibérations Conseil Municipal de Noisy-le-Grand du 10 juillet 2014 :</b></p> <p>Le Conseil municipal,</p> <p>Considérant que ce projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique du 5 mai au 5 juin 2014 sur tout le linéaire et que, dans le cadre de celle-ci, 25 communes de la région Île-de-France, dont celle de Noisy-le-Grand, n'ont pas été listées par l'entreprise publique Réseau ferré de France (RFF) ;</p> <p>Considérant qu'il a dès lors été décidé qu'une nouvelle enquête publique devait être organisée sur l'ensemble de ces communes, en vertu de l'arrêté du préfet du Pas-de-Calais susvisé ;</p> <p>Considérant, d'une part, que cette enquête porte sur la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Dourges, dans le Pas-de-Calais, la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Tamos, dans les Landes, et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PL)U de Tamos ;</p> <p>Considérant, d'autre part, que concernant l'Île-de-France, particulièrement la commune de Noisy-le-Grand, cette enquête porte sur la déclaration de projet relative aux travaux à réaliser sur le réseau national dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique par RFF et les impacts environnementaux de l'ensemble de ces travaux ;</p> <p>Considérant que ce projet doit permettre la mise en service d'une autoroute ferroviaire sur l'un des principaux corridors de fret européen à l'horizon 2016 ;</p> <p>Considérant que ce service nouveau, qui reliera sur une distance de 1 050 km, Tamos dans le département des Landes, et par extension la péninsule ibérique, à Dourges dans le département du Pas-de-Calais, et au-delà le nord de l'Europe, constituera une nouvelle alternative à la route pour les industriels, les transporteurs et la collectivité nationale ;</p> <p>Considérant que ce projet prévoit, dès 2016, de faire transiter des poids-lourd sur des trains adaptés de 750 mètres de long, et à partir de 2019 des convois de 1 km de long, soit l'équivalent de 60 semi-remorques, quatre fois par jour ;</p> <p>Considérant que le lancement de l'autoroute ferroviaire Atlantique permettrait de reporter, de la route vers le rail, plus de 85 000 poids-lourds par an, réduisant ainsi les émissions de CO2 d'environ 100 000 tonnes en régime de croisière ;</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>Considérant que la Commune de Noisy-le-Grand est concernée au titre de la déclaration de projet relative aux travaux sur le réseau ferré national dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique par RFF et leurs impacts environnementaux exigés au titre des articles L. 123-1 et suivants du Code de l'environnement ;</p> <p>Considérant que, si la Commune peut soutenir le développement du ferroutage afin de tenir les objectifs du Grenelle de l'environnement sur la réduction des gaz à effet de serre et la diminution du transport de marchandise par camions, elle ne peut accepter de découvrir ce dossier, seulement transmis à la commune le 11 juin 2014, sans aucune concertation ou même information préalable ;</p> <p>Considérant que la Commune est directement touchée par ce projet d'infrastructure et est susceptible d'en subir les multiples nuisances ;</p> <p>Considérant que le projet soumis à enquête prévoit d'emprunter le réseau ferré national existant et de traverser la région Île-de-France du Nord au Sud ;</p> <p>Considérant que les quartiers Ouest de Noisy-le-Grand seraient donc directement concernés car la voie ferrée utilisée longe la limite communale avec Bry-sur-Mame puis traverse Noisy-le-Grand pour franchir la Marne entre les usines du Syndicat interdépartemental de l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP) et du Syndicat des eaux d'Île-de-France (SEDIF) ;</p> <p>Considérant que la Commune déplore l'envoi extrêmement tardif du dossier qui lui interdit de mener l'analyse indispensable permettant de mesurer les impacts du projet sur son territoire ;</p> <p>Considérant qu'elle tient cependant à relever de nombreuses lacunes comme l'absence d'information spécifique à la région Île-de-France et à la Commune de Noisy-le-Grand, le manque total d'informations sur la dangerosité des marchandises transportées, l'absence de mesures compensatoires pour sécuriser des convois potentiellement dangereux, l'absence d'étude acoustique et d'informations précises sur l'impact des nuisances sonores pour les riverains, l'absence de mesures compensatoires permettant de supprimer ces nuisances, l'absence d'information sur les risques de vibrations et leurs conséquences sur les habitations riveraines, l'absence d'étude d'impact évaluant localement les incidences économiques, sociales et environnementales du projet et l'absence de prise en considération des projets de développement engagés par les communes traversées, notamment dans le cadre du Grand Paris ;</p> <p>Où le Maire en son exposé, Après en avoir délibéré à l'unanimité, DÉCIDE :</p> <p>Article 1 : un avis défavorable est émis au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique tel que soumis à l'enquête publique. L'entreprise publique Réseau ferré de France (RFF) est invitée à reprendre son dossier dans le cadre d'une concertation avec les collectivités concernées, à étudier des tracés alternatifs et à évaluer finement l'impact environnemental de chaque option sur le territoire de la Commune de Noisy-le-Grand ainsi que les mesures compensatoires indispensables.</p> <p>Article 2 : la présente délibération sera transmise à M. le Préfet de la Seine-Saint-Denis, affichée sur les panneaux de l'hôtel de ville et publiée au recueil des actes administratifs de la Commune.</p>
Obs 5	<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b><u>M. GENDIS de Neuilly Plaisance a :</u></b></p> <p>- <b><u>déposé un rapport d'essais</u></b> N°91906/06 sur les nuisances sonores occasionnées par la circulation de trains de marchandises sur la ligne SNCF dite « Grande Ceinture » à Neuilly-sur-Marne et Noisy- Grand réalisé en 2007 par le Laboratoire Central de la Préfecture de Police qui concluait que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le niveau de bruit produit dans le voisinage par la circulation ferroviaire sur la ligne de fret « Grande Ceinture » excédait les limites prévues par l'arrêté du 8 novembre 199 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ;</li> <li>• -le niveau des vibrations mesurées n'est pas susceptible de provoquer de dommages, ni d'atteintes à la structure du bâtiment, mais est toutefois susceptible d'occasionner une gêne pour les occupants de l'appartement de M. GENDIS.</li> </ul> <p>- <b><u>suggéré</u></b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La pose de tapis antivibratoires (semelles) pour réduire les vibrations ;</li> <li>• La pose de murs anti-bruits ;</li> </ul>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<ul style="list-style-type: none"> <li>La réparation du pont qui tombe par morceaux.</li> </ul>
Obs 6	X		X				X	<p><b>Mme WECKER</b> (au nom du Comité de quartier représentant plus de 10.000 riverains face au pont enjambant la Marne ainsi que la N1e 34 en limite de Neuilly sur Marne et Noisy le Grand) a écrit :</p> <p>Ce pont datant des années 1930 se trouve dans un état de vétusté avancée, tous les documents qui le prouvent ont été transmis à RFF par la municipalité de Neuilly-Plaisance (Rapport d'essai cité ci-dessus)</p> <p>Nous réclamons en urgence la pose de tapis antivibratoires plus la pose de murs antibruit. Nous rejetons tout nouveau projet d'intensification de trafic de quelque sorte qu'il soit en référence à l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif aux nuisances.</p> <p>Nous avons à déplorer qu'une dépréciation des biens immobiliers serait directement concernée.</p>
Obs 7	X						X	<p><b>M. MAILLARD</b> a écrit :</p> <p>On ne peut qu'être favorable au report sur le rail du trafic camion pour des raisons économiques et écologique.</p> <p>En revanche, l'accumulation d'un trafic ferroviaire sur une même ligne accentue les nuisances de bruit.</p> <p>Demeurant au 47 boulevard Gallieni à Bry sur Marne, je suis à 200 m de la voie ferrée. A cet endroit elle franchit le RER, les bruits s'additionnent.</p> <p>C'est pourquoi la question de la protection phonique est posée à cet endroit. Dans l'espoir de la prise en considération de ma demande.</p>
Obs 8	X						X	<p><b>Extrait délibérations Conseil Municipal de Noisy-le-Grand du 10 juillet 2014</b></p> <p>Se reporter à l'observation 4 ci-dessus.</p>
Obs 9	X	X	X		X		X	<p><b>NOM ILLISIBLE</b> a écrit :</p> <p>Nous avons été prévenus très tard de cette enquête publique. La ligne de fret est déjà très BRUYANTE et VETUSTE.</p> <p>Je ne comprends pas qu'il puisse y avoir encore des logements en cours de construction à 50 m de la ligne. Ce projet générera pollution sonore, risque pour la population (Drancy) ; dévaluation du bien.</p> <p>Je demeure à 150 m de cette ligne à Noisy-le-Grand, 37 rue des Ormes, et est extrêmement inquiète de ce projet</p>
Obs 10	X						X	<p><b>M. (ou Mme) BONNOT</b> a écrit :</p> <p>Ligne mal adaptée à l'importance des transports envisagés. Ligne déjà très bruyante actuellement. Où est l'écologie dans tout ça ? L'écologie est censée assurer la sécurité de la population, les immeubles et certaines maisons sont à 10 m de la voie.</p> <p>De nouvelles constructions continuent à voir le jour, aucune norme ne semble être respectée. Déjà certaines communes de France ont subi des accidents.</p> <p>Personne dans les décideurs n'en tient compte.</p> <p>Habitant la rue des Ormes, dans une rue interdite aux PL qui ne se gênent pas pour passer dans la rue, plus les trains, quel plaisir d'habiter Noisy !</p>
Obs 11	X	X	X	X			X	<p><b>Mme HUYVETTEZ, riveraine du tracé de l'autoroute ferroviaire sur Noisy-le-Grand</b> a écrit :</p> <p>Nous demandons de revoir ce projet avec un nouveau tracé contournant les zones à forte densité de population.</p> <p>Nous dénonçons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une pollution sonore accrue ;</li> <li>- des risques d'accidents sur des voies anciennes (Brétigny ou accident ancien pont du RER) ;</li> <li>- une gravité des risques amplifiée par le passage de produits dangereux (Drancy) en zone urbaine dense ;</li> <li>- une dépréciation immobilière importante (maisons, appartements, fonds de commerce) liée aux nuisances relatées ci-dessus (nuisances sonores).</li> </ul>
Mail 18	X			X		X	X	<p><b>M. MONIOTTE :</b></p> <p>Riverain de la ligne de chemin de fer sur laquelle ne passent pratiquement que des trains de marchandises, nous subissons déjà beaucoup de nuisances dues au bruit le jour et la nuit car le trafic ne s'arrête pas comme pour les aéroports de Roissy et d'Orly.</p> <p>Mon domicile est à un peu plus de 100 m à vol d'oiseaux et les fenêtres ouvertes ou dans le jardin on ne s'entend plus. De plus certains trains occasionnent</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								des vibrations à l'intérieur de ma maison. je pense que l'on doit faire passer ces trains de feroutages dans une zone moins urbanisée et plus loin de la petite couronne de Paris Si ce projet devait aboutir, je demande que soit réalisée une protection antibruit le long de la voie ferrée car les sons sont encore plus accentués car la voie est située sur un talus de 7 à 8 mètres de hauteur.
Mail 20	X	X	X	X	X		X	<b>M. BENKEMOUN :</b> Nous avons acheté notre maison dans le quartier de la Varenne à Noisy le grand. Celle-ci se trouve à 150 m de la voie ferrée. Nous nous sommes renseignés sur le trafic avant l'achat car nous comptons bien y rester longtemps pour y élever nos enfants en toute sécurité et en connaissance des nuisances potentielles du trafic. Or, nulle information sur une autoroute ferroviaire ne nous a été communiquée. Nous sommes inquiets pour notre qualité de vie (nuisance sonores supplémentaires apportées pour des trains plus longs, plus souvent et plus rapide), notre sécurité (transport de matières dangereuses, risque d'accidents plus élevé), notre patrimoine (perte de la valeur de notre bien, risque de vibrations, fissures, revente impossible ...) Nous nous sommes rendus à la permanence de la mairie pour consultation du dossier. Aucune information sur le tracée en Ile de France de cette ligne n'y figure. Conscient que nous devons réduire le trafic des poids lourds sur nos autoroutes, envisager de leur faire traverser nos villes denses va engendrer un autre type de pollution tout aussi néfaste a nos yeux. Au regard de la non-information autour de ce projet, et des risques précités, nous nous opposons à ce projet en l'état. Des propositions doivent être faites pour réduire les conséquences d'un tel trafic sur cette ligne (murs antibruit, vitesse réduite, horaires), et une étude économique doit être réalisée pour mettre en évidence les impacts des travaux nécessaires sur la ligne existante face à un projet de nouvelle ligne de contournement des zones denses.
Mail 36	X	X	X				X	<b>M. Paul GNOUNSKI :</b> Propriétaire d'un pavillon, situé à 200 mètres des voies, acheté en 2010 en connaissance de cause, redoute en raison de l'augmentation du trafic annoncée, des nuisances sonores (intensité + fréquence) dévalorisation possible des biens immobiliers, et danger d'accident impliquant notamment des matières dangereuses.
Mail 56	X				X		X	<b>M. LE BELLER :</b> Si j'avais eu connaissance de ce projet il y a 11 mois, je n'aurais sans doute pas mis l'ensemble de mes économies dans l'achat d'un pavillon à 500 m de la voie de chemin de fer qui traverse la commune de Noisy Le Grand. C'est inadmissible que les services de la mairie n'aient pas été en mesure de signaler ce projet au notaire au moment de l'achat et me laissent assumer seul les risques matériels et financiers avec par exemple la dépréciation immobilière inhérente à la poursuite de ce projet. Que penser également de la construction livrée il y a un mois d'une centaine d'appartements HLM a moins de 10 mètres du pont ou passent les actuels trains de fret juste derrière la station de RER de Bry Sur Marne, logements a l'isolation perfectible qui vont devenir totalement invivables avec la multiplication des convois. Sans parler des autres constructions en cours le long de cette même voie ferrée cela aussi bien sur Bry que sur Noisy... Je suis étonné par la manière dont cette enquête publique est menée sur ma commune de Noisy le Gand et celle toute proche de Bry Sur Marne et par le manque de transparence qui la caractérise : - information tardive et confidentielle de l'existence de l'enquête en plein congés d'été et coupe du monde de football. (ce qui ne va pas vraiment aider de nombreux riverains du projet à s'exprimer suite a leur départ en vacances) - absence de données précises sur le trace prévu en Ile de France (la aussi, le procédé est discutable car il limite la prise de conscience d'habitants qui

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										vont être très directement concernés et qui se seraient sans doute exprimés à l'encontre du projet) - absence de tests acoustiques réels dans les études publiées qui restent purement théoriques - aucun test, ni projet d'isolation acoustique, qu'il s'agisse de paravent ou de matières susceptibles d'amortir les vibrations sous les voies alors que le trafic de fret correspond déjà à une gêne réelle et que l'autoroute ferroviaire devrait ajouter de nombreux passages supplémentaires de jour comme de nuit. - aucun état des lieux sérieux des voies et de leur solidité pour accueillir des trains de camions de plus d'un km de long susceptibles de circuler a grande vitesse. L'augmentation de la fréquence comme de la vitesse ne manquera pas d'augmenter aussi les risques d'accidents avec une gravite accrue par la densité des populations. Aucune information précise dans les documents consultables liés à l'enquête, malheureusement les précédents ne manquent pas dans la presse quand le manque d'entretien et l'état général des voies ferrées a déjà conduit au pire (cf. Brétigny ou Drancy), - aucune information sur la nature des marchandises qui devraient y être transportées et aucune exclusion apparente de produits toxiques, chimiques ou radio actifs qui vont passer avec des vitesses pouvant aller jusqu'a a 100 km/h au travers de zones urbaines a fortes densités de population. Les projets qui commencent par une absence de transparence ont généralement des choses à cacher au public concerne et cela augure bien mal de la suite dans un climat de confiance détériore au départ. C'est bien dommage car l'autoroute ferroviaire atlantique aurait pu être un bon projet du point de vue de l'économie et de l'écologie en appliquant une mesure qui procède du simple bon sens : contourner les zones urbaines à forte densité de population.
Mail 63	X	X	X					X		<b>ANONYME :</b> je suis totalement opposée à la trace de l'autoroute ferroviaire atlantique qui ne prend pas en compte la présence d'un quartier résidentiel à proximité des voies. Les nuisances sonores, les poussières sans parler du transport de matières dangereuses vont dégrader notre qualité de vie sans compter la dépréciation des biens immobiliers du quartier
Mail 68	X							X		<b>ANONYME :</b> Nous habitons à quelques mètres de la voie ferrée SNCF. Nous avons construit notre maison il y a 2 ans. Nous ne souhaitons vraiment pas entendre et voir passer tous les trains prévus!! Le bruit nous fait peur
Mail 69	X							X		<b>Idem mail 68 ci-dessus</b>
Mail 73	X				X				X	<b>GUILLEMET :</b> Bonjour prévenu le 14 07 14 par des personnes de la commune de Neuilly sur Marne de ce projet je me demande si toutes les personnes concernées sont prévenues des nuisances que cela implique aux riverains (bruit vibrations poussière) et autres
Mail 74	X	X	X	X				X		<b>ANONYME :</b> Je suis totalement défavorable à la mise en place de cette autoroute ferroviaire en passant par Noisy le Grand. 1- L'état de la voie actuelle J'habite, quai des 2 ponts et je constate que le pont ferroviaire actuel qui assure le transport de marchandise est en piteux état. Comment donc imaginer que le trafic ferroviaire va augmenter alors même qu'aucune maintenance n'est assurée actuellement ? Ce pont est fissuré de partout, les arbres qui grandissent aux abords de la voie ferrée ne sont jamais coupés ni élagués, le pont est toujours tague, les marches pour le passage piéton sont cassées, des trous entre les marches et entre les plaques de béton servant de rambarde commencent à apparaître tout le long du pont : jusqu'a 2cm de largeur ! Les places de parking anciennement positionnées sous le pont sur la rive opposée à la mienne ont été condamnées à cause des éboulements observés ! Vous ne pouvez pas sérieusement envisager de faire passer une autoroute ferroviaire par la ??? 2- Les nuisances



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→							AVIS			Commentaires
1	2	3	4	5	6	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME		
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques				Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
									<p>En tant que riveraine, je suis totalement défavorable car en termes de nuisances sonores et de tremblement, c'est déjà bien assez suffisant. Surtout que nous y sommes exposés jour et nuit, semaine et week-end, vacances ou pas.</p> <p>- Sur le plan sonore :</p> <p>Quand des trains de marchandises décident de klaxonner a 3h du matin, même avec du double vitrage et une maison isolée sur le plan phonique, c'est quand même assez difficile de ne pas être réveillée en pleine nuit !</p> <p>Si le trafic augmente, je ne vois pas en quoi cela va arranger les choses.</p> <p>Plus le train circule vite et plus il produit de nuisances sonores, et nous constatons que les trains circulent de + en + vite sur cette portion.</p> <p>Vous précisez également espérer un taux de remplissage moyen de 85 % de ces trains. Ce que nous constatons aujourd'hui, c'est qu'ils sont bien souvent à moitié vides. Or, un train de marchandise qui se balade sans charge fait bien + de bruit qu'un train charge qui roule + lentement.</p> <p>Je ne vois donc pas pourquoi on augmenterait la longueur des trains : remplissez déjà ceux qui passent actuellement !</p> <p>Vous proposez la solution suivante pour réduire les nuisances sonores : "des mesures de rééducation du bruit seront mises en œuvre au récepteur par traitement du bâtiment par isolation de façade".</p> <p>J'ose espérer que c'est une blague ??</p> <p>Vous pensez vraiment que les riverains vous ont attendus pour mettre en place une isolation phonique de leur bien ??</p> <p>Quand bien même, croyez-vous que les gens restent cloîtres chez eux ?</p> <p>J'ai un jardin et je suis sur les bords de marne. Donc j'entends en profiter !</p> <p>Débrouillez-vous donc pour faire, a minima, un mur antibruit en bonne et due forme et pas du rafistolage par ci, par la qui ne résout pas le problème général mais colmate quelques plaies.</p> <p>- sur le plan des tremblements :</p> <p>Plus un train passe vite, plus nous ressentons de vibrations dans notre domicile : les portes qui tapotent, les fenêtres aussi, le sol qui vibre légèrement. C'est très léger, mais nous le ressentons actuellement. Aussi, quand nous serons a 25 ARQ : comment pensez-vous pouvoir résoudre ce problème ?</p> <p>Mon assurance habitation prendra-t-elle en charge les dégâts que le développement de votre autoroute ferroviaire va certainement causer a ma maison sur le long terme : fissure des enduits et des peintures à minima ?</p> <p>3- La sécurité</p> <p>Vous précisez vouloir "désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité" mais quid de celles des riverains de ces voies ferrées ?</p> <p>Prévoyez-vous des mesures de sécurité particulières :</p> <p>- en cas de déraillement des trains ?</p> <p>- en cas de transport de marchandise dangereuse ?</p> <p>- en cas de stationnement d'un train sur la voie de manière prolongée de jour ou de nuit ?</p> <p>Aujourd'hui, rien n'est fait. Demain, il est selon moi inenvisageable de mener un tel projet à terme sans proposer de vraies solutions !</p> <p>4- Fréquence des trains</p> <p>Vous parlez d'une fréquence aller-retour quotidienne au nombre de 25 d'ici 2025 : de jour ? de nuit ? en semaine ? en week-end ?</p> <p>Parce que bien sur, ce qui n'est pas mentionne, c'est que les trains circulent 7/7, 24h/24h et 365 jours par an.</p> <p>Ce n'est pas envisageable dans une zone urbaine dense avec des habitations et des crèches à proximité !</p> <p>5- Travaux envisages</p> <p>Vous prévoyez de faire des travaux pour allonger les voies d'évitement, mettre à niveau les gabarits : cela aura-t-il un impact sur la circulation ferroviaire actuelle notamment en termes de transports en communs en Ile de France ?</p>	

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>Il y a déjà suffisamment de problèmes, d'incidents et travaux pour qu'on n'ait pas à en supporter davantage. Je doute qu'un mécanisme de compensation soit délivré aux usagers de la RATP et de la SNCF au titre de ces perturbations liées au transport de marchandise !                      Le trafic est déjà dense aujourd'hui et se suffit à lui-même en termes d'incidents.                      Vous prévoyez également à plus long terme de construire des plateformes de transbordement supplémentaire en Ile de France : mais ou ?? pour quelle dimension ?</p> <p>6- Matières transportées                      Nous n'avons actuellement aucune information quant aux matières transportées.                      Je considère que traverser une zone urbaine dense pour transporter des matières dangereuses est totalement inapproprié.                      La prise de risque est énorme par rapport aux gains que vous attendez de ce projet et me paraît disproportionnée :                      En cas d'accident, vos économies auront l'air bien ridicules et ne feront pas le poids face au prix de chaque vie et dégâts matériels que l'accident vous aura coûté.                      Aucune étude n'a été faite sur le sujet : est-ce normal de mettre en place un tel projet sans étudier en amont le type de marchandise transporté ? Il me semble pourtant que les exigences de sécurité ne sont pas les mêmes selon le type de matière transportée ?                      Cela m'étonnerait que le bétail et le bois soient dans la même catégorie que le fioul ??                      Aussi, merci de réaliser un rapport plus fouillé sur le sujet avec des mesures concrètes de protection des populations concernées par ce projet.                      =&gt; CONCLUSION :                      Je suis totalement défavorable à ce projet.                      Je comprends bien que l'Ile de France doit être desservie, néanmoins, cela ne semble pas être particulièrement mis en avant dans votre projet.                      L'île de France est de surcroît suffisamment grande pour ne pas avoir à la traverser quasiment en son cœur.                      Il me semble donc parfaitement faisable de trouver un trace situé davantage en marge de l'île de France, sans prise de risque inconsidérée et sans mise en danger des populations avoisinantes.                      Je ne constate aucune solution intelligente pour pallier aux problèmes sonores, aux vibrations ressenties actuellement, ainsi qu'aux problèmes de sécurité.                      Le projet ne me paraît pas viable en l'état.</p>
Mail 75	<b>X</b>						<b>X</b>			<p><b>ANONYME :</b>                      Résidant en pavillon à moins de 80 m de la voie ferrée je suis contre le projet, nous supportons déjà beaucoup de nuisances sonores et malgré les courriers des riverains auprès de RFF pour envisager des murs anti bruit rien n'a été fait. Le bruit a un impact néfaste sur la santé alors qu'est-il prévu de faire pour réduire ces nuisances sonores si ce projet aboutit ?                      Je n'envisage pas une augmentation du trafic ferroviaire ce serait invivable</p>
<b>Total</b>	<b>1 9</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>Total des occurrences commune de Noisy-le-Grand</b>
<b>PREFECTURE DE L'ESSONNE</b>										
										Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences préfecture de l'Essonne</b>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires		
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF		
	<b>PREFECTURE DU VAL-DE-MARNE</b>											
	Obs 1				<b>X</b>		<b>X</b>				<b>X</b>	<p><b>M. LE GOUX</b> a écrit :</p> <p>Si ce projet d'autoroute ferroviaire part incontestablement d'une bonne intention, je suis frappé par son manque d'ambitions qui est contradictoire avec les objectifs annoncés.</p> <p>Proposer seulement deux allers-retours par jour, même en allongeant à terme les convois, n'aura guère d'influence sur la densité du trafic poids lourds sur les autoroutes A10 et A1. Avec seulement 3 allers-retours entre Perpignan et Bettembourg, cette autre autoroute ferroviaire n'a rien changé à la congestion des autoroutes A6-A7, tout comme l'autoroute ferroviaire alpine n'a pas eu d'impact significatif sur l'encombrement de la vallée de Chamonix. A l'heure du zéro stock et du juste à temps, je pense que le nombre de rotations devrait être régulièrement accru pour qu'un transfert significatif de trafic puisse être mesuré.</p> <p>Sur l'itinéraire retenu, je reste circonspect quant au choix de la ligne entre Niort et Saintes. Cet axe à voie unique, au très faible débit, compte-tenu de son cantonnement, n'est pas électrifié. En d'autres termes, cela imposera un double relais de traction en mode thermique depuis Bordeaux. Ce hiatus, par rapport au reste de l'itinéraire, électrifié, nuira à la fluidité du service. Je trouve bien légères les explications de RFF sur le fait d'écarter un passage par Angoulême. L'ouverture de la ligne TGV Sud Atlantique Tours-Bordeaux libérera d'importants sillons sur l'axe historique, qui lui, est à double voie et n'impose pas un relais de traction.</p> <p>Sauf erreur de ma part, l'étude d'impact et les documents présentés n'ont pas pris en compte l'électrification de la ligne Angoulême –Royan annoncée conjointement par Mme Royal et M. Bussereau début 2014, pour permettre la desserte par TGV de Royan.</p> <p>L'impact du chantier, l'interception de la section Beillant-Saintes pendant la durée des travaux a-t-elle été anticipée ?</p> <p>Manque d'ambitions donc, sillons peu performants, fréquences anecdotiques, ruptures de charge dues à des modes de traction électrique/diesel, on est très loin des autoroutes ferroviaires suisses et de leurs performances. Sans doute aurait-il mieux valu creuser la piste du transport combiné qui accroît la productivité de chaque train circulant, puisqu'il supprime le transport des tracteurs des poids lourds et ne conduit d'un point A à un point B que sa remorque.</p>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences préfecture du Val-de-Marne</b>		
<b>AUTRES COMMUNES</b>												
<b>COMMUNE DE SAINT MICHEL SUR ORGE</b>												
Cour 8				<b>X</b>					<b>X</b>	<p><b>M. MABIT et Mme BOBET ont envoyé les courriers suivants :</b></p> <p><b>1<sup>er</sup> courrier :</b> adressé au président de la commission d'enquête</p> <p>Notre commune, bien que concernée, ayant omis de publier l'avis d'enquête publique relatif au projet d'autoroute ferroviaire, nous vous adressons ci-joint copie de la pétition rassemblant quelque 200 signatures que nous avons adressée au maire pour lui exprimer notre inquiétude à ce sujet.</p> <p>De nombreuses questions restent en suspens, et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Ce projet, qui paraît certes écologique puisqu'il veut limiter le transport routier et la pollution qu'il engendre, rajoute des nuisances sonores et des vibrations pour les riverains des banlieues. Par ailleurs, les motrices qui tractent ces trains ne fonctionnent-elles pas au diesel ?</li> <li>· À l'heure où paraissent les premières conclusions sur l'accident de Brétigny, qui soulignent le délabrement sans précédent du réseau, comment ne pas s'inquiéter de voir encore s'intensifier une circulation déjà très dense sur des voies vétustes et de la dangerosité pour la population ?</li> <li>· En cas "d'incident technique" survenant de nuit, quelles seront les conséquences sur le trafic transilien du lendemain, déjà saturé et quasi quotidiennement perturbé ?</li> </ul>		

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>Ne peut-on envisager de contourner l'île de France pour épargner cette zone densément peuplée, comme cela a été fait pour d'autres autoroutes du même type ?            En l'état, les signataires émettent donc un avis défavorable à ce projet            En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien apporter à ces remarques, nous vous prions d'accepter, Monsieur, nos respectueuses salutations.            Pour le collectif de riverains de la ligne C à Saint Michel  <b>2<sup>ème</sup> courrier</b> (signé par plus de 200 personnes) adressé au maire de Saint Michel sur Orge            Monsieur le Maire,            Nous avons appris avec regret que le sujet de "l'autoroute ferroviaire atlantique" prévue par SNCF/RFF/VIA qui doit traverser à terme notre commune n'a pas été soumis à la population, ni même abordé en conseil municipal dans les délais impartis pour l'enquête publique.            En tant que citoyens habitant Saint Michel depuis de nombreuses années et riverains de la voie ferrée, nous sommes très inquiets des conséquences de cette augmentation de trafic et du transport de produits potentiellement dangereux dans une zone urbanisée dont le réseau est déjà saturé. Nous sollicitons de votre part des explications sur l'ampleur des travaux envisagés (aménagement des voies et quais, mur antibruit, isolation phonique, passage sous tunnel...), leur date, et souhaiterions pouvoir prendre connaissance des études d'impact pour les riverains et leurs biens qui n'ont pas manqué d'être réalisées. Nous souhaiterions connaître votre position sur ce projet qui pose de nombreuses questions sans réponse à ce stade.            C'est pourquoi nous vous adressons une première pétition, qui a d'ores et déjà été signée par environ 200 personnes.:</p>
Mail 4	X	X					X	<p><b>ANONYME</b> a écrit :            S'il semble intéressant parce qu'il vise à désengorger l'axe routier nord/sud, et à diminuer la pollution et les risques d'accident, ce projet n'en pose pas moins des questions restées sans réponse à ce jour :            Comment les riverains seront-ils protégés des nuisances (bruit, vibrations, d'autant plus sensibles qu'ils seront nocturnes) ?            Quid des conséquences sur le trafic ferroviaire Transilien, déjà saturé et victime de retards à répétition ? En cas de problème avec un train de fret de nuit, le trafic banlieue sera-t-il (un peu plus encore) retardé ? Qui sera prioritaire ? Les voyageurs, ou le fret ?            Et en cas de transport de produits dangereux, les risques deviennent optimums.            Quelle garantie aurons-nous de la maintenance régulière du réseau (cf. l'accident de Brétigny sur Orge en 2013 - 7 morts pour quelques boulons...).            Ne serait-il pas judicieux de prévoir des voies de contournement des zones à forte densité de population ?            En l'état actuel, je donne un avis défavorable.</p>
Mail 158	X		X				X	<p><b>ANONYME</b> a écrit            Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique appelle les observations suivantes de ma part :            Information du public            La commune de Saint-Michel-sur -Orge, dont je suis habitant, n'a diffusé aucune information particulière sur ce projet et le déroulement de l'enquête publique.            Compte tenu du délai de 30 jours pour la consultation du public, je vais formuler un avis sans avoir pris connaissance du dossier de l'enquête publique et vous voudrez bien m'en excuser.            Quelles dispositions techniques et environnementales seront prises dans les domaines suivants :            - quelle sera la densité du trafic de fret (nombre de trains supplémentaires par jour);            - Comment seront prises en compte les nuisances sonores ;            - Quel sera l'impact sur la plateforme de circulation ferroviaire ;            - Des voies supplémentaires sont-elles prévues sur le tronçon Austerlitz -Brétigny ?            - Comment seront prises en compte les vibrations induites par la circulation des trains de grande charge et longueur (une personne évoque des trains de</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										1000 m de longueur ?); - Des dispositifs antibruit et vibrations sont-ils envisagés ? - Quel sera l'impact sur les champs électromagnétiques générés par les lignes d'alimentation ? - Quels seront les dispositions prises sur la végétation des talus des voies ferrées ? - Quels seront les impacts sur les campagnes d'entretien et de surveillance des voies et leurs équipements (augmentation de la fréquence des visites de contrôle nocturnes) ? Je suis riverain direct aux abords de la voie ferrée puisque la parcelle est limitrophe du talus de la plateforme. A ce titre, je suis directement impacté par les désagréments que pourrait générer ce projet. Sans compter, la dévaluation probable de ma propriété. Un régime d'indemnité sera-t-il mis en place pour prendre en compte la perte de valeur des biens immobiliers ?
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Saint Michel sur Orge</b>
<b>COMMUNE DE PARIS</b>										
Cour 4						<b>X</b>			<b>X</b>	<p><b><u>Courrier du président de la Région Ile de France (M.HUCHON) en date du 11 juillet 2014 :</u></b></p> <p>J'ai bien pris connaissance de la tenue de l'enquête publique relative au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique Eco-fret et des terminaux de transbordements de Dourges et Tarnos qui est en cours depuis le 5 mai jusqu'au 5 juin prochain.</p> <p>La Région Ile-de-France est fortement engagée en faveur du report modal et notamment du fret ferroviaire. Dans ce cadre, elle porte un vif intérêt au projet depuis son démarrage dans la mesure où il poursuit des objectifs environnementaux, économiques et d'amélioration de la circulation des marchandises ambitieux.</p> <p>Le projet est particulièrement intéressant pour le report modal qu'il permet d'opérer, de 1,1 million de camions par an de la route vers le fer en 17 ans de concession, permettant ainsi un désengorgement des axes routiers et la diminution des émissions de gaz à effet de serre avec une économie estimée de plus de 90 000 tonnes de dioxyde de carbone par an.</p> <p>Dans un premier temps, avec un service de deux aller/retour quotidiens puis avec un régime de croisière de quatre allers-retours quotidiens après montée en charge progressive et les deux terminaux à Dourges et Tarnos, l'autoroute ferroviaire permettra une baisse des trafics par la route à l'échelle nationale mais également sensible pour les trafics de transit passant actuellement par la route en Ile-de-France</p> <p>Toutefois, le trafic de transit, qu'il soit routier ou ferré, n'a, à mon sens, pas vocation à continuer à emprunter un réseau francilien saturé et devra à terme trouver des itinéraires alternatifs, pour ne conserver en Ile de France que les trafics à destination ou origine de celle-ci, a fortiori dans un contexte de croissance des besoins en transports de marchandises.</p> <p>C'est dans cette optique que j'ai défendu l'idée d'une plateforme francilienne dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire et que je regrette que celle-ci ne soit pas effective à l'ouverture programmée du service. Il me semble donc indispensable que l'implantation d'une telle plateforme soit rapidement étudiée pour garantir une desserte plus durable de ce grand bassin de consommation, en assurant une amélioration de la qualité de l'air. La création d'emplois nécessaires au fonctionnement du chantier de transbordement constituerait également un atout majeur dans le contexte économique actuel.</p> <p>Je suis en particulier favorable à la possibilité d'examiner le site d'Aulnay comme un des lieux potentiels de positionnement de cette plateforme.</p> <p>Par ailleurs, si le territoire francilien n'est pas concerné directement par les travaux sur le réseau ferré national et par les terminaux de transbordements de Dourges et Tarnos portés à l'enquête publique, le passage de nouveaux trains de marchandise pourrait porter à questionnement dans ces territoires. Dans la poursuite de la logique déjà engagée, je resterai très attentif aux remarques qui pourraient être formulées au cours de l'enquête, aux conclusions de l'enquête publique en cours ainsi qu'à la poursuite du projet.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires																									
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF																									
Mail 103	<b>X</b>						<b>X</b>	<p><b>M. DE GRIMOUARD</b> a écrit :</p> <p>Habitant une maison familiale sise à Châtellerault, 1 rue de la Grande Eau, à proximité immédiate de la voie ferrée Tours-Poitiers et au niveau de la gare, ma famille et moi sommes régulièrement exposés aux nuisances sonores et vibratoires engendrées par les circulations ferroviaires. Celles-ci sont étroitement liées aux conditions météorologiques (sachant que la maison se situe à l'Est de la voie et que les vents dominants soufflent plus souvent de l'Ouest), a la nature des circulations, a la longueur des trains, ainsi qu'à leur type de freinage et a leur vitesse sachant que les trains lents sont les plus audibles de nuit.</p> <p>Il se trouve que je n'ai pris connaissance de l'enquête publique relative a l'autoroute ferroviaire Atlantique qu'a l'issue de la clôture de l'enquête à Châtellerault, après le 5 juin, lorsque la presse parisienne s'est fait l'écho d'une enquête complémentaire sur les travaux diligentées par vos soins du 26 juin au 23 juillet et que je n'ai pu de ce fait vous faire part antérieurement des observations que le dossier d'enquête suscite de ma part.</p> <p>Il me semble néanmoins légitime de vous faire part des insuffisances que j'ai relevées dans l'étude acoustique qui m'incitent a mettre sérieusement en doute les conclusions de ce travail et à appréhender très fortement pour mon habitation de la rue de la Grande Eau les nuisances sonores liées a ces nouvelles circulations.</p> <p>Tout d'abord, je constate que l'étude acoustique écarte la plus grande partie du trajet Tarnos-Dourges pour ne se concentrer que sur le tronçon Niort-Ambarès au terme d'une analyse qui pose plusieurs questions, dont plusieurs d'entre elles ont largement été exprimées par l'autorité environnementale dans son avis.</p> <p>Vous trouverez, ci-dessous, les éléments extraits du dossier d'enquête du tronçon 10 de l'étude acoustique qui concernent la zone de Poitiers a Monts-LNA, qui couvre la traversée de Châtellerault :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Section 10</th> <th>Jour dont fret</th> <th>Soir dont fret</th> <th>Nuit dont fret</th> <th>Total dont fret</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Situation 2007</td> <td>78,7 dont 18,4</td> <td>31,1 dont 6,1</td> <td>19,0 dont 12, 2</td> <td>128,8 dont 36,7</td> </tr> <tr> <td>Situation future hors AF</td> <td>80 dont 41,9</td> <td>28 dont 14</td> <td>31,9 dont 27,9</td> <td>139,9 dont 83,8</td> </tr> <tr> <td>Situation simulée avec AF phase projet</td> <td>+4 DB sur AF avec un impact de 0,1 DB contre une augmentation de 4,5 DB par le simple fait de la croissance des circulations</td> <td>Non examiné</td> <td>2DB sur AF avec un impact de ,1 DB contre une augmentation 6,8 DB par le simple fait de la croissance des circulations</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Situation simulée avec AF phase programme</td> <td>27 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation</td> <td>Non examiné</td> <td>13 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Section 10	Jour dont fret	Soir dont fret	Nuit dont fret	Total dont fret	Situation 2007	78,7 dont 18,4	31,1 dont 6,1	19,0 dont 12, 2	128,8 dont 36,7	Situation future hors AF	80 dont 41,9	28 dont 14	31,9 dont 27,9	139,9 dont 83,8	Situation simulée avec AF phase projet	+4 DB sur AF avec un impact de 0,1 DB contre une augmentation de 4,5 DB par le simple fait de la croissance des circulations	Non examiné	2DB sur AF avec un impact de ,1 DB contre une augmentation 6,8 DB par le simple fait de la croissance des circulations		Situation simulée avec AF phase programme	27 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation	Non examiné	13 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation	
Section 10	Jour dont fret	Soir dont fret	Nuit dont fret	Total dont fret																													
Situation 2007	78,7 dont 18,4	31,1 dont 6,1	19,0 dont 12, 2	128,8 dont 36,7																													
Situation future hors AF	80 dont 41,9	28 dont 14	31,9 dont 27,9	139,9 dont 83,8																													
Situation simulée avec AF phase projet	+4 DB sur AF avec un impact de 0,1 DB contre une augmentation de 4,5 DB par le simple fait de la croissance des circulations	Non examiné	2DB sur AF avec un impact de ,1 DB contre une augmentation 6,8 DB par le simple fait de la croissance des circulations																														
Situation simulée avec AF phase programme	27 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation	Non examiné	13 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation																														



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>de 4,5 DB par le simple fait de la croissance des circulations</p> <p>de 6,8 DB par le simple fait de la croissance des circulations</p> <p>Le premier constat est celui d'une forte croissance du fret en l'absence d'autoroute ferroviaire puisqu'entre 2007 et la situation future on passerait de 36,7 trains de fret à 83,8 trains de fret, ce qui signifie plus qu'un doublement des circulations fret. Non seulement la crise a montré une baisse des trafics fret depuis 2007 mais ce doublement hypothétique ne fait que reproduire les hypothèses volontaristes du Ministère des Transports menées depuis plus de vingt ans et constamment démenties par les faits, puisque le trafic ferroviaire de fret est en constante baisse depuis vingt ans.</p> <p>De surcroît ces hypothèses ont comme conséquence de masquer les effets de l'autoroute ferroviaire puisque si l'on considère le seul trafic de nuit, l'autoroute ferroviaire ajoute bien 2DB au tronçon 10 en phase projet et 13 DB en phase programmée. En effet l'effet différentiel estime pour le tronçon 10 n'est que de 0,1 DB pour la phase projet et de 0,6 DB pour la phase programme au terme de cette étude.</p> <p>Le calcul semble en réalité mené exclusivement sur les émissions à la source ce qui évite de considérer toute amplification locale (par exemple freinages en zones urbaines ou liés à des circulations croisées).</p> <p>S'il est vrai que l'amélioration acoustique est obtenue par une amélioration du freinage de 6 DB, deux questions se posent alors :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à quelles données mesurées se réfère cette amélioration sur la ligne Lyon-Turin ? S'agit-il de wagons neufs et quelle est l'évolution du bruit pour des wagons plus anciens?</li> <li>- L'âge moyen des wagons du parc ne devrait-il pas être pris en compte dans la simulation?</li> <li>- comment le freinage est-il intégré dans le calcul du bruit à la source ?</li> </ul> <p>Quant aux vibrations, il est indiqué que celles-ci ne sont pas quantifiables. Mais, je sais d'expérience que ces vibrations sont perceptibles dans mon habitation à chaque passage de train.</p> <p>Personnellement, je pense qu'il serait utile de procéder à un calcul avec une hypothèse de stabilité du nombre de circulations ferroviaires de fret (hors AF) de façon à mieux identifier l'effet propre du projet et je reste persuadé que la méthode utilisée sous-estime l'effet acoustique réel du projet pour la traversée de Châtellerault si bien que j'émetts de fortes réserves sur les conclusions qui en sont tirées par le maître d'ouvrage car le développement de ce nouveau trafic me contraindra à réaliser un double vitrage sur toute la façade Ouest de la maison dont il serait logique qu'elles incombent pour partie au maître d'ouvrage et comme le développement de ces trafics pourrait avoir des conséquences néfastes (telles des fissurations) sur le mur de soutènement réalisé par la SNCF à la fin du XIX<sup>ème</sup> à l'extrémité de ma propriété.</p>
Mail 155	<b>X</b>									<b>ILE DE FRANCE ENVIRONNEMENT représenté par Mme GIOBELLINA Vice-présidente</b> a écrit : <b>Même contenu que le mail 139 traité commune de Savigny sur Orge</b>
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune de Paris</b>
<b>COMMUNE DE VIRY-CHÂTILLON</b>										
Cour 5	<b>X</b>	<b>X</b>						<b>X</b>		<p><b>M. LECLERE de Viry-Châtillon a envoyé le 3 juillet 2014 le courrier suivant :</b></p> <p>En tant qu'ancien Conseiller Scientifique du PREFET DE L'ESSONNE pour les risques N.B.C (de 1991 à 1998) et étant agréé comme expert judiciaire par les COURS D'APPEL et d'ASSISES de PARIS, je me permets de répondre à vos lettres des 26 mai et 1er juillet concernant le feroutage de containers sur l'axe TARNOS (40) - DOUGES (62), dont vous m'avez adressé une copie en tant qu'habitant de PÔRT-AVIATION, pour vous donner mon sentiment sur cette initiative.</p> <p>Les lignes RER C SAVIGNY-sur-Orge &lt; - &gt; PARIS sont celles desservant BRETIGNY, DOURDAN ou ST MARTIN D'ETAMPES. En période d'heures de</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>pointe, il n'est actuellement pas possible à la SNCF de rajouter des trains supplémentaires sur les seules 4 VOIES qui existent, ce qui entraîne chaque jour le fait que les voyageurs sont serrés "comme des sardines dans une boîte" dans les wagons et ce au mépris de la sécurité puisqu'en cas d'incendie, de nombreuses victimes seraient à déplorer.</p> <p>Il est donc probable que ce trafic ferroviaire TARNOS-DOUGES ait lieu pendant les heures creuses et notamment la nuit.</p> <p>Si je m'en réfère au dossier publié par le journal LE REPUBLICAIN, il s'agirait tout au plus de 8 TRAINS PAR JOUR, donc un surplus de nuisances sonores faibles compte tenu notamment de la faible vitesse de ce type de trains de marchandises très lourds.</p> <p>Sur le plan des risques N.B.C, le transport ferroviaire d'éventuelles citernes de produits toxiques (chlore, acides, etc ...) occasionne un risque moindre que par voie routière et un gain sur la pollution de l'air non-négligeable puisque ces milliers de containers seraient transportés par camions semi-remorque fonctionnant au GAS-OIL. A cet effet, la SUISSE a par référendum inscrit dans sa Constitution, que le ferroutage était une priorité.</p> <p>C'est pourquoi je conclus qu'il y a lieu de donner une suite favorable à ce projet, tout en regrettant que le tracé de l'itinéraire ferroviaire emprunté n'évite pas la Région Parisienne alors qu'il pourrait par exemple être dévié vers le Département de l'EURE où la concentration de la population est moindre.</p>
Cour 14	X	X		X			X	<p><b>Mme ALEZIER</b> a écrit :</p> <p>A priori le transport des camions par voie ferrée est moins polluant pour l'atmosphère...</p> <p>Je (nous) suis directement concernée et conteste le tracé de cette autoroute ferroviaire traversant des zones urbanisées voire très urbanisées de l'île de France hors Paris.</p> <p>Il semble que des contournements ont été acceptés pour des projets identiques (Lyon, Montpellier)</p> <p>Les perturbations, nuisances et risques concerneraient une large population :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nuisances sonores, surtout la nuit ;</li> <li>- danger d'explosion et nocivités des produits dangereux, risques amplifiés par le nombre de containers,</li> <li>- encombrement des lignes TER, RER, (TGV ?), retards, usure des structures...</li> <li>- propagation des vibrations.</li> </ul> <p>Liste non exhaustive</p> <p>Il y a eu Brétigny-sur-Orge...</p> <p>Ce juillet Pau...</p> <p>Je me permets de vous demander de bien vouloir étudier à nouveau les propositions relatives à ce tracé afin d'éviter au maximum les nuisances et catastrophes prévisibles.</p>
Cour 10 CM	X				X		X	<p><b>Extrait Délibérations Conseil Municipal de Viry-Châtillon</b> en date du 10 juillet 2014 :</p> <p>CONSIDERANT que le projet d'autoroute ferroviaire atlantique présenté par Réseau Ferré de France (RFF), qui concerne l'adaptation d'un itinéraire empruntant le réseau ferré national sur plus de 1 000 Km entre les communes de Tarnos (40) et de Dourges (62) traverse 422 Communes dont 21 Communes en Essonne,</p> <p>CONSIDERANT que la commune de Viry-Chatillon figure parmi les Communes de l'Essonne concernées,</p> <p>CONSIDERANT que le Préfet du Pas-de-Calais a, par arrêté du 27 mars 2014, ouvert une première enquête publique qui s'est déroulée du 5 mai 2014 au 5 juin inclus et qui portait sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deux déclarations de projet relatives à la construction du terminal de «%apsbordement sur les communes de Dourges (Pas-de-Calais) et sur la commune de Tarnos</li> <li>- La déclaration de projet relative aux travaux à réaliser sur tout le linéaire du réseau ferré national,</li> </ul>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→							AVIS			Commentaires
1	2	3	4	5	6	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME		
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques				<p>Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF</p>
									<p>- La mise en compatibilité du PLU de Tarnos,                      - Les impacts environnementaux de l'ensemble de ces travaux.                      CONSIDERANT que l'avis émis par l'autorité environnementale sur le projet, en date du 19 décembre 2012, fait ressortir de nombreuses insuffisances des études d'impact ne permettant pas d'apprécier clairement les conséquences du projet sur les populations et leur cadre de vie notamment en terme de bruit, de vibrations et de sécurité,                      CONSIDERANT qu'aucune information supplémentaire susceptible d'apporter des éléments de réponses aux interrogations légitimes des riverains n'a été versée au dossier de la deuxième enquête publique en cours,                      CONSIDERANT que bien que le but de ce projet soit de proposer une alternative au transport routier sur des axes saturés dès le printemps 2016, le dossier d'enquête démontre que le passage de ces trains de fret particuliers serait source d'importantes nuisances supplémentaires pour les riverains de la ligne C du RER,                      CONSIDERANT qu'un contrat de concession a été signé entre l'Etat et VIIA Atlantique, filiale de la SNCF, le 20 mars 2014,                      CONSIDERANT que le projet prévoit le transport de l'équivalent de 60 semi- remorques par train, constituant des convois de plus d'un kilomètre de long en 2019 ; Quatre trains dans chaque sens assureraient une navette quotidienne qui circulerait de nuit,                      CONSIDERANT que le coût global du projet est de l'ordre de 190 millions d'euros,                      CONSIDERANT que le projet prévoit qu'en fonction des besoins de service ultérieurement identifiés, des plateformes de transbordement supplémentaires pourraient être créées, notamment dans la région Centre ou la région Ile-de-France,                      ENTENDU l'exposé de Monsieur Jean-Marie VILAIN, Maire et de Madame Arielle MERRINA, Adjointe au Maire,                      APRES en avoir délibéré et à l'unanimité,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ DIT que l'absence de concertation préalable sur l'ensemble du tracé du projet dans tous les Départements et Régions traversés, et à plus forte raison en Ile-de-France, la zone la plus densément peuplée de la ligne Tarnos-Dourges, quand bien même l'autoroute ferroviaire atlantique constitue en soi un bon moyen de diminuer le trafic routier et de réduire les émissions de CO2, ne permet pas d'emporter une adhésion d'emblée à ce projet.</li> <li>➤ CONSTATE que le dossier d'enquête publique relève que le transfert vers le fret ferroviaire entraînerait une réduction des coûts de 10 à 15 %, réduirait de 10 à 20 % le trafic routier, soit environ 85 000 poids lourds pour 100 000 tonnes d'équivalent CO2 économisés annuellement à terme en régime de croisière. Alors qu'un rapport de la Cour des Comptes publié en 2012 sur les autoroutes ferroviaires en France tirait les enseignements des deux autoroutes ferroviaires déjà en activité en France et estimait que les avantages environnementaux d'un tel système restaient modestes et que sa mise en oeuvre « supposait une adaptation de l'organisation des transports ferroviaires et du report modal en France ». Il concluait que « sans elle, pour l'heure, l'offre est difficile à commercialiser ».</li> <li>➤ CONSTATE que le rapport précité précisait, en outre, qu'une politique d'accompagnement et des incitations, directes ou indirectes, avaient été jusqu'à présent nécessaires pour favoriser en Europe ce mode de transport dans des conditions acceptables » ; Or, l'étude d'impact n'explique nullement les conditions à réunir pour atteindre l'objectif affiché par le projet.</li> <li>➤ S'INQUIETE d'autre part, du fait que l'étude socio-économique de ce projet conclut que les deux scénarios d'exploitation étudiés sont à la limite de la rentabilité. Le bilan de Réseau Ferré de France comme celui de la puissance publique sont négatifs. Cette situation fragilise clairement l'équilibre global du projet et signifie que les bénéfices environnementaux attendus du projet sont fortement dépendants de la volonté politique et de la capacité financière à soutenir le report modal.</li> <li>➤ INDIQUE que le dossier d'enquête fait apparaître clairement que sur l'ensemble du tracé, la circulation de trains d'autoroute ferroviaire pourrait avoir des impacts significatifs sur le bruit et les vibrations tout en permettant le transport par voies ferrées de quantités potentiellement importantes de matières dangereuses, augmentant ainsi les risques technologiques et notamment les risques de pollution accidentelle des</li> </ul>	

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>eaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ EN DEDUIT que ces constats plaident davantage dans le sens d'un bilan coût/avantage du projet fortement négatif et particulièrement en terme de risques pour les populations riveraines du projet et particulièrement en Ile-de-France où il n'apparaît pas que ces risques aient été clairement pris en compte, étudiés et intégrés en terme de solutions visant à les limiter.</li> <li>➤ DIT, enfin, que le choix de l'itinéraire retenu n'est pas justifié dans le dossier d'enquête publique et notamment les raisons qui ont conduit à écarter une solution de contournement de la région Ile-de-France, la plus densément peuplée, alors que des plans de contournement existent à Lyon et à Montpellier.</li> <li>➤ DEMANDE au nom du principe de précaution, que la déclaration d'utilité publique du projet soit suspendue pour permettre : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qu'une concertation réelle soit organisée avec tous les Départements et les Régions concernés par le passage de l'autoroute ferroviaire atlantique, et particulièrement en Ile-de-France,</li> <li>- Que l'importance réelle des nuisances et des risques que ce projet est susceptible de générer, notamment pour les riverains des communes d'Ile-de- France, soit clairement et précisément étudiée et des solutions proposées pour les supprimer ou les réduire y compris par une solution de contournement de la région Ile-de-France.</li> </ul> </li> </ul>
Mail 6	X	X		X			X	<p><b>ANONYME :</b> Je suis contre ce projet qui perturbera encore plus le trafic Transilien et je trouve que l'on méprise particulièrement les gens qui prennent tous les jours les transports pour se rendre à leur travail. Ils auront à subir d'autres perturbations liées à ce projet d'autoroute ferroviaire, en plus des retards, des accidents, des pannes, des grèves,.... De plus, les habitants de Viry-Châtillon seront encore plus gênés par les nuisances sonores qu'ils subissent déjà et les risques liés aux transports de produits dangereux. Ne pourrait-on pas faire passer cette autoroute dans une zone moins dense et prévoir des contournements. En l'état actuel du tracé proposé, je donne un avis défavorable.</p>
Mail 16	X	X					X	<p><b>ANONYME :</b> A mon sens, ce projet pose plusieurs problèmes qui restent pour le moment sans réponse: Problèmes liés aux nuisances sonores. Si rien n'est fait, les nuisances sonores seront amplifiées et plus fréquentes. La nuit cela peut impacter le sommeil des riverains et développer des problèmes de santé dus au manque de sommeil. En journée, cela pourra engendrer de la fatigue, du stress et les maladies qui y sont liées. Problèmes liés aux matières dangereuses. En cas d'accident, de dysfonctionnement, de fuite, etc, si rien n'est fait, ces matières dangereuses se retrouveront dans des espaces publics. A Viry Chatillon, dans le quartier de Port Aviation, il y a un espace vert à côté des rails. Il y a aussi des écoles en allant vers Juvisy. Il faut imaginer le risque en cas de fuite d'un produit dangereux et qu'un enfant vienne le manipuler... Le risque pour la santé des populations est grand. Problèmes liés au réseau ferré. Le réseau de la ligne C est-il prévu pour un trafic si dense? Qui va payer le prix éventuel de maintenance du réseau? Le risque est de voir de plus en plus d'épisodes similaires à celui de Brétigny. Problèmes de respect des horaires. Actuellement les retards sont réguliers. Plus le trafic est dense, plus le risque de retards est élevé. En cas de retard qui décidera à qui est donnée la priorité? Bien qu'il soit nécessaire de désengorger les axes routiers, ce programme soulève trop de point négatifs. Je suis donc hautement défavorable à ce programme Propositions (j'ignore si elles sont réalistes, certaines sont peut être hautement fantaisistes, mais je les énonce quand même car on ne sait jamais.) :</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								Nuisances Sonores : Limitation de la vitesse, Mise en place de grandes structures isolantes tout le long des rails, Ouverture des accès maritimes (utiliser le bateau plutôt que le train), Contournement des zones habitées, Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises. Matières dangereuses : Mise en place d'une structure "récupérateur" autour des rails pour récupérer les éventuelles fuites. Contournement des zones habitées, Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises. Réseau ferré : Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises, Densité des transports de marchandises limitée. Horaires : Horaires de transports de marchandises limités aux heures creuses. En cas d'incident ou de retard, priorité aux transports de voyageurs. Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises, Densité des transports de marchandises limitée. Pour conclure, je suis défavorable
Mail 44	X						X	<b>Mme DAVID IGOUNET :</b> Je suis contre ce projet dans la mesure ou il traverse des zones très urbaines notamment en Ile de France, avec toutes les nuisances évidentes (sonores, sismiques etc..). Le label écologique et environnemental qui est mis en avant dans ce projet n'est bien qu'une vitrine sociale d'un projet, avant tout économique pour les organisations de transport. Les riverains souhaiteraient un détournement du projet sur des zones non habitées. Bien sur, cela coutera plus cher. Mais quelle est la priorité affichée, la qualité de vie des personnes ou l'argent?
Mail 49	X	X		X			X	<b>ANONYME :</b> Mon épouse et moi habitons un appartement situe à proximité des voies ferrées, en limite des communes de Viry Chatillon (91) et de Juvisy-sur-Orge (91). Le projet d'autoroute ferroviaire va donc emprunter les voies de la ligne RER C qui se trouve à quelques dizaines de mètres de notre domicile. Fondamentalement, nous sommes opposés a une telle évolution du trafic ferroviaire sur cet axe pour le motif suivants : 1) Cela va engendrer une augmentation de la pollution sonore alors que nous sommes déjà suffisamment servis par l'existant (des centaines de trains par jour), par la proximité de l'aéroport d'Orly et la nationale 7. Cela suffit, nous supportons déjà assez de nuisances sonores et nous aimerions pouvoir nous reposer la nuit. 2) l'augmentation des nuisances sonores, mais aussi les risques lies aux accidents industriels ferroviaires va inévitablement se traduire sur le prix de l'immobilier. Nous avons déjà du mal à nous constituer un patrimoine, ce n'est pas pour le voir diminuer inéluctablement sans compensations alors que d'autres vont s'enrichir sur notre dos. 3) nous sommes usagers de la ligne RER C qui ne brille pas particulièrement pour son état d'entretien. Elle n'est pas meilleure dans les domaines de la régularité et de la ponctualité, étant régulièrement confrontée a des pannes, des retards et autres désagréments. L'augmentation du trafic induite par les transports de fret ne va certainement pas améliorer les choses. Connaissant le système, les trains interrégionaux (grandes lignes) resteront prioritaires sur les trames locales. Ce sont encore les usagers, que nous sommes, qui seront pénalisés et qui devront se justifier auprès de leur employeur en cas de retard, avec comme sempiternelle réponse : "vous n'avez qu'a partir plus tôt". Sauf que, c'est ce que nous faisons déjà... Mais quand le train arrive en retard en gare, notre correspondance est partie à l'heure et ne nous a pas attendu. Ajoutons que nous n'avons ni les moyens financiers de déménager, ni la possibilité de nous éloigner davantage de notre lieu de travail, qui se trouve a 1H30 de trajet (nous passons déjà 3H00 quotidiennement dans les transports, la limite acceptable est donc largement atteinte). Compte tenu de ces éléments, nous n'aurions qu'une seule suggestion : faites passer votre autoroute ferroviaire ailleurs. Vous pourriez par exemple étudier un tracé qui transiterait via le grand ouest...
Mail 50	X	X					X	<b>M. ETAVE :</b> Quels seront les effets sur la santé en matière de bruit et les risques encourus lors du transport de matières dangereuses ?? La région parisienne n'est elle pas suffisamment impactée par le bruit qui constitue une préoccupation majeure de ses habitants ?

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								Je suis contre le tracé actuel !!! ne serait-il pas plus judicieux de contourner notre région comme cela a été fait à Lyon?
Mail 76							X	<b>M. LESUEUR :</b> Je suis contre le projet, les infrastructures sont déjà insuffisantes et en mauvais état, le déraillement de Bretigny-sur-Orge le prouve et ce serait encore les usagers de cette ligne qui l'utilisent chaque jour qui serait encore pénalisés.
Mail 110								<b>M. VILAIN, Maire de VIRY-CHATILLON</b> a écrit : Monsieur le Président, Je vous informe que la Conseil Municipal de la commune de VIRY-CHATILLON (91170) a délibéré en sa séance du 10 juillet 2014 afin d'émettre un avis dans le cadre de l'enquête publique de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique (AFA). Un exemplaire de cette délibération vous est transmis ce jour par courrier recommandé avec accusé de réception.
Mail 122				X			X	<b>M. LEBRETON Président d'un nouvel élan pour Viry Chatillon</b> a écrit : Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, service de transport longue distance destine aux remorques est maintenant dans une phase active avec la mise en place de deux enquêtes publiques. Notre association citoyenne de Viry Chatillon en Essonne souhaite apporter au registre de l'enquête sa contribution. Le projet qui se construit serait déployé du sud ouest au nord Pas de Calais, son tracé empruntera la ligne Paris-Orléans et passerait sur le territoire de Viry Chatillon. Notre association est favorable à tous les projets qui permettent d'avoir des alternatives aux tous camions sur les axes routiers. Mais notre association ne souhaite pas s'engager sur le projet tel que vous l'avez défini dans votre enquête publique sans connaitre en terme d'impact car aucune étude n'a été faite dans ce sens sur la protection des populations sur l'exposition a tous les bruits, les conséquences en terme de vibration, de sécurité sur la maîtrise des risques technologiques, la surcharge des voies sur notre territoire avec les lignes de RER .... Nous souhaiterions savoir sur une solution alternative au contournement de l'Ile de France a été réalisée. Suite aux problématiques ci-dessus, aux informations que nous avons en notre possession, à notre participation au Conseil Municipal du 10 juillet, nous sommes très inquiets et pas favorables à ce projet sur notre ville et plus directement sur notre département.
Mail 131	X			X			X	<b>ANONYME</b> a écrit : Bonjour, je suis défavorable a ce projet a plusieurs titres : <u>Au plan national :</u> 1. dépense publique non prioritaire dans le contexte économique actuel de la France 2. investissement non prioritaire dans les réseaux de transport - plutôt sécuriser les réseaux existants : route et train (Cf. Brétigny et autres moins médiatiques) 2. argument hypocrite de délestage des axes routiers par les PL alors même que la SNCF développe son offre de transport de voyageurs en bus via sa filiale idbus.com 3. action de renforcement du monopole de transport par la SNCF en France (à quand l'obligation pour les transporteurs routiers de passer par le rail ?) <u>Au plan personnel :</u> 1. nuisances sonores intensifiées sur les lignes de RER (me concernant ligne C entre Juvisy et Savigny-sur-Orge, villes d'IDF à forte densité donc impact négatif pour de nombreux habitants) : pourquoi ne pas contourner la région parisienne dans des lieux à densité faible plutôt qu'engorger ENCORE le réseau IDF ? 2. incidences sur les lignes RER d'IDF (plus de trafic engendre plus d'entretien car plus d'usure des voies or on connait déjà leur état actuel... donc perturbations ENCORE aggravées pour les franciliens)



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Je reconnais néanmoins l'utilité de ce projet en terme écologique (plus de trains pour moins de PL sur les routes) mais si l'idéologie est réellement à la base de ce projet, celui-ci ne doit pas être dicté par des considérations économiques néfastes pour les personnes... et encore moins compensé par des projets parallèles de développement de trafics routiers gérés par les mêmes actionnaires.
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>Total des occurrences commune de Viry-Châtillon</b>
<b>COMMUNE DE VILLEMORIS-SUR-ORGE</b>										
Cour 3 CM	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>					<b>X</b>	<p><b>Délibération du Conseil Municipal de Villemoisson sur Orge en date du 19 juin 2014 :</b></p> <p>CONSIDERANT que Le Grenelle de l'Environnement a acté l'intérêt du développement d'un réseau d'autoroutes ferroviaires pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance. L'Autoroute Ferroviaire Atlantique (AFA) entre Dourges (Pas de Calais) et Tarnos (Landes) doit permettre la circulation dès 2016 des trains de marchandises qui devront transporter des semi-remorques sur des plates-formes dont la longueur pourra évoluer jusqu'à 1 050 mètres à l'horizon 2020.</p> <p>CONSIDERANT que, si ce projet s'inscrit dans une démarche d'économie annuelle de 75 700 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, il apparaît en contrepartie bon nombre de nuisances.</p> <p>CONSIDERANT que le trajet prévu sur cet axe doit transiter par la ligne C du RER, ce qui induit de nombreuses questions :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- La ligne C est déjà totalement saturée aux heures de pointe pour le trafic voyageur.</li> <li>2- La ligne C connaît déjà des dysfonctionnements répétés compte tenu de sa vétusté et que le programme complet de rénovation est à long terme.</li> <li>3- Le trajet qui dure 16 heures est annoncé en trajet de nuit : comment peut-on assurer un passage de nuit sur la région parisienne compte tenu de tous les aléas possibles ? De quelle nuit s'agit-il, notamment compte tenu de la courte période sans trains de voyageurs au milieu de la nuit ?</li> <li>4- Les nuisances acoustiques seraient limitées de quelques décibels grâce aux nouvelles plates-formes en cours de production : mais ce sont des trains supplémentaires qui ajouteront encore au trafic de la ligne C du RER, Trafic passagers attendu en nette hausse d'ici 2020 si l'on considère tous les chantiers de transports collectifs annoncés dans le cadre du Grand Paris ! L'occurrence du bruit est plus perceptible et dommageable si elle intervient en période calme comme la nuit.</li> <li>5- Le risque de pollution accidentelle n'est une simple hypothèse. L'enquête publique ne fait aucunement mention de limitation du ferroutage à des produits non toxiques ou dangereux.</li> <li>6- Le problème lié à la longueur des trains : les voies de dérivation en cas de panne sont actuellement de 800 mètres en région parisienne (configurées pour la longueur des trains actuels). Il n'y a aucune possibilité d'allonger des voies sur la ligne C du RER. Aucune solution n'est prévue pour dérouter un train de 1050 m qui tomberait en panne ?</li> <li>7- Le nombre de passages de trains par jour reste imprécis dans l'enquête publique : les chiffres avancés par le commissaire-enquêteur ne correspondent pas à ceux qui figurent dans le dossier de l'enquête publique. Et des études approfondies sur ce dossier font ressortir un nombre de 4 à 20 AR à Ardenay puis 10 AR à Brétigny ? Y-a-t-il une plate-forme de déchargement entre les deux points ?</li> <li>8- La ligne C ne peut supporter du trafic supplémentaire aux heures de bureau et de pointe d'une part, et les nuisances nocturnes impacteront un nombre très important d'habitants d'autre part.</li> </ol> <p>CONSIDERANT qu'il ressort une insuffisance patente d'études d'impact sur le tronçon Juvisy - Brétigny de la ligne C</p> <p>ENTENDU l'exposé de Madame Vivianne LE BLANC, Maire-Adjoint en charge de l'urbanisme</p> <p>Après en avoir délibéré,</p> <p>DIT que Le dossier présente trop d'incohérences et d'insuffisances sur plusieurs points et manque d'études d'impacts sur le tronçon Juvisy-Bretigny. Or ces précisions et études sont indispensables au vu de l'impact négatif potentiel du passage de l'AFA par la ligne C du RER.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										DEMANDE la création d'une voie spéciale destinée au ferroutage contournant la région parisienne EMET un avis défavorable.
Mail 12	X	X		X					X	<b>Mme MORVAN :</b> J'habite Villemoisson sur Orge et je suis très inquiète vis à vis du projet d'autoroute ferroviaire qui passera par l'île de France. En effet, la ligne du RER C, que j'utilise quotidiennement pour me rendre sur mon lieu de travail à Paris, est à 200m de ma maison. La nuit, on peut déjà entendre des trains passer alors, je me dis qu'avec une autoroute ferroviaire mon sommeil et celui de mes enfants va être perturbé par le passage de 8 trains de 1km de long (surement bruyants) qui passeront chaque nuit en plus des autres trains? Je me pose aussi la question de la pertinence d'un tel trajet alors qu'aujourd'hui les incidents sont fréquents sur le RER C, et qu'il ya moins d'un an l'accident de Brétigny à fait 6 morts !!! En plus, j'apprends par le biais de plusieurs blogs qu'il risque d'y avoir sur ces trains des déchets nucléaires et autres produits toxiques. Qu'avez-vous prévu en cas d'accident. Les produits dangereux seront-il dans mon jardin ? Pourquoi prendre le risque de faire une autoroute ferroviaire en milieu hautement urbanisé alors qu'il y a de nombreux champs en bordure de l'île de France? En espérant, qu'à l'issue de cette enquête, les réponses que formulera la SNCF et sa filiale VOA Atlantique seront sources d'apaisement pour moi et pour tous les franciliens...
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune de Villemoisson-sur-Orge</b>
<b>COMMUNE DE JUVISY-SUR-ORGE</b>										
Mail 19	X	X							X	<b>M. GONNOT</b> Député suppléant 7 <sup>ème</sup> circonscription de l'Essonne Bien que favorable au projet, je me permets d'attirer votre attention sur les 3 points suivants concernant la ville de Juvisy-sur-Orge : - Les nuisances sonores et les vibrations lors du passage en gare de Juvisy-sur-Orge. De nombreuses habitations étant situées non loin des voies, il paraît indispensable que toutes les précautions soient prises pour limiter la gêne occasionnée. - Le contrôle des matières transportées et le plan d'urgence en cas d'accident ferroviaire. - L'impact sur le trafic voyageur de la ligne RER C, véritable artère pour le territoire. Celle-ci étant saturée et vieillissante (cf. catastrophe de Brétigny), il me paraît indispensable que RFF prenne toutes les mesures pour s'assurer qu'en cas d'incident le trafic jour ne soit pas paralysé et que le passage répété de ces trains ne crée pas un vieillissement prématurée des équipements entraînant des perturbations supplémentaire pour les usagers. Comptant sur votre écoute,
Mail 25	X	X		X					X	<b>M. NICOLI :</b> Il est affligeant qu'un tel projet destiné à limiter les nuisances et à préserver l'environnement traverse la Région I.D.F. la plus peuplée de notre pays. Si ce tracé est maintenu, les nuisances nocturnes auront un impact catastrophique pour les riverains massés le long des voies suite à la politique d'urbanisation. Depuis 5 ans, à Juvisy, les friches industrielles situées tout autour de la gare et des voies ferrées ont été remplacées par des bâtiments d'habitations collectives, sans tenir compte du futur passage de cette autoroute pourtant connue des responsables. Actuellement les R.E.R. ne circulent pas entre 1h30 et 4h30, ce qui limite les nuisances sonores pour la nuit, et d'autre part permet d'entretenir les voies des R.E.R. C et D. (ces lignes sont saturées aux heures de pointe, les franciliens sont transportés dans des conditions déplorables et subissent des aléas d'exploitation répétitifs et de plus en plus importants, sans oublier l'incident grave de Brétigny qui a eu lieu sur cette voie ...) Le fait que l'autoroute ferroviaire emprunte les voies du R.E.R. C limitera le temps d'entretien de celle-ci, ce qui dégradera le service dû aux franciliens qui

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										empruntent ce moyen de transport pour aller travailler. Certaines nuits (départs en vacances, périodes de travaux ou de délestage) la S.N.C.F. et R.F.F. détournent les trafics de fret et de voyageurs, sur Juvisy, ce qui augmente les nuisances subies pas les riverains, élément apparemment non pris en compte dans les études sonores. Si ce projet devait aboutir avec le maintien de ce tracé, il est indispensable de préserver la qualité de vie des riverains. Un couvre feu, comme pour l'aéroport d'Orly pourrait interdire tout passage de train de fret entre 23 h 30 et 6 h. La réglementation devrait imposer que les produits transportés ne soient pas dangereux et n'aient aucun impact pour la santé des riverains au quotidien, ni en cas d'accident ou d'incident. Les convois (trains et wagons) devront être de nouvelle génération : silencieux, non polluants. Les supports de voies devront être insonorisés et les vibrations amorties. A terme les voies devront être enterrées. (d'ici 5 ans maximum)
Mail 29	<b>X</b>						<b>X</b>			<b>M. TESSIER :</b> Je suis très favorable à cette autoroute ferroviaire. Je pense qu'il serait utile dans les zones denses de mettre en réalisation les études qui ont été réalisées pour supprimer" les points noirs " bruits. Les populations riveraines ne sont plus habituées au passage des trains Fret. Il faudrait également apporter des explications sur l'utilisation des voies en IDF car la circulation est intense et nécessite de l'entretien. Dernier point, il faudrait apporter des explications sur la mise en œuvre des secours en cas d'incident majeur. Merci pour la prolongation de cette enquête car aucune information n'est passée dans la presse municipale
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Juvisy-sur-Orge</b>
<b>COMMUNE DE SAVIGNY SUR ORGE</b>										
Cour 17	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>		<a href="mailto:CONTACT@PORTES-ESSONNE-ENVIRONNEMENT.FR">CONTACT@PORTES-ESSONNE-ENVIRONNEMENT.FR</a> et <a href="http://WWW.PORTES-ESSONNE-ENVIRONNEMENT.FR">WWW.PORTES-ESSONNE-ENVIRONNEMENT.FR</a> Ont envoyé un courrier en recommandé dont le contenu est identique au <b>mail 139 ci-dessous</b>
Mail 139	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>CULTURE ARTS DECOUVERTE (CAD) représentée par M. MERIGOT</b> Président a écrit : Nous vous prions de bien vouloir trouver les observations constituant l'avis de l'association Culture Arts Découverte émis dans le cadre de la deuxième enquête publique sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. Cet avis vous a été adresse également en lettre RAR le 22 juillet 2014. Il a été coécrit et cosigné par les fédérations Ile-de-France Environnement, Essonne Nature Environnement et l'association Portes de l'Essonne Environnement. <u>1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertaine</u> L'idée d'un transport de fret par voie ferrée plutôt que par la route n'est pas neuve, notamment en Europe. Elle présente des avantages environnementaux incontestables. C'est pourquoi le transport des semi-remorques routières sur rail a été impulse par la loi Grenelle1 d'aout 2009 qui a inscrit au programme l'AFA, estimée alors a 190 millions d'euros. Les temps de transport peuvent être ainsi raccourcis. On avance une réduction des couts de 10 a 15 % dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP). Les gains supposés ne seraient pas négligeables en diminuant de 10 a 20 % le trafic routier par transfert vers le fret ferroviaire, soit environ 85 000 poids lourds annoncés pour près de 100 000 tonnes équivalent CO <sub>2</sub> économisés annuellement à terme et en régime de croisière. Etalées à partir des statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France, les données socio-économiques chiffrées ne sont pas convaincantes. Dans son rapport sur les autoroutes ferroviaires de février 2012, la Cour des Comptes a pointé du doigt ces expériences en utilisant une terminologie rude pour les qualifier : « inabouties », « marquées par des retards », « lancées sans étude suffisante » et « déficitaires ». En résumé, ces autoroutes « peinent a faire » leurs « preuves sur les plans économique et financier », « le modèle n'apparait viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes ». L'économie générale financière de l'AFA semble précaire. Le Commissariat général a l'investissement s'inquiète d'une forte dépendance aux subventions, des incertitudes sur la rentabilité, le financement et, surtout, la participation de l'Europe alors que ce projet profite davantage

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>aux Européens qu'aux Français.</p> <p><u>2. Un possible transfert de nuisances dans une Ile-de-France sur-densément peuplée</u> Des associations environnementales et certaines municipalités sont très réservées, notamment en Ile-de-France, région la plus densément peuplée traversée par l'AFA. Cette première zone urbaine de France concentre un nombre de nuisances maximales (nuisances sonores continues, pollution permanente de l'air, transports en commun déficients et défaillants, réseau routier saturé, risques sanitaires industriels et technologiques, etc). Les atteintes à la qualité de vie et les déséquilibres écologiques n'ont jamais été aussi importants. Alors que la densité d'habitants a l'hectare est la plus forte comparée aux grandes agglomérations européennes, le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) pour 2030, adopté en octobre 2013, prévoit une densification des pôles gares de l'ensemble du réseau francilien. Rien ne laisse présager que le report modal route/rail proposé par l'AFA ne constitue pas un véritable transfert de nuisances pour les riverains franciliens des voies ferrées plus nombreux à l'avenir.</p> <p>Il est illusoire de faire passer des convois de fret de plus d'un kilomètre de long sur le réseau ferré francilien déjà surchargé, voire saturé et à risque car vétuste. Ainsi, de 2016 à 2029, quatre trains (aller-retour) assureraient une navette quotidienne entre les terminaux en empruntant les lignes de la Grande ceinture et celle du RER-C dont les travaux de modernisation débutent à peine et sont échelonnés sur six années. En phase de test (2015), 10 à 20 allers-retours seront effectués. A terme, en pleine activité, 20 à 40 trains rouleraient sur l'AFA. Avec l'incitation des pouvoirs publics au recours aux transports collectifs et la pression de la demande croissante des usagers, ne doit-on pas s'attendre avec l'AFA à une hyper-saturation d'un réseau de voyageurs franciliens, souvent régulé par la contrainte, les retards et les suppressions de trains ?</p> <p><u>3. Des protections phoniques en Ile-de-France ?</u> Les convois de l'AFA rouleraient à environ 60 km/h avec un matériel peu bruyant. Le bruit généré en soi serait donc moins important que pour n'importe quel autre train de fret d'ancienne génération, mais il s'ajoutera aux autres bruits environnants d'autant plus perceptibles s'ils sont nocturnes... Ainsi, en Essonne, le surplus serait évalué entre 0,2 et 0,8 dB selon les secteurs. Ces mesures sont des moyennes théoriques. Elles ne prennent pas en compte le phénomène d'émergences sonores. Elles ne reflètent pas la réalité qui varie en fonction des conditions climatiques, des vents porteurs, du bruit des roues sur les rails, du sifflement des bruits aérodynamiques, des crissements des freins, des types de rails et de l'environnement des ouvrages d'art. Pour un riverain de l'AFA sis à un point fixe, le passage d'un train d'un kilomètre de long à 60 km/h générerait 1 minute de bruit à laquelle il faut ajouter le temps d'écho et de réverbération. Ce bruit s'additionne aux nuisances acoustiques autoroutières et aériennes critiques en Ile-de-France.</p> <p>Préoccupation constante des Français, la pollution sonore est à l'origine de nombreux problèmes de santé, non pris en compte à leur juste mesure dans les projets publics. Par ailleurs, les impacts socioéconomiques (perte d'attractivité du territoire, dévaluation des prix de l'immobilier, etc) des nuisances sonores augmentées ne doivent pas être négligées, surtout dans une Ile-de-France déjà en souffrance.</p> <p>Quel programme de protections phoniques le long des voies dans les milieux urbains denses VIIA/SNCF proposent-elles dans le cadre de l'AFA ? Les murs antibruit, on les connaît le long des autoroutes routières. Ils ne sont pas toujours efficaces. Aucune précision n'est apportée dans le DEUP pour l'Ile-de-France.</p> <p><u>4. Des solutions pour les nuisances vibratoires en Ile-de-France ?</u> Tous les riverains des lignes de chemin de fer connaissent les effets négatifs des vibrations (gène acoustique, dommages sur les bâtiments) liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées des trains de fret, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante. VIIA/SNCF appréhenderont-elles l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionneront-elles au même titre que les nuisances sonores ? Agiront-elles à la source partout ou cela sera nécessaire ? Le DEUP ne mentionne rien pour l'Ile-de-France, seules les préconisations pour la province sont détaillées.</p> <p><u>5. Des mesures dérisoires ou absentes pour l'Ile-de-France</u> En Ile-de-France, VIIA/SNCF/RFF n'apportent pas les solutions suffisantes pour protéger les Franciliens de toutes nuisances supplémentaires. Les mesures d'évitement inscrites dans le DEUP sont dérisoires ou inexistantes face à la densification des pôles gares prévus par le SDRIF 2030, aux</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>dysfonctionnements constants dans la gestion des transports ferrés de voyageurs de banlieue et de fret actuels. Faire croire que les réductions des vibrations à la source et des nuisances sonores seront assurées sur l'ensemble des points noirs relèverait de l'utopie. L'Ile-de-France est écartée de tout véritable programme. L'Autorité environnementale est muette sur la situation francilienne.</p> <p>L'économie générale du projet d'AFA ne prend pas suffisamment en compte ces aspects relevant de la santé publique. Or, ces atteintes supplémentaires a la qualité de vie de millions de Franciliens ne peuvent être oubliées.</p> <p><u>6. Assurer le principe de précaution</u></p> <p>En Seine-Saint-Denis, les conseils municipaux concernes par le tracé de l'AFA ont voté une motion contre le passage de cette autoroute en zone urbaine dense. Le principe de précaution est mis en avant dans ce refus de voir les communes franciliennes traversées par des trains potentiellement dangereux car transportant des produits inflammables, explosifs, toxiques, et radioactifs. Nous ne pouvons que fréquemment empruntées par des convois de déchets nucléaires sans que les populations ne soient averties. Ainsi, en décembre 2013, après un déraillement d'un wagon de l'un de ces convois, le maire de Drancy a décidé de porter plainte contre l'Etat pour mise en danger de la vie d'autrui.</p> <p>L'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constitueraient à l'échelle locale des enjeux environnementaux de première importance. De manière générale, les risques sont sous-estimés et les études excluent régulièrement les réactions combinées de matières toxiques en cas d'accident. La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagne du terrain parmi les élus et les associations locales.</p> <p><u>7. Une absence de concertation en Ile-de-France</u></p> <p>Les communes, les communautés de communes ou d'agglomération, les associations critiquent à juste titre l'absence de précision concernant la politique menée par la SNCF. Elles dénoncent leur très faible participation aux concertations et aux décisions parce que la SNCF ou l'Etat l'ont décidé ainsi.</p> <p>D'autant plus qu'en 2013, le débat public précédant toute enquête publique n'a pas eu lieu en Ile-de-France, mais seulement dans les deux départements ou se trouveront les futurs terminaux Dourges et Tarnos ! Il faut remonter a 2006 pour trouver une trace d'un débat public sur les lignes à grande vitesse avec mention d'une autoroute ferroviaire sur la façade atlantique de la France.</p> <p>Il est impossible d'apporter un blanc seing à ce projet d'AFA sans une réelle concertation avec tous les élus, les milieux associatifs et les citoyens sur l'ensemble du tracé au préalable. Elle aurait du avoir lieu dans toutes les régions traversées, à plus forte raison en Ile-de-France, la zone la plus densément peuplée de cette ligne non dédiée mais empruntant le réseau ferre national existant. Elle est fortement réclamée.</p> <p><u>8. Une plateforme de transbordement a Brétigny-sur-Orge (Essonne) sans réelle concertation</u></p> <p>Par ailleurs, « à plus long terme, lorsque le service imposera des développements », le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris, le secteur préférentiel étant situe entre Orléans et Paris selon la carte du programme d'autoroute ferroviaire Atlantique. Aucune véritable précision n'est indiquée dans le DEUP en dehors d'un « Brétigny-sur-Orge » apparaissant au détour d'une énumération de sites provinciaux au sujet du dossier remis au candidat concessionnaire de la délégation de service public. L'AFA mise en service début 2016 sera une ligne directe entre deux terminaux nord et sud. Aucun prévisionnel n'est indiqué sur la construction et la mise en service de la plateforme sud-parisienne pouvant offrir le service du report multimodal route/rail en Ile-de-France afin de désengorger certains axes routiers, ce qui reste a prouver.</p> <p>Or, depuis 2008, des études de faisabilité pour l'implantation d'un terminal d'autoroute ferroviaire pouvant accueillir 1 a 2 trains de 40 wagons par jour a Brétigny - La Norville ont été réalisées par RFF. Le projet a été inscrit dans le contrat de plan Etat-Région et figure dans le SDRIF 2008. Des discussions ont eu lieu entre élus du secteur, RFF, le conseil général et la préfecture de l'Essonne. Des interrogations ont été posées sur l'engorgement de la route départementale 19, principal accès à cet éventuel terminal. L'association locale de protection de l'environnement (ADEMUB) avait insisté sur l'inexistence d'un réseau routier adapte et suffisant à Brétigny pour absorber convenablement le trafic routier supplémentaire attendu. De même, les échappatoires vers la nationale 20, la Francilienne (nationale 104) et les autoroutes A6-A10-A5 sont très délicates car saturées. Elles nécessitent un volet à part entière de toute étude de faisabilité.</p>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→							AVIS			Commentaires
1	2	3	4	5	6					
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>Pourquoi tous ces éléments ne figurent-ils pas dans le DEUP de l'AFA, sachant que des publications récentes de la SNCF mentionnent le fait que Brétigny « accueillera bientôt la gare francilienne de la future autoroute ferroviaire qui reliera le nord de la France à la frontière espagnole » ? Pourquoi ce manque de transparence ? En 2008, il n'y a eu aucune enquête publique parce les terrains de Brétigny appartiennent à RFF. Pourtant, la solution de Brétigny-sur-Orge, nœud ferroviaire et routier, nécessite une large concertation sur l'ensemble du territoire essonnien avec tous les acteurs (porteurs du projet, collectivités territoriales, associations, habitants).</p> <p><u>9. Aucune voie d'évitement de plus d'1 km n'existe entre Pierrefitte et Etampes</u> Dernièrement, la chaleur estivale a fortement perturbé les transports en commun, avec pour conséquences des ralentissements, des retards et des annulations de trains de banlieue. Ainsi, la SNCF a précisé que si les rails chauffent à plus de 45 °C, les trains ne peuvent rouler à plus de 40 km/h pour des raisons de sécurité. Quid des convois de l'AFA ? Seront-ils mis en attente ? Mais ou exactement entre Pierrefitte et Etampes ? Dans la configuration actuelle, un convoi engagé doit, quelle que soit la conjoncture, passer par l'Ile-de-France. Quid de l'impact sur le trafic voyageur de banlieue en cas d'un quelconque problème technique ou climatologique, chronique ou ponctuel ?</p> <p><u>10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures</u> En pleine cacophonie sur les quais qu'il faut raboter pour le passage des nouveaux TER commandés par la SNCF, il semblerait que, pour celui de l'AFA, il faille aussi réduire certains quais afin de faire circuler des trains larges de 2,55 m. Le DEUP n'indique pas précisément les lieux des 3 800 interventions ou ces travaux nocturnes d'ajustement du gabarit bas seront nécessaires. Une lacune... Même remarque pour les infrastructures qui devront être adaptées en hauteur. Dans son avis rendu public le 19 décembre 2012, l'Autorité environnementale insiste sur les coûts élevés du projet, avec notamment un surcoût de retouche des ouvrages de 188 millions d'euros.</p> <p><u>11. Un contournement de la région parisienne impératif</u> Depuis l'accident de Brétigny en juillet 2013, les rapports s'accumulent sur les preuves indiscutables du manque d'entretien du réseau ferré francilien par le binôme SNCF/RFF, ainsi que son obsolescence. RFF reconnaît d'ailleurs que la robustesse du réseau ne permet pas d'accueillir en l'état ces trains longs, de fort tonnage, que sont les convois d'autoroute ferroviaire. Une véritable réflexion doit être conduite sur la promotion du report modal route/rail hors des zones urbaines denses. En leur temps, Lyon et Montpellier ont été contournées par l'autoroute ferroviaire Perpignan- Luxembourg. Pourquoi pas le bassin francilien ? Selon Jean-Christophe LAGARDE, député-maire de Drancy, le contournement de la région parisienne « apporterait une réponse pertinente sur les longs trajets à la fois pour les marchandises dangereuses et pour les remorques des transporteurs routiers. » En ce sens, au regard de la fiabilité du réseau ferré parisien, la mise en avant du principe de précaution inscrit dans la Charte de l'environnement pour la population concernée, soit plus d'un million de Franciliens, est essentielle. La proposition de contourner l'Ile-de-France est la meilleure solution afin d'éviter des catastrophes en chaîne et des dysfonctionnements supplémentaires pour les millions d'usagers franciliens.</p> <p><u>EN CONCLUSION</u> L'association CAD considère qu'il est utile d'envisager la pertinent d'envisager la création d'une autoroute ferroviaire permettant de traverser la France du Nord au Sud afin de répondre à un meilleur respect de l'environnement, aux économies d'énergie, à une meilleure qualité de vie et à une amélioration de la santé des habitants de villes actuellement polluées par le trafic incessant des poids lourds. L'association CAD considère toutefois qu'il n'est pas raisonnable d'ajouter un nouveau trafic traversant pour la région Ile-de-France en utilisant la ligne C du RER et la Grande ceinture. On connaît les difficultés quotidiennes auxquelles le trafic voyageurs de ces lignes est confronté ? Depuis plus de 20 ans (1990), les associations de défense des usagers de la ligne du RER-C demandent la modernisation du réseau. L'accident de Brétigny-sur-Orge en juillet 2013 est dans toutes les mémoires : il rappelle la vétusté et les carences d'entretien des infrastructures ferroviaires. L'association CAD considère que le projet de la Métropole du Grand Paris inquiète les Franciliens sur la capacité à assurer un nombre de déplacements toujours plus élevé dans la région qui bat tous les records de densité de population en Europe. Il suffit de comparer la situation de Londres (avec 4 300 hab</p>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										/km2), Berlin (avec 3 900 hab /km2) et Paris élargi à ses trois départements limitrophes (avec 8 500 hab/km2). Il faut tirer toutes les conséquences en matière d'aménagement urbain qui découlent du dépassement de ce seuil. Pour ces motifs, en l'absence du contournement de la région parisienne, l'association environnementale Culture Arts Découverte (associée aux associations environnementales franciliennes Ile-de-France environnement, Essonne Nature Environnement et Portes de l'Essonne Environnement) émet un avis défavorable au projet de création d'une autoroute ferroviaire Atlantique empruntant les infrastructures ferroviaires existantes en Ile-de-France. Bernard MERIGOT, président de Culture Arts Découverte (CAD), maire adjoint honoraire de la ville de Savigny-sur-Orge.
Mail 142	X	X		X	X	X	X			<b>PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT représentée par Mme MONNIOTTE MERIGOT trésorière</b> a écrit : <b>Même contenu que le mail 139 ci-dessus</b>
Mail 144	X	X		X	X	X	X			<b>ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT représenté par M. MOULIN président</b> a écrit : <b>Même contenu que le mail 139 ci-dessus</b>
Mail 174	X			X			X			<b>Mme MONNIOTTE</b> a écrit : Je ne suis pas favorable avec cette idée, car les nuisances sonores sont déjà très importantes avec le trafic actuel. Par ailleurs des trains longs d'un kilomètre, passant par le réseau ferre francilien, risquent de perturber le trafic alors que les dysfonctionnements sont déjà fort nombreux. Je suis d'accord avec les associations environnementales, l'autoroute ferroviaire doit contourner la région parisienne.
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Savigny sur Orge</b>
<b>COMMUNE DE MAROLLES EN HUREPOIX</b>										
Cour 1 CM	X			X			X			<b>Délibération n° 19 du conseil municipal de Marolles en Hurepoix (91) du 12 juin 2014 relative à l'autoroute ferroviaire atlantique » :</b> CONSIDERANT qu'un projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, d'une dimension européenne, a pour objectif d'assurer le transit des semi-remorques entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord. CONSIDERANT que la voie ferrée concernée par ce programme traverse la France du Nord (Pas de Calais) au Sud (Les Landes) et plus précisément notre commune, CONSIDERANT que cette opération serait l'une des réponses pour permettre le transfert au mode ferroviaire d'une partie des transports routiers en reportant plus de 500 000 camions de la route vers le fer d'ici 2020 (soit environ 100 000 remorques par an), ce qui correspondrait à une économie d'environ 75 700 Tonnes de CO <sub>2</sub> par an, CONSIDERANT que la mise en place de ce service nécessite la construction de terminaux de transbordement sur les communes de Dourges (Pas de Calais) et Tarnos (Les Landes) ainsi que, le cas échéant, l'adaptation du réseau ferré national entre ces deux terminaux, les convois utilisant les voies ferrées actuelles, CONSIDERANT qu'une enquête publique, fixée par arrêté du Préfet du Pas de Calais du 27 mars dernier, s'est déroulée du 5 mai au 5 juin 2014 et que la commune souhaite émettre son avis sur ce projet, CONSIDERANT qu'afin de respecter les impératifs fixés par l'Etat, les terrains, actuellement non construits, situés à proximité de la gare et donc de la voie ferrée, sont, depuis l'approbation du Plan Local d'Urbanisme le 4 juillet 2013, destinés à accueillir de l'habitat densifié et que les terrains déjà construits représentent une urbanisation dense à usage d'habitation, CONSIDERANT que le feroutage est un atout pour palier le trafic important représenté par les poids lourds empruntant l'axe routier Nord/Sud afin de limiter la production de gaz à effet de serre mais aussi les risques d'accidents, mais que la commune de Marolles-en-Hurepoix serait particulièrement touchée par ce projet préoccupant,

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										CONSIDERANT les nuisances engendrées par ce trafic, qui sera croissant (bruit, vibrations, poussière...), LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré, à la Majorité des membres présents et représentés, EMET UN AVIS DEFAVORABLE sur ce projet tel qu'il est présenté, SOLLICITE un contournement de l'île-de-France, à l'écart des zones denses de population, DIT que la délibération sera transmise à Madame la Ministre chargée du Développement durable et à Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais, en charge du dossier d'enquête publique
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Marolles en Hurepoix</b>
<b>COMMUNE DE BEAUVOIR SUR NIORT</b>										
Cour 2 CM	X	X				X			X	<b>Délibération du Conseil Municipal de Beauvoir sur Niort (79) en date du 5 juin 2014 sur :</b> <b>AUTOROUTE FERROVIAIRE - AVIS DU CONSEIL</b> Monsieur le maire informe le conseil du dossier d'enquête publique remis en mairie le 14 avril 2014 sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique entre Dourges (Pas de Calais) et Tarnos (Landes) qui est ouverte depuis le 5 mai 2014, le conseil étant appelé à donner un avis. La finalité de cette nouvelle desserte ferroviaire, soutenue par l'Etat, la SNCF et Réseau ferré de France, est de réduire le fret routier et la pollution qui en découle. Néanmoins, le conseil relève la circulation de trains pouvant mesurer 1 050 mètres, à raison de 8 passages par jour à compter de 2021 dont l'impact sonore sera nécessairement préjudiciable aux riverains de la voie de chemin de fer. Le dossier d'enquête publique recense six habitations ainsi affectées sur la commune. Au vu du plan cadastral, le nombre des habitations qui devraient être impactées par ces nuisances sonores sera probablement supérieur à celui indiqué. Des mesures d'isolation acoustique étant prévues pour les habitations situées dans le périmètre retenu, le conseil souhaite que celui-ci soit élargi au-delà des 25 mètres, semble-t-il, arrêté. Au vu de ces observations, le conseil municipal décide à l'unanimité d'émettre un avis défavorable sur ce projet et demande que soit élargi le périmètre de protection des habitations exposées aux nuisances sonores liées au trafic de l'autoroute ferroviaire atlantique. Le conseil s'interroge également sur la nature des marchandises qui pourraient transiter par cette voie et souhaite que des garanties soient apportées sur ce point aux communes traversées.
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune de Beauvoir sur Niort</b>
<b>COMMUNE DE VILLENEUVE LA COMTESSE</b>										
Cour 4 CM						X	X			<b>Délibération du Conseil Municipal de Villeneuve la Comtesse en date du 13 juin 2014 sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique :</b> Monsieur le Maire fait part au conseil municipal de l'enquête publique du projet d'autoroute ferroviaire entre Dourges (Pas de Calais) et Tarnos (Landes). Tout en soutenant le principe porté par l'Etat avec la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF) de trouver des solutions alternatives au fret routier qui s'inscrivent dans les principes établis par le Grenelle de l'Environnement, le Conseil Municipal de Villeneuve la Comtesse s'est attaché à étudier l'impact d'un tel projet sur le territoire de la commune. Considérant l'inscription de la portion de la ligne Poitiers-Niort-Saintes pourtant inscrit dans le Contrat de Projets Etat-Région (CPER), Considérant l'incidence que cela aura sur le fret voyageur déjà fragile durant la période d'aménagement et d'exploitation, Considérant l'insuffisance de voies d'évitement et la gestion des circulations sur la voie unique entre Niort et Saintes, ainsi que des éventuelles détresses en ligne, Considérant que les études d'impact environnementales ont été insuffisamment mesurées sur le territoire de Villeneuve la Comtesse,

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Considérant que les travaux nécessaires à la mise aux nonnes de la ligne seront de nouveau impactés dans le cadre de l'électrification de la ligne Niort-Saintes, Considérant qu'en parallèle, la ligne Poitiers-Angoulême-Bordeaux, initialement retenue dans le cadre de l'étude, plus directe et plus adaptée à ce type de transport, sera disponible dès la mise en service de la ligne LGV-Sud-Atlantique, Il est proposé au conseil municipal d'émettre un avis défavorable et d'en aviser le commissaire-enquêteur afin que la délibération puisse être annexée à l'enquête publique Après en avoir délibéré, le conseil municipal <i>Emet un avis défavorable au projet d'Autoroute Ferroviaire,</i>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Villeneuve la Comtesse</b>
<b>COMMUNE DE VERGNÉ (17)</b>										
Cour 7 CM	X					X	X			<u>Extrait des délibérations du Conseil Municipal de Vergné (17) en date du 20 juin 2014 sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique :</u> Sur la proposition de Monsieur le Maire, Après avoir pris connaissance du projet d'autoroute ferroviaire entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes) empruntant la ligne Niort-Saintes, le Conseil Municipal est invité à donner son avis sur l'impact de ce projet sur le territoire communal. Considérant que les travaux d'aménagement impacteront la vie locale ; Considérant que la commune, emprisonnées d'Est en Ouest entre la Route Départementale N° 150 (ancienne Nationale de Niort à Royan), la voie ferrée en question et l'autoroute A. 10 de Paris à Bordeaux, subit les nuisances des trafics ; Considérant que la fréquence des passages des trains de fret routier de plusieurs mètres de long augmentera considérablement ces nuisances ; Considérant que la ligne Poitiers-Angoulême-Bordeaux, initialement retenue dans le cadre de l'étude, plus directe et plus adaptée à ce type de transport, sera disponible dès la mise en service de la ligne LGV Sud- Atlantique, Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré émet un avis défavorable au projet d'autoroute ferroviaire eu raison de la proximité du village : nuisances sonores, passage piétonnier et passage à niveau très dangereux.
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Vergné</b>
<b>COMMUNE D'ABLON SUR SEINE</b>										
Cour 8 CM	X	X	X						X	<u>1Extrait des délibérations du Conseil Municipal d'Ablon sur Seine (94) en date du 4 juillet 2014 sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique :</u> CONSIDÉRANT l'enquête publique entreprise par l'Etat en vue du passage par Ablon-sur-Seine, de trains de marchandises de grande longueur ; CONSIDÉRANT que le parcours prévu emprunte, la ligne de grande ceinture pour rejoindre le Val-de-Marne, cette vole étant déjà la ligne la plus saturée de France en termes de trafic de marchandises ; CONSIDÉRANT l'imprécision dans l'étude d'impact du tracé et du trafic exact projeté sur les voies existantes empruntées ; CONSIDÉRANT l'absence d'études sur les vibrations, l'augmentation de la gêne acoustique chez les riverains ainsi que l'impact du projet de trafic ferroviaire sur les structures des immeubles et sur les dommages pouvant être causés aux bâtiments ; CONSIDERANT l'absence d'informations sur les marchandises contenues dans ies wagons et sur le nombre d'opérateurs ferroviaires et donc le nombre de convois concernés ; CONSIDÉRANT que la commune d'Ablon-sur-Seine subit déjà d'importantes nuisances générées par l'activité ferroviaire et aérienne (bruit, pollution atmosphérique, risque d'accident, contraintes d'urbanisme) ;

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Après avoir entendu l'exposé de Monsieur Jean-Bernard PAUL, Lé Conseil municipal, Après en avoir délibéré, par 24 VOIX POUR et 5 ABSTENTIONS (C, GORLIER, Y, PORTE, S, CHENARD, G> JEANNOT, M, BOURDIER). S'OPPOSE au passage de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique avec des trains d'un kilomètre de longueur en zone urbaine dense et à l'augmentation des nuisances phoniques la nuit et aux vibrations supplémentaires engendrées par ce projet pouvant affecter les structures des immeubles dans les villes de la Proche Couronne de Paris. REFUSE que s'ajoutent des risques supplémentaires avec ces trains transportant des remorques de produits inflammables, explosifs, radioactifs, toxiques, voire mortels au milieu des habitants de notre ville. EXIGE que l'enquête publique concerne également toutes les communes traversées par la ligne de grande ceinture actuellement exclues de cette consultation. DEMANDE à l'Etat de contraindre Réseau Ferré de France (RFF) de s'orienter vers l'indispensable contournement de l'Île-de-France de cette Autoroute Ferroviaire Atlantique. DEMANDE que le dossier d'Enquête publique soit complété des Informations suivantes : - Du tracé exact emprunté dans les villes ainsi que le nombre de convois concernés - D'une étude précise sur les nuisances sonores et les vibrations engendrées par le projet ainsi que sur les mesures mises en place pour y remédier - D'une étude de sécurité sur les risques pour la population au regard de la typologie des marchandises contenues dans les wagons AUTORISE Monsieur le Maire à signer tous documents, plans, registres, conventions ou actes liés et d'effectuer toutes les démarches nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération, DIT que la présente délibération sera transmise à la Préfecture de Val-de-Marne, la Préfecture du Pas-de-Calais et au commissaire enquêteur désigné
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune d'Ablon sur Seine</b>
<b>COMMUNE D'OZOIR-LA-FERRIERE</b>										
Mail 113	X								X	<u>ANONYME</u> a écrit : La maison familiale est située le long de la ligne concernée. La communication de la part des collectivités a été quasi nulle et indirecte. Très peu de riverains sont au courant du projet. Le développement économique est certes important mais l'ampleur de ce projet mettant en péril la qualité de vie d'un nombre important de personnes ne doit pas se faire sans communication. Le Conseil municipal de la ville de Chennevières cherche à éviter le sujet. Un rdv pris de notre propre chef nous informe que la construction de tunnels est trop couteuse. Quelles sont les mesures de protection envisagées pour les zones habitées? Murs anti-bruits? Tunnels?
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune d'Ozoir-la-Ferrière</b>
<b>COMMUNE d'EVRY</b>										
Cour 12	X	X			X	X			X	<u>M. GUEDJ, Président du CG 91 et M. FOURNIER Vice-président du CG 91 chargé des déplacements et des équipements publics</u> ont écrit : Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, service de transport longue distance destiné aux semi- remorques, vient d'entrer, en 2014, dans une phase active de sa mise en œuvre avec d'une part, la signature du traité de concession, et d'autre part, l'organisation d'une enquête publique, du 5 mai au 5 juin et du 23 juin au 23 juillet. Déployé pour l'heure entre le sud de l'Aquitaine et le Nord-Pas-de-Calais via l'Ile-de-France, son tracé emprunte la ligne Paris / Orléans, qui traverse

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>l'Essonne du nord au sud.</p> <p>Le Conseil général de l'Essonne a adopté, le 2 avril 2012, une politique dédiée au transport des marchandises consolidée dans un Plan d'Actions pour un Transport Durable des Marchandises en Essonne (PATDME). Dans ce cadre, il entend promouvoir une circulation des marchandises plus compatible avec les exigences du développement durable, conciliant les impératifs du développement économique et de la préservation de l'environnement, en favorisant la complémentarité et les échanges entre les modes, en lien étroit avec les politiques d'aménagement du territoire.</p> <p>Outre la rationalisation de la desserte routière du territoire, il encourage donc, dans une approche globale du système de déplacement, au report du fret vers les modes massifiés, fer et voie d'eau : au regard des perspectives de croissance des trafics de marchandises, la route ne peut en effet constituer la seule réponse pour absorber les flux supplémentaires.</p> <p>Le Conseil général de l'Essonne est donc favorable à l'émergence d'alternatives crédibles au fret routier au rang desquelles se range un mode ferré performant, fiable et sobre en carbone. Au sein de cette offre, le service qui sera développé par le projet d'autoroute ferroviaire doit pouvoir trouver toute sa place sur les liaisons grandes distances.</p> <p>En outre, ce projet doit permettre de maîtriser, voire de soustraire, des poids-lourds en transit des infrastructures routières franciliennes et assurer une meilleure conservation du patrimoine routier départemental, axe prioritaire de la politique routière.</p> <p>Cet engagement en faveur du fret ferroviaire intervient en application des principes adoptés par le Conseil général de l'Essonne dans le cadre de son agenda 21 et de son Plan Climat Energie territorial.</p> <p>Le Conseil général de l'Essonne se veut être cependant le garant du cadre de vie des Essonnien(ne)s et sera particulièrement attentif aux conditions de mise en œuvre de ce programme. Il appelle donc à la vigilance concernant des problématiques suivantes qui représentent les grands enjeux du projet, en termes d'impact environnemental, dans sa traversée du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la protection des populations « riveraines » vis-à-vis de l'exposition au bruit, ce service ferroviaire étant susceptible d'apporter des nuisances supplémentaires à un environnement à l'ambiance sonore parfois déjà altérée (c'est notamment le cas des zones urbaines du nord du territoire irriguées par de multiples réseaux). A cet égard les effets cumulatifs semblent donc à appréhender. Les secteurs moins densément peuplés et moins exposés, dont l'environnement sonore est aujourd'hui préservé, ne sont également pas à négliger,</li> <li>• les vibrations figurent également parmi les effets indésirables à analyser et à circonscrire le plus possible,</li> <li>• la maîtrise des risques technologiques, au regard des biens transportés et des implantations industrielles ou économiques bordant la voie ferrée.</li> </ul> <p>Concernant ces trois problématiques, le Département de l'Essonne demande que toutes les mesures préventives nécessaires soient engagées en amont de la réalisation du projet.</p> <p>Dans un secteur où les infrastructures ferroviaires sont fortement sollicitées, les interactions, directes ou indirectes, avec le trafic voyageur s'imposent également comme un véritable sujet et doivent être évaluées. La mobilisation de créneaux pour des circulations de nuit est notamment à concilier avec les opérations de maintenance et de modernisation de l'infrastructure.</p> <p>Ces éléments sont à appréhender dans la configuration de départ du projet mais aussi à plus long terme, avec la montée en puissance du service et des trafics associés (trains plus fréquents et plus longs).</p> <p>Enfin, s'agissant de la conduite de ce projet, le Conseil général de l'Essonne souligne le manque d'échanges avec les territoires concernés pour ceux qui ne sont pas intéressés par des aménagements lourds (les terminaux d'extrémité par exemple). En l'espèce, aucune information préalable n'a précédé le lancement de l'enquête dont la dimension pédagogique n'est pourtant pas à négliger. Le Conseil général de l'Essonne sollicite en conséquence, pour les phases à venir, que davantage de concertation soit engagée avec les territoires et qu'une information soit apportée aux acteurs locaux et aux populations.</p> <p>Les services du Conseil général de l'Essonne se tiennent à votre disposition pour échanger sur ce sujet.</p>
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune d'Evry</b>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
<b>COMMUNE DE SAINT BENOIT (86)</b>								
Mail 153	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>	<p><b>GRUPE DES ELUS D'UNION DE LA GAUCHE DE SAINT-BENOIT</b> 86280 a écrit :</p> <p>Les élus du groupe des élus d'union de la Gauche au conseil municipal des SAINT-BENOIT 86280 portent à la connaissance du Commissaire-Enquêteur leur avis défavorable au projet d'autoroute ferroviaire atlantique et leurs observations ci-dessous :</p> <p><b>SUR LE FOND</b></p> <p>Ce projet consiste à utiliser les voies ferroviaires du territoire pour acheminer entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique (axe Lille/Bayonne) une partie du fret routier. La montée en puissance de ce projet sera progressive et permettra d'ici 2020 d'assurer le transport de 100 000 camions remorques par an. Les trains initialement longs d'environ 700 m seront portés à plus de 1000 m à partir de 2018. Leur fréquence, de 2 à 4 trains par jour au départ, sera progressivement portée à 9 -10 en vitesse de croisière. La politique visant à transférer sur le fer une partie du fret routier reçoit dans son principe notre soutien. Toutefois, au-delà de l'absence de débat démocratique sur des projets aussi importants, les modalités de mise en œuvre posent en elles –mêmes un certain nombre de problèmes majeurs à la fois pour la sécurité des populations et pour leur qualité de vie.</p> <p><b>L'ABSENCE DE DEBAT PUBLIC</b></p> <p>Nous avons été alertes par la population et par la presse sur ce projet. Nous avons découvert son existence et ses modalités en consultant le dossier d'enquête publique. Il n'y a eu aucun débat public, ni aucune consultation officielle du conseil municipal de notre commune, pourtant située sur l'itinéraire de cette autoroute ferroviaire.</p> <p><b>LA SECURITE DES PERSONNES ET LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX</b></p> <p>Les conditions de mise en œuvre du projet nous conduisent à émettre les plus grandes réserves concernant la sécurité des personnes :</p> <p>→ rappel de l'avis de l'autorité environnementale :</p> <p>&lt;&lt; A l'échelle locale, l'Autorité Environnementale a estimé que les impacts du projet sur le bruit et les vibrations ainsi que le transport de matières dangereuses (risques technologiques, risque de pollution accidentelle des eaux) en constituaient les enjeux environnementaux principaux. Elle recommande de compléter l'étude d'impact sur le plan des risques technologiques et des impacts acoustiques (clarification des hypothèses de calculs, identification des points noirs de bruit, localisation des bâtiments exposés) en ce sens. Les enjeux du projet concernent par ailleurs ses impacts sur les milieux naturels et les espèces protégées, notamment au niveau des tunnels et des plateformes de transbordement. Elle recommande de vérifier la présence éventuelle d'espèces protégées et de compléter les évaluations d'incidence Natura 2000, puis d'en présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondantes. &gt;&gt;</p> <p>→ l'autoroute ferroviaire empruntera les voies existantes en milieu urbanisé</p> <p>→ le poids transporté et la longueur des trains, sur un réseau existant qui commence à montrer son obsolescence, ne manqueront pas de majorer les risques d'accidents</p> <p>→ la nature des matériaux transportés fera peser des risques importants pour la sécurité des personnes et pour l'environnement (produits chimiques notamment)</p> <p>→ la gestion des conflits de priorité (entre TGV, TER, autoroute ferroviaire et autres trains de marchandise), déjà épineuse et préjudiciable aux voyageurs de TER dans notre région, risque fort de se trouver plus âpre encore, avec au final une pression supplémentaire forte sur les conditions de sécurité des voyageurs, mais aussi des riverains</p> <p>→ il ne semble pas que les préfets aient reçu des instructions pour engager avec les élus et les acteurs une réflexion permettant d'adapter les plans de prévention et de gestion des risques d'accidents</p> <p>→ l'impact du projet sur l'environnement, les milieux naturels et les espèces protégées, dans le cadre naturel exceptionnel propre à notre commune, nous préoccupe beaucoup également</p>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 1**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										LA NATURE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT Nous demandons que des mesures d'accompagnement appropriées des riverains ou des habitants subissant les effets de la mise en service de ce projet soient prises : → nuisances sonores : édification de murs antibruit, selon le cas végétalisés ou d'une autre nature → vibrations : indemnisation des dommages aux biens causent par les vibrations → perte de valeur des biens immobiliers : indemnisation de la perte de valeur des biens immobiliers liée à la proximité de cette autoroute ferroviaire
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Saint Benoît (86)</b>
<b>Total Secteur 1</b>	<b>1</b> <b>5</b> <b>4</b>	<b>5</b> <b>2</b>	<b>2</b> <b>0</b>	<b>6</b> <b>6</b>	<b>3</b> <b>3</b>	<b>5</b> <b>2</b>	<b>2</b> <b>3</b>	<b>9</b> <b>4</b>	<b>4</b> <b>5</b>	<b>Occurrences sur les thèmes retenus ligne RFF secteur 1</b>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2											
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires	
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concertation et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF	
	<b>COMMUNE DE PEROY LES GOMBRIES (Oise)</b>										
											Pour information, observation par lettre recueillie lors de la permanence du 23 juillet à PEROY LES GOMBRIES, émanant de M. JM FOSSIER, maire de LOUVRES.
	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Peroy les Gombries</b>
	<b>COMMUNE DE NANTOUILLET (Seine et Marne)</b>										
											Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Nantouillet</b>
	<b>COMMUNE DE ROSNY SOUS BOIS (Seine-St-Denis)</b>										
	Obs 1	X								X	<b>Mme DUPLAT , résidant à VILLEMOMBLE, désire connaître :</b> Si les villes de Villemomble et de Rosny-Sous-Bois sont concernés par le passage de l'autoroute ferroviaire et précisément quelles lignes ferroviaires sont concernées dans ces villes, aucune carte précise ne figurant au dossier, Si les habitations seront protégées contre les nuisances acoustiques et vibratoires
	Obs 2	X			X					X	<b>M. THISSE, président de l'association de sauvegarde des pavillons de l'avenue Jean Jaurès et des rues voisines à ROSNY SOUS BOIS :</b> Désire connaître précisément quelle ligne va emprunter l'autoroute ferroviaire (Centre ville ou côté Villemomble), car les affichages réalisés près des deux infrastructures ferroviaires ne permettent pas de le déterminer, pas d'avantage que le dossier et notamment les cartes présentées.. Un impact particulier est à craindre sur la ligne en centre ville, en raison de la présence de 4 à 5 immeubles construits en bordure des voies, au lieu-dit « La mare Huguet » <i>Nb / pour répondre à la demande pressante de ces deux personnes résidant à ROSNY SOUS BOIS, le commissaire enquêteur a pris attache téléphonique sur le champ, avec le maître d'ouvrage, (M. Wright, de réseau ferré de France) qui a indiqué que les 2 itinéraires existant dans la ville, étaient empruntés dans ce projet.</i>
Obs 6							X			<b>M. BOULLET :</b> Après des décennies passées à attendre et à discuter, voilà enfin un projet qui va <u>désengorger le réseau routier</u> (moins d'émission de Co <sup>2</sup> et de particules cancérigènes) Organisation plus ouverte du réseau, sécurité améliorée, que du bénéfice ; <u>j'approuve complètement le projet.</u>	
Obs 8	X	X		X	X	X			X	<b>Lettre au registre de M. CAPILLON, maire de Rosny-Sous-Bois</b> Résumé du projet en 1° partie de Lettre, puis La ville de ROSNY-SOUS-BOIS est déjà traversée par des trains de transport de fret de <u>matières dangereuses</u> ; il semble dès lors, impossible de réclamer aux Rosnéens un effort supplémentaire en ce sens. Par ailleurs, le tracé proposé qui utilise le réseau ferroviaire au Nord de l'autoroute A 103 mais aussi et surtout l'axe Nord-Sud du RER « E » en plein cœur du secteur d'habitat dense et à densifier, est inacceptable. En outre, nous rappelons qu'une ZAC, issue de la mobilisation des terrains ferroviaires de l'Etat, développe des logements en bordure de voie ferrée et que	

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										les normes de ces futures habitations, dont les permis sont d'ores et déjà accordées, ne prennent pas en compte ce projet ferroviaire. C'est pourquoi la ville s'oppose formellement au projet d'AFA et de transport de fret ferroviaire sur son territoire, en particulier sur son axe Nord-Sud, et émet aussi de lourdes réserves sur le tracé Nord. <u>Pour mémoire, le maire de ROSNY SOUS BOIS a remis également un document de 2 pages, intitulé « VCEU PRESENTE PAR LE CONSEIL MUNICIPAL DE ROSNY SOUS BOIS RELATIF A L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE », daté du 22 mai 2014</u> Ce document énumérait un certain nombre de griefs contre le projet, avec les conclusions suivantes : Considérant l'exclusion de la commune de RSB de l'enquête publique, le passage du projet sur le territoire communal, et la dangerosité potentielle, les nuisances apportées par le passage de trains de plus d'un km de long, 1 – Rejette le passage de cette autoroute ferroviaire et souhaite qu'elle emprunte un autre itinéraire, hors de la zone urbaine dense, 2 – S'étonne que l'Etat n'ait pas inclus la ville de RSB dans le périmètre d'information de l'enquête publique 3 – Réaffirme la place et le rôle des élus locaux, comme interlocuteurs légitimes de l'Etat, et en profite pour rappeler aux représentants de ces derniers, l'existence des actes 1-2-3 de la décentralisation
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>Total des occurrences, commune de Rosny-Sous-Bois</b>
<b>COMMUNE DE NEULLY SUR MARNE (93)</b>										
Obs 1	X							X		<b>Mme Nathalie GORLAIS :</b> Etant Nocéenne depuis ma naissance et habitant tout à côté de la voie de chemin de fer (Bd ; Maréchal Foch) je m'oppose à ce projet. Trop de train circulent déjà actuellement. Impossible d'ouvrir les fenêtres. Trop de bruit, le jour et la nuit. Merci de revoir votre projet.
Obs 2	X					X			X	<b>Mme Nicole MORLAIS</b> Nocéenne depuis 35 ans ; surtout pour la nuisance, bruit jour et nuit et du confort de l'environnement.
Obs 3	X							X		<b>Mme CARON : (et ses fils)</b> Habite rue Jules Lamant ; s'oppose à ce projet ; le niveau des trains qui circulent à l'heure actuelle sont assez nombreux. Là, on en aura jour et nuit, c'est trop pour nous. A revoir.
Obs 4	X					X		X		<b>M. Gérard BEAUCHET :</b> Je suis riverain de voie ferroviaire traversant la ville de Neuilly-sur-Marne au niveau de la rue Jules Lamant : je conteste ce projet pour les raisons suivantes, nuisances acoustiques. Sol instable avec un trafic intense. La vie deviendrait insupportable. Ce qui est déjà peu satisfaisant à ces jours présents, avec cette voie ferrée.
Obs 5	X	X				X		X		<b>M. et Mme LANIESSE :</b> Le 12 juillet ; nous avons appris le projet d'autoroute ferroviaire, nous ne pouvons en tant que riverain proche de la voie ferrée, qu'être contre ce projet, pour les raisons suivantes : la fréquence des trains actuels engendre des bruits et des vibrations, sans compter la pollution occasionnée par les poussières. En outre, notre patrimoine perdra de sa valeur, par le fait de cette installation.
Obs 6	X							X		<b>M. et Mme MAZZUCCO :</b> Nous habitons le long de la voie ferrée ; nous sommes absolument <u>contre ce projet</u> ; s'il se concrétise, il est absolument indispensable de <u>construire des murs antibruit</u> , avant que le trafic s'intensifie ; nos murs tremblent déjà, qu'allons nous devenir ?

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

<b>LIGNE RFF : SECTEUR 2</b>										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concertation et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Obs 7	X	X	X			X	X			<p><b>M. TOUAZI :</b>                      Habitant Neuilly-sur-Marne et à moins de 100 mètres de la voie ferrée, je suis quotidiennement confronté aux <u>nuisances sonores et visuelles</u>, causées par le passage des trains, de plus en plus longs et bruyants.                      Toutes les mesures effectuées (il y a déjà quelques années) par la préfecture de police, sont <u>largement au dessus des maximales tolérées</u>.                      Comment peut-on encore accepter des nuisances sonores plus importantes et plus fréquentes ??                      Ce projet m'inquiète au vu de l'état dans lequel se trouve cette voie ferrée. En plus des nuisances déjà évoquées, d'autres problèmes sont à considérer :                      Fissure des maisons causées par les vibrations                      Danger occasionné par les marchandises transportées (produits inflammables et autres gaz et liquides dangereux)                      Dépréciation de biens immobiliers.                      Je suis très défavorable à ce projet d'AFA.</p>
Obs 8	X		X			X	X			<p><b>M. et Mme L'HONEN :</b>                      Nous sommes contre ce projet ; nous habitons le long de la voie ferrée ; nos immeubles sont fissurés ; s'ils se fissurent plus, risque d'effondrement et le bruit ne nous permet plus de laisser nos fenêtres ouvertes ; si ce projet passe, prévoyez des indemnités pour le relogement.</p>
Obs 9	X	X	X	X		X	X			<p><b>M. et Mme MONNIER :</b>                      Le plan prévoit la traversée de Neuilly, notamment en passant sur le pont, surplombant la RN 34, puis sur le petit <u>pont branlant</u>, place de la Gare.                      C'est aberrant !! en plus du réseau RER aérien, ne pouvait on pas créer un plan de contournement de l'Ile de France, comme à Lyon et Montpellier..difficile de croire qu'on veuille incorporer cette voie ferroviaire au projet du « grand Paris » et on se demande s'il y a une concertation au niveau national, via la commune ?                      Nous subissons déjà le trafic ferroviaire qui nous interdit les fenêtres ouvertes !                      La nouvelle voie nous apportera un trafic surchargé donc :                      Plus de nuisances sonores (réglementation ? seuil de tolérance ?, recours ?)                      Vibrations (fissures) Dépréciation de notre bien immobilier QUID des transports à risques ?                      L'entretien de cette voie est elle suffisamment financée (Cf. BRETIGNY SUR ORGE)                      Ce projet mériterait une autre information que cette enquête menée trop discrètement.                      CONTRE ce projet</p>
Obs 10	X				X		X			<p><b>M. PASSOU / M. NEVEU :</b>                      En cette période estivale, nous apprenons avec stupéfaction le projet AFA, sans même l'avoir porté à la connaissance des Nocéens. A quand l'information publique ? Dans l'état actuel d'information, non au projet.                      Vous n'êtes pas sans savoir les nuisances occasionnées par la voie actuelle de marchandises, et qui ne feront qu'amplifier, compte tenu de l'augmentation du trafic. Quels sont les aménagements envisagés, afin d'y pallier (exemple, <u>mur antibruit</u>, etc..)</p>
Obs 11	X					X	X			<p><b>Mme BUGNA et M. FRAISSINET :</b>                      Aucun élément du dossier et du rapport de contre-expertise ne permet de voir les aménagements prévus le long des voies, pour réduire les nuisances sonores et les vibrations = pas de considération pour les habitants des zones urbaines</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Les rapports ne contiennent que des considérations économiques et peu environnementales Demande murs antibruit et travaux pour limiter les vibrations + diminution du trafic de nuit et week-end Opposition au projet sur NEUILLY SUR MARNE
Obs 12	X					X	X			<b>M. CELLARIUS :</b> Votre projet de transport de camions sur rails augmentera les nuisances déjà existantes, du fait que j'habite en bordure de voie ferrée. Vibrations et bruits seront augmentés, plus le temps de passage devant l'immeuble. A ce jour, entre 8h30 et 9h15, 8 convois de marchandises, merci.. Vous prévoyez 2 A/R du Pas de Calais à Bayonne, en 16h, avec des longueurs de rames de 1050 mètres. Ceci est économique, avez-vous pensé à la baisse des établissements et des chiffres d'affaires ?? alimentation et autres ? Je suis contre ce projet. Mauvais entretien actuel des voies (Ballast) Par ailleurs, Il est impossible de vous contacter par courrier..
Obs 13	X		X			X	X			<b>Mme PAIN - M. RAIMIS :</b> Nous sommes déjà très inquiets par rapport à ce projet, et émettons un avis complètement défavorable. Déjà énormément dérangés par l'augmentation actuelle du trafic (difficultés pour profiter du jardin, pour suivre une conversation si fenêtre ouverte) Grande inquiétude aussi par rapport à la sécurité, aucun aménagement ne protège les habitants, en cas d'accident Le pont a déjà montré ses faiblesses (Des travaux mais « au coup par coup ») Des trains d'1,5 km ne laissent rien présager de bon (nuisances sonores, visuelles, vibrations ++, dépréciation des biens immobiliers) et donc, influence sur notre moral et notre santé ! faut il déménager pour notre bien être ??
Obs 14	X					X		X		<b>Mme SIMRY :</b> J'habite dans l'immeuble « SEMINOC », près de la voie ferrée. Le bruit des trains (actuellement 200 / jours) ne permet pas d'ouvrir les fenêtres, malgré 4 vitrages (2 fenêtres, pour chacune, double vitrage) ; certains trains couvrent tous les bruits de la maison. Plus de train : impossible – la pollution sonore est à son maximum, les poussières, etc.. Un dégrèvement de la taxe foncière aurait déjà dû être envisagé, de même un mur antibruit ; il en va de la survie des + proches riverains, comme de la commune toute entière. Plutôt un projet pour supprimer cette ligne de marchandise.. !
Obs 15	X		X					X		<b>Mme et M. GARRIDO :</b> Nous portons un avis défavorable sur le projet d'AFA, car nous ne pouvons accepter encore plus de nuisances sonores, de fissures dans notre maison, à cause des vibrations, et la dépréciation de notre bien immobilier. Nous ne pouvons accepter un trajet dans autant de villes peuplées, où il risque de faire beaucoup de dégâts autour de lui ; il devrait se faire ailleurs, là ou la géographie et la densité le permettent
Obs 16	X	X	X	X				X		<b>Mme AUCAN et M. COZETTE :</b> Sommes défavorables à ce projet d'AFA, tout en état favorable au désengagement des routes par les voies ferroviaires Somme contre le tracé de ce projet, impactant de nombreuses communes ; enlever les nuisances et les remettre ailleurs n'est pas la solution Nuisances sonores déjà présentes, de même, troubles liés aux vibrations. Baisse importante de notre bien immobilier



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Contre le risque lié au transport de produits dangereux
Obs 17	X							X		<b>ANONYME, rue du Bocage :</b> Déjà beaucoup de nuisances, défavorable au projet.
Obs 18	X			X					X	<b>Mme et M. DALDOS :</b> Ce projet suscite beaucoup d'interrogations, entre autres : Niveau sonore important qui va augmenter (en particulier pour les riverains subissant les vents dominants (Ouest) Pourquoi faire transiter des convois importants en milieu fortement urbanisé, proche des habitations, étudier un contournement en campagne Quelle sera la nature des produits transportés, dangereux ou non ? A craindre, une dépréciation des biens immobiliers.
Obs 19	X		X		X	X			X	<b>M. C. HUILLERY :</b> J'ai été Informé de ce projet il y a quelques jours, par un tract dans ma boîte aux lettres. Ce projet se situe à 30 mètres de ma maison, achetée en 2009, et est un coup de tonnerre et une grande surprise, que je dénonce, hélas !!! Je n'ai jamais entendu parler de ce projet qui va détruire notre qualité de vie (vacarme) dévaluer notre investissement immobilier, dévaloriser tout un quartier, ou vivent des centaines de Nocéens C'est avec colère, effroi, sentiment d'injustice que je réagis contre ce projet ! un scandale...
Obs 20	X		X						X	<b>Mme IKOULEV :</b> Je suis contre ce projet à côté de mes fenêtres, les raisons : Plus le train est long, plus sa vitesse est limitée, plus son temps de passage est long. Nous avons déjà les nuisances causées par les trains normaux. J'ai vérifié le soir : le train passe chaque 10/15 mn, avec une durée de passage de 3 mn. Le calcul est simple ; nous ne pouvons plus ouvrir des fenêtres de 2 côtés de la maison à cause des bruits ; je guette des moments entre 2 trains pour aérer la maison, absurde ! et si votre projet aboutit, je devrais porter des bouchons aux oreilles, dans ma maison ! Et la maison ? à ne pas négliger... je ne pourrais plus jamais la vendre, à cause des nuisances et j'en serai otage ou martyr
Obs 21	X			X					X	<b>M. SIMONET :</b> Je suis <u>contre ce</u> projet de tracé d'autoroute ferroviaire, tout en état d'accord aux solutions à trouver en matière d'écologie. Ce tracé en zone urbaine est une vraie pollution acoustique ; nous subissons les nuisances jour et nuit avec parfois un taux de décibels inacceptable et absolument pas réglementaire.. comment faire croire aujourd'hui que les futures nuisances sonores rentreront dans un seuil acceptable ?? Si l'enquête publique démontrait une réelle envie d'un progrès écologique, elle ferait la part belle à la protection des riverains par des murs antibruit, pour que nous puissions accepter un tel projet.. Aujourd'hui, on nous propose uniquement des mesures acoustiques avec un appareil qui nous dira si oui ou non, on devra être protégé. On se moque de nous et ce projet est inacceptable.
Obs 22	X								X	<b>ANONYME, 2 et 4, rue du bocage :</b> Bruits incessants avec pas mal de décibels ; nous ne pouvons ouvrir les fenêtres ; sans compter le tremblement des meubles avec ce qu'il y a dedans ; la nuit, c'est infernal (réveil à tout bout de champ) les trains sont déjà assez longs comme ça, les trains sont déjà assez longs comme ça (bis) assez de bruit comme ça...

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Obs 23	X		X			X	X	<p><b><u>ANONYME, 10 bis rue du bocage :</u></b>                      Déjà énormément de nuisances due aux passages de beaucoup de trains, ne pouvant déjà ouvrir les fenêtres ; alors qu'est ce qui se passera lorsque des trains aussi longs passeront ?                      Risque de déraillement, aucune protection le long de la voie ; pas de protection sonore (écrans antibruit) ; vibrations au passage des trains, impact écologique, risques d'affaissement de terrain ; je suis contre le passage de l'AFA, c'est inadmissible.                      Je compte déménager alors que je suis sur NEUILLY depuis avril 2014 ; il vaut mieux vendre avant que le prix de la maison baisse beaucoup, au lieu de d'être obligé de rester en otage, à subir les nuisances sonores..</p>
Obs 24	X	X	X	X	X	X	X	<p><b><u>Mme BEAULIEU :</u></b>                      Nous venons d'acheter notre maison à NEUILLY SUR MARNE, à quelques distances de la voie ferrée, il y a 1 an ; auparavant, nous avons vérifié auprès du service d'urbanisme de la commune, qui n'était informé d'aucun projet de ce genre                      Comment nommer ce manque d'information ? comment accueillir un projet qui engloutit toutes nos économies et qui a modifié la qualité de vie que j'espérais... ?                      Etes vous-même certains, en vos âmes et conscience, d'avoir anticipé tous les risques et nuisances, protégé les personnes au même titre que l'environnement ??                      Par peur des nuisances, j'éprouve un sentiment de frustration, de colère... mais qui êtes vous pour ne pas daigner nous informer ?? Nous avons tous des droits et des devoirs... ! nous avons le devoir de réfléchir à la préservation de notre environnement, nous avons aussi le droit de participer pleinement à l'élaboration d'un projet de cette envergure !                      Beaucoup de personnes sont plutôt favorables au fret ferroviaire, mais pas à n'importe quel prix !                      J'ai pris mon courage à deux mains pour lire le dossier ; j'espérais y trouver du réconfort, j'en ressors épuisée, découragée, effrayée. Tout semble vague, générique, compartimenté, expérimental, abstrait, impersonnel !                      Il est important de faire remarquer qu'il n'y avait aucun tracé précis sur une carte, dans le dossier d'étude, mis à notre disposition ; merci au commissaire enquêteur de nous avoir montré une carte lors de notre RDV en mairie.                      Concernant le trafic sur l'AFA, et d'après les tableaux prévisionnels, il sera plus de 2 fois supérieur au trafic actuel sur une dizaine d'années. Dès lors que le projet est validé, qui vous empêchera de faire passer un train toutes les 5 mn ? qui vous empêchera de louer votre réseau à des transporteurs étrangers ?                      Votre tableau de l'impact acoustique annonce + 0,3 DB en plus en phase projet et + 0,9 DB en phase programme ; et même si vous répondiez à ces questions par un tableau, ça fait quoi concrètement dans mes oreilles, dans mon jardin, dans ma maison, quand tous ces trains passent au pied de chez moi ?? il faut installer des murs antibruit.                      Quels matériaux transportez-vous ? ; votre réponse sera-t-elle la même dans 10, dans 20 ans ?                      Avez-vous étudié l'état des ponts et la voie ferrée à Neuilly-sur-Marne ? des fissures multiples ont été constatées depuis des années nous dit-on ; des travaux ne semblent pas envisagés ; comment dormir en paix au milieu de telles contradictions ??                      Enfin, comment ignorer qu'un tel projet est synonyme de dépréciation ?? comment appelez vous cela ? « pas de chance ? » « tant pis pour vous ? »                      Conclusion : il est irraisonnable et non responsable de faire passer une autoroute ferroviaire en plein cœur de zones aussi denses en population.</p>
Obs 25	X		X	X		X	X	<p><b><u>Mme et M. BROCHARD :</u></b>                      Que cache l'expression « autoroute ferroviaire » ? élargissement des voies existantes ? trafic plus intense d'engins lourds et volumineux, danger</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

<b>LIGNE RFF : SECTEUR 2</b>										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
<b>←Observations, courriers et/ou courriels</b>	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>d'accidents pour les riverains proches des voies.                      Si l'AFA passe sur voie existante à Neuilly, les ponts actuels (Avenue Paul Doumer, sur la nationale et sur la Marne) ne résisteront pas car trop vétustes.                      Des milliers de gens ne pourront plus vivre en raison des nuisances sonores et vibratoires.                      Il y a d'autres solutions que de passer en talus haut, boulevard A. Briand, etc..                      Et qu'est il envisagé pour la dépréciation des biens ?                      La SNCF paraît il en difficultés financières, ne devrait elle pas destiner cet argent à des travaux plus urgents (sécurité des trains de voyageurs, entretien des voies.. ?)                      Nous nous opposons à l'exploitation de l'AFA, passant bd. A. Briand à Neuilly-sur-Marne</p>
Obs 26	X	X		X	X	X			X	<p><b><u>M. BLANCHARD</u></b> : (orthographe incertaine)                      Je suis atterré et furieux du n'avoir été informé du projet qui grâce à ma compagne qui a regardé miraculeusement une affiche, sur un chemin inhabituel.. une enquête publique en plein milieu des vacances.. ! pas de lettre d'information, rien dans le journal de la ville, mais où vit-on ?                      J'apprends aussi que l'enquête est faite maintenant pour les 25 communes oubliées dont on fait partie. Y a-t-il des blancs sur les cartes, il manque des rails à ces endroits ?                      Les pages d'information du site, c'est largement fait pour être facilement incompréhensible et abscond.                      Et là, bingo, des passages de trains jusqu'à plus du double (14 à 33) de ceux qui nous empêchent d'être dans notre petit jardin...pas de travaux prévus pour diminuer le niveau sonore, qui évidemment, ne peut être que supérieur à l'actuel (mur antibruit, nouveaux rails) ; qu'en est il des vibrations... ?                      Un voisin nous a assuré que le train était responsable de la fissuration de certaines canalisations d'égouts, une autre, que la butte de la voie provoquait régulièrement des inondations chez elle... etc..                      La prévision de faire passer des trains de 1050 mètres ! avec tout ce qui en découle ; les voies sont déjà vétustes, des morceaux de pilier de ponts sont déjà partis !                      Aucune information sur les risques ; que transporteront donc ces trains remplis de camions ?                      Le projet est soutenu par le ministère de l'écologie, mais qu'est ce qu'une écologie qui ne se soucie pas des besoins humains ? l'Etat a le devoir de protéger ses citoyens, qu'il le fasse !</p>
Obs 27										<p><b><u>M. VARHEGYI</u></b> A ne pas prendre en compte, a adressé le mail 126, déjà traité.</p>
Obs 28	X		X						X	<p><b><u>Mme LEANG</u></b> :                      Actuellement, il est très pénible et difficile d'ouvrir les fenêtres et de trouver le sommeil, la nuit                      Et de ce fait, les riverains de ligne de chemin de fer réclament une isolation phonique, depuis de nombreuses années !                      Et qu'apprend-on par hasard ? qu'il existe à présent, un projet d'autoroute ferroviaire..                      Ainsi, les conditions de vie deviendront impossible, avec comme conséquence, la baisse de valeur de notre bien.                      Je m'oppose fermement à ce projet.</p>
Obs 29	X	X				X			X	<p><b><u>ANONYME, 48, rue Paul Doumer</u></b> :                      Difficile déjà actuellement, avec les nuisances sonores ; pas de mur antibruit ; alors, avec le projet d'autoroute ferroviaire, le préjudice sur notre santé va s'accroître.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Les fondations des maisons sont elles prévues pour absorber les tribulations des passages des trains ? risques de fissures L'AFA ne va-t-elle pas nous mettre en contact avec des trains transportant des produits dangereux, toxiques !!! Devant toutes ces incertitudes, je m'oppose à ce projet.
Obs 30								X		<b>M. et Mme TALLEC :</b> Contre ce projet inacceptable.
Obs 31	X	X				X		X		<b>Mme et M. SABBADIN :</b> Ce projet comporte beaucoup de points négatifs, tant sur la santé des riverains, qu'aux nuisances sonores, qu'aux risques induits par les marchandises transportées. Les maisons sont, sur ce trajet, de forte densité ; un chemin moins dense ne serait-il pas possible ? Pour ces raisons, nous sommes contre ce projet.
Obs 32	X		X		X	X		X		<b>Mme ARGENTIN :</b> Nous sommes très étonnés de ce projet d'AFA, pour lequel nous n'avons pas été avisés. Nous avons déjà beaucoup de nuisances ; bruit infernal, jour et nuit. Il avait été prévu en 1986, la construction d'un mur antibruit ??? Est-ce que l'état de la ligne permet de supporter ce supplément de trafic ? Baisse de la vente de nos appartements ; problème sur la santé. Je suis absolument CONTRE ce projet.
Obs 33	X	X	X		X			X		<b>Mme MULLER :</b> Nous n'avons pas été informés de ce projet en temps et en heure, pourtant cela nous concerne particulièrement, il me semble. Il est admissible que des trains de wagons passent jour et nuit, avec un bruit infernal – malgré le double vitrage - surtout quand ils se doublent. Impossible d'ouvrir les fenêtres en été. Un mur antibruit devait être construit, depuis 1986, où est le dossier ? Baisse de vente de nos appartements Quelles marchandises vont être transportées ? Faut-il rester à NEUILLY, où est la tranquillité. Je suis absolument CONTRE ce projet
Obs 34	X					X				<b>ANONYME, 14, rue du Bocage :</b> Nous subissons énormément de nuisances, dues au passage des trains, de jour comme de nuit. Il est difficile d'ouvrir nos fenêtres. L'augmentation du trafic serait un facteur de stress supplémentaire et aurait un impact désastreux sur notre qualité de vie. J'espère que si ce projet aboutit, que des aménagements seront effectués.
Mail 1						X			X	<b>M. RICHAUD</b> (En retraite, après 20 ans de carrière en hygiène / sécurité environnement / analyse de risque, dans l'industrie chimique) : Favorable au projet, dans son principe. Déploie le mauvais entretien des voies (constate un remblai de ballast, chaque mois, évoque le risque présenté pour la stabilisation des voies, par l'enracinement d'acacias de taille importante et non entretenus) ; Déclare avoir dû prendre en charge, à titre personnel l'élagage des arbres, à défaut de réponse de RFF à ses courriers

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Mail 2										<b>M. RICHAUD:</b> Identique au précédent (à ne prendre en compte)
Mail 26	<b>X</b>							<b>X</b>		<b>ANONYME</b> Habitant très près de la ligne, défavorable au projet en raison des nuisances sonores déjà existantes, jour et nuit
Mail 27	<b>X</b>							<b>X</b>		<b>ANONYME</b> défavorable au projet en raison des nuisances déjà existantes, avec les convois de fret ( <i>probablement même personne que ci-dessus</i> )
Mail 31	<b>X</b>		<b>X</b>			<b>X</b>		<b>X</b>		<b>M. BELHACEL</b> Défavorable au projet : En raison du mauvais état du réseau (ouvrages d'art sur la RN 34 et sur la Marne), La SNCF n'entretient pas ses voies, de manière générale (exemple : arbres fragilisant les bas-côtés) Déploire les nuisances sonores et vibratoires, de même les nuisances gazeuses, et la dépréciation immobilière, Déploire les autres inconvénients déjà existants et résultant des autres modes de transport RFF n'a pas de respect pour les habitants de la commune
Mail 33	<b>X</b>							<b>X</b>		<b>ANONYME :</b> Défavorable au projet en raison des nuisances sonores et vibratoires déjà existantes
Mail 37										<b>M. TOUAZI,</b> A ne pas prendre en compte - A déjà déposé observation n° 7 au registre de Neuilly-sur-Marne
Mail 39	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>Mme LOPEZ</b> Défavorable au projet : Bien que consciente de ses bienfaits par rapport au trafic routier (en matière écologique et économique) Ne supporte pas les nuisances sonores et vibratoires déjà existantes, surtout de nuit. Regrette aussi les pollutions dues aux motrices diesel et le risque liés au transport des matières dangereuses, de même la dépréciation immobilière Suggère un tracé différent (hors de la région la plus peuplée)
Mail 41	<b>X</b>							<b>X</b>		<b>ANONYME :</b> Défavorable au projet Souligne les avantages du projet (moins de pollution) mais aussi les inconvénients (bruits, y compris la nuit, lors du passage des trains provoquant les commentaires désabusés de ses enfants en bas âge)
Mail 42	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			<b>X</b>	<b>M. CHOUAOUI :</b> Se dit conscient des bénéfices du projet sur le plan écologique et économique, mais déplore : Nuisances sonores générées par des trains plus longs, plus fréquents, plus rapides Les risques d'accidents liés au transport des matières dangereuses (demande une nouvelle réglementation dans ce domaine) La possible dépréciation de son patrimoine Un manque d'information dans la commune, relative à ce projet. Demande un contournement des régions à forte population, la mise en œuvre de solutions antibruit tant collectives qu'individuelles, financées par RFF et la

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										SNCF, la réfection des fondations de la voie, la réduction de la vitesse
Mail 46	X	X				X				<b>M. PITAUD :</b> Approuve en tant que citoyen Mais, en tant que riverain, désire des réponses aux questions suivantes : Quelles seront les marchandises transportées, et les conséquences en cas d'accident d'un train de 200 wagons de matières inflammables ? Quel sera l'impact sur le trafic Transilien, déjà saturé ? Quelle sera la pollution subie par les riverains des voies, et quelles seront les mesures de protection (couverture de la voie) ? Quels seront les aménagements contre les nuisances sonores ? barrières antibruit ?
Mail 47	X								X	<b>M. AMKOUKANE :</b> Déploire des nuisances sonores persistantes nuit et jour, malgré la mise en place d'un équipement antibruit, à ses frais (vitres)
Mail 51	X								X	<b>M. DUVERGER :</b> Favorable au développement du fret ferroviaire Mais préconise, pour éviter les sonores nocturnes, un mur antibruit entre l'ancienne et la Marne en raison de la conformation des lieux (ligne SNCF en »talus »)
Mail 52	X								X	<b>M. POUGEAS :</b> Pour résoudre les nuisances sonores, surtout la nuit, demande la construction de mur antibruit, notamment en raison de la nature des rails (non soudés)
Mail 53	X								X	<b>M. NERAULT :</b> Propriétaire de son logement depuis 30 ans, refuse de nouvelles nuisances sonores, surtout nocturnes.
Mail 57	X	X	X						X	<b>Mme LEBLANC :</b> Se déclare contre le projet, à cause des nuisances acoustiques et des vibrations, de la perte de valeur des propriétés et à cause de la crainte d'accidents liés au transport des matières dangereuses
Mail 58	X			X	X	X			X	<b>ANONYME :</b> Demande, en raison des nuisances sonores, l'amélioration de la performance énergétique des trains, allant de pair avec la réduction de l'empreinte environnementale du projet, dans le but de préserver la santé et la biodiversité Conteste le tracé de la ligne en demandant le contournement de la région Parisienne (la voie ferrée passant à 20 mètres de son habitation...) Souligne une forte augmentation du trafic ferroviaire, au cours des dernières années, Critique une présentation parcellaire du dossier, empêchant une vision d'ensemble.
Mail 59	X	X	X	X	X	X			X	<b>Mme DUVERNOIS :</b> Approuve le projet en termes d'écologie, mais déplore : La complexité du dossier (dont elle dit avoir été informée tardivement, sans mettre en cause la mairie), y compris l'absence d'un tracé précis de la ligne, et la façon déplorable avec laquelle il a été conduit, Les risques d'accident liés au transport de matières dangereuses, La qualité l'étude d'impact sonore en ce qu'elle présente des données anciennes (2007) et qu'elle s'attache d'avantage à l'impact du niveau sonore proprement dit plutôt qu'à la fréquence des passages, Les risques sonores induits sur la santé publique, d'une manière générale, Les vibrations non étudiées Le risque de dépréciation immobilière (Toutes ses



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										économies utilisées pour l'achat de son logement, en 2013, sans information de la mairie quant à ce projet) S'interroge sur la qualité du réseau (les voies peuvent elles supporter le poids, la vitesse et la fréquence des trains ?) Demande, pour conserver le bénéfice du projet, un itinéraire évitant la région Parisienne
	Mail 67	X						X		<b>ANONYME :</b> Défavorable au projet, augmentant les nuisances sonores au delà des limites acceptables pour la santé (90 Db)
	Mail 71						X			<b>ANONYME :</b> Se déclare favorable au projet.
	Mail 72				X				X	<b>Mme MILEJ :</b> Un projet fort utile, mais pour tenter de réduire les nuisances globales, suggère un passage à l'Ouest de l'Hexagone, selon un principe de solidarité nationale et pour mieux répondre au concept annoncé « d'autoroute ferroviaire Atlantique »
	Mail 79	X	X					X		<b>M. TRAN :</b> Se déclare opposé au projet, en soulignant des nuisances sonores dont il a vainement tenté de réduire les effets (pose de double-vitrages) et une dépréciation de sa propriété.
	Mail 80	X	X	X				X		<b>ANONYME :</b> Se dit opposé au projet, en dénonçant les nuisances causées à la fois par la voie ferrée existante, et par une cimenterie, toutes proches de son domicile, impliquant la baisse de valeurs de ses biens immobiliers. Met en doute la volonté de communication du maire de la commune, M. Jacques MAHEAS.
	Mail 82	X	X	X					X	<b>M. TRITONI :</b> Ne s'oppose pas au projet dans son principe, mais en déplore le manque de publicité, En tant que riverain, conditionne son avis favorable à la pose de protections antibruit. Craint la dépréciation de son bien.
	Mail 84			X					X	<b>ANONYME :</b> Défavorable au projet, nuisant à sa qualité de vie et à la valeur de son bien
	Mail 85	X	X						X	<b>Mme PIRES :</b> Propriétaire d'un bien, non loin des voies, indique que ce projet n'a pas de sens, elle redoute : les risques d'accident impliquant des produits toxiques, Que les nuisances sonores s'amplifient
Mail 88				X	X			X	<b>ANONYME :</b> Est conscient de l'important trafic de poids lourds sur le réseau routier, mais exprime une vive inquiétude par rapport au projet, en raison de l'existant : Augmentation du trafic ferroviaire, Augmentation des nuisances sonores (locomotives Diesel) Du manque d'entretien des abords des voies ferrées (arbres non élagués, talus non entretenus) Demande quelles sont les garanties dans ce domaine, par rapport au projet présenté. Déplore l'absence d'information en provenance de la mairie.	

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Mail 95	X					X	X	<b>M. COIGNON :</b> Défavorable au projet, demeurant à proximité des voies, et constatant déjà des nuisances sonores et des trépidations, Indique que les convois passent actuellement sur un viaduc dont la structure en béton se dégrade, ayant entraîné la fermeture d'un parking VL, au dessous.
Mail 96	X		X				X	<b>ANONYME :</b> Défavorable au projet, demeurant à proximité des voies. Crainte de nuisances sonores plus importantes et de dépréciation immobilière.
Mail 97	X						X	<b>M. BRANDELONG :</b> Opposé au projet, car refusant les nuisances supplémentaires (longueur des trains)
Mail 98	X					X	X	<b>Mme COIGNON,</b> Résidant à 100 mètres des voies, depuis une trentaine d'années, dans une zone de plus en plus urbanisée : Déjà victime de nuisances sonores et de trépidations, et craint un accroissement du trafic ferroviaire, notamment en raison de la vétusté d'un viaduc emprunté par les convois, qui a entraîné la perte d'usage de parking VL, en dessous. Je suis contre le passage de l'AFA sur la commune de NSM
Mail 99	X				X	X	X	<b>Mme BUGNA,</b> résidant à une centaine de mètres des voies : Se déclare opposée au projet. Déploire : Le déficit d'information relative à l'enquête publique (Enquête et clôture en pleine période de vacances, pas de réunion publique) Concernant le dossier présenté au public : Mauvaise qualité des études décrites dans le dossier et notamment acoustiques (données trop anciennes, juillet 2000, mais précisant déjà des niveaux sonores en catégorie 1) Absence de mesures de prévention des nuisances sonores et des risques de déraillement, Réclame de véritables études d'impact, mesurant le stress déjà subi Réclame des protections antibruit (mur antibruit et protections individuelles subventionnées) Réclame un encadrement strict du trafic ferroviaire, qui serait interdit la nuit et le week-end. Le tout excluant un accroissement du trafic lié au projet.
Mail 105								<b>Mme BEAULIEU :</b> A ne pas prendre en compte, a déjà fait l'objet de l'observation n° 24 registre de NEUILLY-SUR-MARNE
Obs 3 du registre de Rosny sous.Bois	X				X		X	<b>Mme CHAILLOU:</b> (Observation faite le 23 juillet, au registre de Rosny-Sous-Bois) Se déclare défavorable au projet. Déploire le manque d'information entourant cette enquête publique (dit avoir été informée de justesse, à la fin de cette 2° enquête, par un tract laissé dans sa boîte aux lettres) Indique que le projet ne ferait qu'aggraver les nuisances déjà constatées avec le trafic actuel : nuisances sonores et vibratoires affectant la maison familiale, dont elle est propriétaire depuis un an (présence de fissures) Les nuisances sonores, à titre d'exemple, empêchent, à certains moments soit de tenir une conversation continue ou de regarder la TV. Sollicite l'installation de murs antibruit.

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Obs 4 du registre de Rosny sous. Bois	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>	<b>Mme RADOVANOVIC</b> (observation faite sur le registre de ROSNY SOUS BOIS) Déplore le manque d'information concernant cette enquête publique ; dit en avoir été informée tardivement, par un tract laissé dans sa boîte aux lettres. Dénonce des nuisances sonores et vibratoires, dans son habitation dont le jardin donne sur les voies ; demande la pose de murs antibruit Dénonce le risque de dévaluation de sa maison
Obs 5 du registre de Rosny sous Bois	<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>	<b>Mme PHIMMASANE</b> (observation faite au registre de Rosny-Sous-Bois) Ayant tout récemment acheté un appartement ancien à 200 mètres des voies, dénonce les nuisances sonores déjà constatées et qui ne peuvent qu'être aggravées avec ce projet. Dit avoir déjà remplacé les fenêtres - à sa charge – pour réduire le bruit. Pour réduire la pollution, propose de réduire la fréquence et la vitesse de circulation, de même remplacer les wagons. Contre ce projet
Mail 107	<b>X</b>		<b>X</b>				<b>X</b>	<b>Mme FREYTET :</b> Comment peut-on envisager un projet d'AUTOROUTE ferroviaire qui passe en plein milieu des villes les plus denses de la France, en plein cœur de l'île de France ? Habitante de Neuilly sur Marne, la ligne ferroviaire existante passe au ras des maisons en plein milieu d'une zone résidentielle. Aucune distance minimale n'a été respectée avec les plus proches maisons. Ce projet ne peut pas se lancer sans la prise en compte : - de l'augmentation des nuisances sur lignes existantes, - de la possibilité concrète sur le terrain de les limiter par des murs antibruit ou autre technique, - et de l'assurance que les pouvoirs publics responsables du projet débloquent le budget nécessaire pour les réaliser ! --EXTRAIT du dossier disponible sur viia.fr -- <i>Le risque d'apparition de PNB supplémentaires liés a l'augmentation a terme des niveaux sonores du fait du projet ne sera pas abordé directement dans cette étude.</i> <i>On se reportera aux résultats obtenus dans les études prospectives des observatoires qui ont mis en évidence de très nombreuses zones de bruit critiques et un recensement et dénombrement des bâtis et personnes susceptibles d'être exposées au-dessus du seuil PNB sur les axes ferroviaires concernés par l'étude.</i> <i>En effet, il paraîtrait délicat aujourd'hui de proposer une résorption des seuls PNB supplémentaires éventuellement induits par le projet sans s'attaquer en même temps a ceux préexistants.</i>
Mail 108	<b>X</b>		<b>X</b>			<b>X</b>	<b>X</b>	<b>M. PEURET :</b> Ce projet est une hérésie car il fait passer d'énormes trains en plein centre des villes Qu'en est-il des maisons en bordures des voies ? Des <u>solutions anti bruits</u> sont-elles prévues ? Des dédommagements ? Car nous parlons la, de trafic ferroviaire jour ET nuit. De plus, avez vous pris en compte les dangers que cela implique ? N'oubliez pas que ces trains vont rouler sur le même type de voies que celle de la gare Brétigny !!! Le cout d'entretien des voies n'étant assume par personne !)
Mail 112	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>			<b>X</b>	<b>ANONYME :</b> Je viens d'être informée de ce projet par une amie.

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
<b>←Observations, courriers et/ou courriels</b>	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>A noter : Faire une enquête publique du 23 juin au 23 juillet 2014, en pleine période de vacances, ce n'est pas très correct et montre le peu d'intérêt pour les habitants concernés.</p> <p>Comment peut-on imaginer faire passer cette autoroute ferroviaire en région parisienne dans des zones déjà saturées en transport de fret ? Faites passer l'autoroute ferroviaire en marge de la région parisienne, là où l'urbanisation est moins dense.</p> <p>D'autre part, il y a déjà dans cette région, l'autoroute A4 et ses désagréments. Il ne faudrait pas encore en rajouter pour les populations qui n'ont pas la possibilité financière de déménager</p>
Mail 116	X		X		X	X			X	<p><b><u>ANONYME :</u></b>                  Nous habitons a 100 mètres de la gare de Neuilly sur Marne ; il y a déjà du passage sur cette voie ferroviaire (entre 5 et 10 trains par jour en moyenne), imaginez les nuisances que cela engendre, alors s'il y a cette autoroute ferroviaire avec des trains de 1 km, les nuisances seraient décuplées.                  Je demande pose des murs antibruit sur toute la longueur de la voie. De plus cela va faire baisser la valeur de nos appartements.                  Nous sommes conscients qu'il faut trouver des solutions pour le bien de tous les acteurs, mais les avis de chacun afin de trouver une solution adéquate.                  De plus, nous déplorons le fait de ne pas avoir été prévenus de ce projet alors que nous habitons dans une ville concernée.</p>
Mail 117	X								X	<p><b><u>Mme FAYOLLE :</u></b>                  Nous habitons aujourd'hui a Neuilly sur Marne et n'espérons pas le passage de cette autoroute ferroviaire devant nos fenêtres. S'accommoder du passage des trains actuels est déjà très difficile.                  Cependant la longueur des trains et leurs fréquences changeraient avec l'ouverture de cette autoroute. Il nous semblait que la volonté actuelle était dans la réduction des nuisances sonores auprès des riverains.</p>
Mail 118	X		X		X	X			X	<p><b><u>M. PERRIER, syndic bénévole d'une association syndicale « Le clos Villebois » à NEUILLY SUR MARNE :</u></b>                  L'ensemble des copropriétaires est opposé à l'augmentation du trafic ferroviaire, déjà assez conséquent.                  Il y a beaucoup de trains et, certaines nuits, c'est le chassé- croisé de trains très longs, lourds par le poids et les matériaux, la gêne au quotidien, le bruit, les vibrations, l'inquiétude sur la sécurité par la vieillisse des équipements, des ponts et du réseau.                  Déjà depuis 13 ans nous entendons les belles paroles de murs anti-bruits !!!!                  Nous sommes déjà dans un département, pas gâté par la notoriété et maintenant si le trafic augmente, nos maisons n'auront plus de valeurs lors de la revente. Je trouve bien dommage que le sujet ressorte en période estivale ou beaucoup de Nocéens sont en vacances.</p>
Mail 119	X		X	X		X			X	<p><b><u>M. LOURENCO :</u></b>                  Je voulais vous avertir des conséquences du passage de cette autoroute ferroviaire, par la Commune de NEUILLY SUR MARNE y étant résident depuis plus de 40 ans,                  Par la création de cette autoroute ferroviaire, la fréquence des passages de trains va naturellement augmenter, ce qui entrainera de très fortes nuisances sonores pour les résidents qui pourraient avoir des conséquences sur leur santé, du fait des décibels produits par le passage répétitif de trains d'1Km 50 de long, qui sera forcément supérieur aux normes autorisées.                  De plus, le risque d'accident va augmenter sur cette voie, celle - ci étant relativement vétuste, et non entretenue régulièrement car de nombreux arbres ne sont pas élagués régulièrement.                  Enfin, cela provoquerait également une dégradation de la valeur des biens immobiliers construits le long de la voie ferrée pour les personnes propriétaires de leur logement                  En conséquence, pour l'ensemble de ces raisons, il me parait vraiment inopportun que ce projet de nouvelle autoroute ferroviaire passe par notre commune, NEUILLY SUR MARNE.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

<b>LIGNE RFF : SECTEUR 2</b>										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Mail 121	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			<b>X</b>	<b>X</b>			<p><b><u>M. LEMONNIER :</u></b>                      Actuellement, la situation des trains de marchandises et de voyageurs est déjà insupportable à Neuilly sur Marne. Nous résidons à moins de 30 mètres de la voie ferrée et l'immeuble a proximité de notre maison est situé a environ 10 mètres de celle-ci. Cette voie ferrée est surélevée et il n'y a comme protection en contrebas, qu'un simple grillage ou se trouvent une grande aire de jeu pour les enfants et un parking.                      A l'heure actuelle, déjà, il n'y a aucune garantie de sécurité vis-à-vis des résidents et des habitations, notamment en raison de la nature des produits transportés 'matériaux extrêmement dangereux (radioactifs !!!) des trains de marchandises.                      Si ce projet se réalise, l'augmentation du trafic va augmenter considérablement les risques.                      Nous sommes régulièrement réveillés la nuit par le bruit et les vibrations malgré le double-vitrage et les fenêtres fermées.                      Dans l'état actuel des choses, il aurait fallu couvrir les voies qui traversent les zones d'habitations.                      Nous sommes absolument contre ce projet qui ne va qu'aggraver la situation actuelle, et de plus, déprécier fortement la valeur de notre maison.</p>
Mail 123	<b>X</b>				<b>X</b>			<b>X</b>		<p><b><u>M. MAHEAS, en tant que citoyen :</u></b>                      Si nous ne pouvons que nous réjouir d'une politique visant à limiter le trafic routier au profit du rail, le projet d'autoroute ferroviaire n'est pas de nature à rassurer les habitants de la région parisienne, déjà exposés aux nuisances sonores.                      Si je comprends bien, les impacts dans cette zone étant jugés faibles, il ne sera procédé à aucune étude détaillée et aucune mesure de réduction ne sera envisagée. Cela me semble inacceptable.                      Plusieurs points figurant dans les documents me semblent peu précis, voire contestables.                      - les évaluations acoustiques présentées ne sont pas cohérentes avec les mesures effectuées par le département et les communes. D'après ces mesures, la voie de fret a été classée comme infrastructure de type 1, entraînant des nuisances qui sont déjà jugées excessives. Les évaluations des études d'impacts semblent minimisées. Cela ne reflète pas la perception des nuisances par les populations (concrètement, il est impossible de tenir une conversation en extérieur au passage d'un train, même à plusieurs dizaines de mètres de la voie).                      L'état et l'entretien des infrastructures doivent également être pris en compte. Or, depuis plusieurs années, les pouvoirs publics ont le plus grand mal à évoquer ce point avec RFF.                      En résumé, pour ce qui concerne l'est parisien, des études plus poussées, davantage de concertation et des engagements concernant l'existant me semblent nécessaires.                      Ouvrages d'art, pose de parois antibruit, et même élagage de la végétation : on parle de ces sujets, qui sont de la responsabilité de RFF, depuis plus de 10 ans maintenant dans les conseils municipaux concernés, sans avancée notable</p>
Mail 124	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>		<p><b><u>M. MAHEAS, maire de Neuilly-sur-Marne :</u></b>                      La ville de Neuilly-sur-Marne est traversée du nord au sud par la ligne ferroviaire de Grande Ceinture,                      En ma qualité de Maire de Neuilly-sur-Marne, j'émet un avis défavorable sur ce projet pour les motifs suivants :                      Les ouvrages ferroviaires situés à Neuilly-sur-Marne, notamment le grand viaduc traversant la Marne et l'ex RN34, sont dans un état de dégradation très avancé. Cet état engendre aujourd'hui des problèmes importants de sécurité qu'il est nécessaire de résoudre avant d'entrevoir toute modification d'usage.                      En effet, la structure du viaduc ferroviaire est fortement usée et présente de très nombreuses épaufrures donnant à voir le ferrailage du béton armé ainsi que des traces d'infiltrations importantes qui attaquent le mortier. Le descellement de certains blocs de bétons a contraint le gestionnaire du site à condamner les espaces sous les arches utilisées initialement pour du stationnement. On ne peut que s'interroger des conséquences de l'augmentation du trafic dans un tel contexte.                      Si le ferroutage apparait comme une solution pertinente, il n'est pas acceptable, en revanche, que l'itinéraire retenu traverse une zone dense d'habitations</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>et d'équipements comme a Neuilly-sur-Marne.</p> <p>D'autant plus que, dans le contexte actuel du Grand Paris où le territoire communal est identifié comme zone de densification urbaine, il eut été préférable que Réseau Ferré de France procède de la même démarche et propose un autre itinéraire contournant les zones denses de la Seine Saint Denis.</p> <p>A cet égard, les impacts du projet sur le bruit et les vibrations ainsi que le transport de matières dangereuses sont des sujets essentiels dès lors qu'ils se posent dans des territoires urbanisés. Ils sont mal traités dans le dossier. La circulation des trains aura des incidences significatives sur le bruit et les vibrations.</p> <p>Le dossier n'apporte aucune précision sur les mesures compensatoires mises en œuvre pour éviter l'aggravation des nuisances qu'ils subissent déjà. Cette remarque est loin d'être anecdotique. 804 bâtiments, soit environ plus de 10 000 nocéens sont concernés par la zone exposée au bruit, du à l'infrastructure ferroviaire. Il est simplement inconcevable que le dossier ne comporte pas de propositions d'implantation d'écrans acoustiques sur le territoire de Neuilly-sur-Marne. Sur cet unique point, le projet ne saurait être autorise en l'état.</p> <p>Les enjeux environnementaux du projet résident avant tout dans le report modal de la route vers le ferroviaire d'une partie du transport de marchandises entre l'Espagne et l'Europe du Nord. Les avantages induits (réduction de la pollution de l'air, sécurité routière, décongestion routière, consommation énergétique) s'entendent à l'échelle nationale. Les bénéfices auront des retombées très limitées à l'échelle de Neuilly-sur-Marne, rendant l'acceptation du projet par la population impossible.</p> <p>Enfin, je m'interroge sur les conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête publique, conduite sur une durée d'un mois en pleine période estivale. Bon nombre de mes concitoyens, en vacances, n'auront pas l'occasion d'en prendre connaissance et d'y exprimer leur avis à temps. C'est une situation que je déplore, particulièrement au regard de l'importance du sujet.</p> <p>Je souhaite que cet avis soit consigné à l'enquête publique en cours.</p>
Cour 15										<p><b>M. MAHEAS</b>, maire de Neuilly-sur-Marne</p> <p>Double emploi avec le mail, à ne pas prendre en compte</p>
Mail 126	X	X	X	X	X	X	X			<p><b>M. VARHEGYI</b>, résidant à Neuilly-sur-Marne, Ingénieur spécialisé dans la sécurité et la gestion des risques :</p> <p>J'habite Neuilly sur Marne, au 14ème étage d'un ensemble résidentiel de 8 immeubles sur le boulevard Aristide Briand riverain du tronçon Sucy- Noisy- le- - Sec, impacté par le projet d'autoroute ferroviaire atlantique.</p> <p>Actuellement, le fret de 350m circulant représente déjà une nuisance importante, devenant pénible lors des phases de freinage aux fréquences acoustiques élevées.</p> <p>J'ai pris connaissance du projet à travers un article sur un avis défavorable de l'ARAF et été informé de l'existence d'une enquête publique, dans ma commune, seulement par le bouche à oreille, à 3 trois jours de la fin de la date de fin de consultation.</p> <p>La communication sur cette enquête publique est très insuffisante, s'effectue sur une période très courte et estivale peu propice a une consultation de qualité.</p> <p>La consultation s'appuie sur une étude d'expert dont même ma formation d'ingénieur spécialisé dans la sécurité et la gestion des risques rend la lecture difficile et manque d'éléments facilitant la prise de conscience des impacts pour les riverains, ne serait-ce qu'un plan du tracé du parcours de l'autoroute ferroviaire atlantique.</p> <p>Notons également que le « cahier des observations » disponible en Mairie, de taille très réduite et déjà saturé ne m'as pas permis d'y apporter mes observations et a nécessité le recours au registre en ligne.</p> <p>Concernant l'étude d'impact sur l'environnement, le volet des impacts acoustiques comporte de nombreux points discutables :</p> <p>D'abord, on constate qu'elle ne prend pas en compte les densités de peuplement alors même qu'une partie du tracé, notamment les tronçons Sucy-Noisy le Sec, passe par des zones urbaines densément peuplées à proximité des voies.</p>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
								<p>Ensuite, cette étude écarte toute action de compensation et même d'étude détaillée, si l'écart induit par le projet est supposée inférieur à 2 dB(A) et ce, quel que soit le niveau de nuisances sonores existantes.</p> <p>C'est faire l'impasse sur les conséquences sanitaires néfastes concrètes de seuils sonores critiques pour les populations y étant régulièrement exposées et démontrées par de nombreuses études.</p> <p>Est-ce dire que RFF peut accumuler des dizaines de projets avec un impact de 1.99 dB(A) jusqu'à atteindre des seuils humainement intolérables pour les riverains ? Cette approche n'est pas acceptable et ne sera pas acceptée.</p> <p>Une étude détaillée est nécessaire sur l'ensemble des zones urbaines à forte densité de peuplement.</p> <p>Par ailleurs cette étude d'impact acoustique pose plusieurs hypothèses contestables tendant à minimiser artificiellement l'impact du projet et la nécessité d'une étude plus approfondie et écarte des éléments d'étude importants en termes d'impact acoustique:</p> <p><b>1. Un « bonus » de 6 dB(A) est accordé</b> d'office aux convois de l'autoroute ferroviaire issus d'un matériel plus moderne. Cependant l'impact réel de ce matériel doit être distingué entre phases de freinage et phase de circulation. Si les 6dB(A) de « bonus » sont associés comme indiqué au gain issu de système de freinage composite, cela signifie que les zones riveraines dont la nuisance sonore actuelle n'est pas liée aux phases de freinage, font l'objet d'un impact majoré de 6dBA par rapport à la moyenne présentée dans l'étude. De quoi dépasser partout le fameux seuil des 2dBA présenté comme pré requis à une étude détaillée des tronçons à impact significatif.</p> <p><b>2. Le choix d'une circulation de 2007</b> pour décrire la circulation actuelle s'avère sans pertinence une fois confrontée aux réalités de 2014. Les données de fréquence de circulation de fret quotidienne qui y sont présentées sont largement supérieures à ceux constatés aujourd'hui en 2014 (de l'ordre du double).</p> <p>De plus les projections pour définir la circulation de fret de « référence » à la date du projet et du programme ne sont pas justifiées et semblent très contestables au vu des réalités observées. Ces projections « hors projet » font apparaître une augmentation de 50% de circulation sur une base de 2007 dépassant déjà de loin la circulation actuelle. Ajoutons à cela que dans d'autres parties de l'étude portant sur l'aspect positif des volumes (modèle économique, réduction d'émission de CO2) le nombre de trains prévus au programme dépasse ceux présentés dans le tableau d'impact acoustique ? Cette surévaluation manifeste de la circulation de référence hors projet, associée à une sous-évaluation incohérente de la circulation programmée minimise artificiellement l'impact proportionnel du projet et du programme cible et remet sensiblement en cause la crédibilité de l'étude.</p> <p><b>3. Les zones urbaines de forte</b> densité de population comme celui du tronçon de Sucy-Noisy-le-Sec, comportent une signalisation et des arrêts-freinages nombreux pour les convois. La fréquence des freinages nécessaires augmente considérablement lorsque la longueur du train passe de moins de 350m à 1050m pour des raisons sécuritaires évidentes. De plus, les 655m de longueur supplémentaire entraînent l'exposition aux nuisances acoustiques du freinage de nouvelles zones riveraines. L'étude occulte complètement cet impact entraînant localement des augmentations des nuisances sonores supérieures à 2dB(A).</p> <p><b>Sur le volet de sécurité</b>, l'étude d'impact ne fait pas apparaître les risques associés à une augmentation des risques d'accident liés à une charge plus importante de ces voies « complémentaires » réputées peu entretenues alors même qu'il est acté que pourront être transportés plusieurs produits dangereux (matières soumises à une inflammation spontanée, matières infectieuses, matières corrosives, matières et objets dangereux divers ...).</p> <p>Alors même que le problème de l'entretien des voies par RFF est aujourd'hui posé à plusieurs niveaux, on peut considérer comme déraisonnable cette impasse dans l'étude d'impact.</p> <p>Enfin, l'absence d'étude sur l'impact de la valeur foncière du projet sur les zones riveraines traversées est une lacune criante pour le volet évaluation économique.</p> <p>La mise en place d'autoroutes ferroviaires est à soutenir pour des motivations écologiques largement partagées. Mais sa mise en place doit se faire dans des conditions sensées, nécessitant l'évitement des zones urbaines densément peuplées pour des raisons évidentes.</p> <p>Soulignons également que la saturation de ces lignes en zone urbaine, ne permet plus de les exploiter pour des projets de transports publics de passagers</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
<b>←Observations, courriers et/ou courriels</b>	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										qui eux, ont pleinement leur place dans ces zones, présentent des nuisances plus faibles et ont un impact écologique et de soulagement de la circulation routière tout aussi important. Au vu de ces éléments, le choix de l'étude d'impact d'écarter la nécessité d'une étude détaillée sur les conséquences de la circulation sur les tronçons traversant des zones urbaine de forte densité de population comme celui de Sucy- Noisy le Sec apparait inacceptable. En l'état de l'étude ne permettant pas de connaitre les impacts réels pour les riverains je ne peux que donner un avis fortement défavorable à ce projet menaçant potentiellement la sécurité et l'environnement de dizaines de milliers de riverains.
Mail 129										<b>M. VARHEGYI</b> identique au mail 126, à ne pas prendre en compte.
Mail 130	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>			<b>X</b>		<b>M. BOUCAUD :</b> Nous habitons à proximité de la voie de chemin de fer (rue Jules Lamant & ses fils) et sommes déjà confrontes aux nuisances sonores (jour et nuit) ou, l'été, il est impossible de dormir la fenêtre ouverte ! L'impact environnemental serait énorme (augmentation du bruit, vibrations, pollution puisque fonctionnement des motrices au diesel) avec les conséquences qui vont avec : stress, problème de sommeil et de santé, Sans parler du risque de transport de produits dangereux. Il serait judicieux de prévoir un itinéraire de contournement des villes traversées en évitant ainsi de perturber encore notre qualité de vie. En déduction, nous sommes fermement opposés à ce projet en l'état et souhaitons être informés de son évolution.
Mail 137	<b>X</b>		<b>X</b>					<b>X</b>		<b>ANONYME :</b> De retour de vacances, j'ai été avertie par un voisin, de l'existence de l'enquête publique, qui n'a bénéficié d'aucune annonce et publicité, sur une durée de seulement un mois et en plein été ! Les centaines de page de l'étude d'impact sont totalement déconnectées avec les réalités d'aujourd'hui et n'apportent aucune information réellement utile sur les nuisances sonores concrètes de ce projet. La réalité est pourtant humainement très simple dans mon appartement longeant le bd Aristide Briand qui donne sur la voie ferrée concernée par le projet. Aujourd'hui, quand un train de fret passe on mesure 85 dB. Mes enfants sont parfois réveillés même la fenêtre fermée quand le train freine en pleine nuit. Garder la fenêtre ouverte la nuit est incompatible avec tout sommeil. Le projet propose de plus que doubler le nombre de ces trains et tripler leur taille et donc leur temps de passage par rapport a ceux que je compte comme riveraine (le tableau avec des chiffres de fret 2007 en total décalage avec la réalité constatée, m'a inquiété). L'étude s'efforce de lisser les problèmes par des exercices chiffrés douteux, n'apporte pas de garantie sur ce qui se passera dans l'avenir (volumes et nature des marchandises). Cette voie ne sera-t-elle pas d'ailleurs accessible à d'autres operateurs européens comme les règles européennes de libre concurrence l'exigent ? On me propose en gros de laisser allumé un aspirateur bruyant dans ma demeure pendant une heure de plus par jour. C'est ça l'impact de seulement 0.2dBA conclut par l'étude ? Drôle de manière de présenter les choses. Quelle idée de faire passer des trains d'une autoroute ferroviaire atlantique en plein cœur de la région la plus densément peuplée de France alors même qu'on manque de transports ferroviaires en commun. Mon avis est très défavorable à ce projet ou les risques et nuisances ne sont pas sérieusement étudiés ou sont grossièrement minimisés et écartés pour ne pas étudier de mesures de compensation.

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Mail 138	<b>X</b>		<b>X</b>			<b>X</b>	<b>X</b>			<p><b><u>M. DUPONT Avis :</u></b> Etant proche de la voie ferrée, nous sommes contre le passage de l'autoroute ferroviaire a Neuilly- sur- Marne. Nous subissons déjà quelques nuisances sonores dues à certains trains et nous ne pouvons accepter d'en subir plus. Ceci nuirait à notre qualité de vie, particulièrement aux beaux jours ainsi que la nuit. Par ailleurs, cela apporterait une moins value a notre bien immobilier récemment acquis.</p>
Mail 140	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>					<b>X</b>		<p><b><u>ANONYME :</u></b> Qu'en est-il des mesures qui seront prises pour lutter contre le bruit ? J'habite à 500m de la ligne de chemin de fer qui n'est même pas insonorisée. Cela est déjà bien difficile aujourd'hui avec le trafic existant. Il risque d'y avoir sur ces trains des déchets nucléaires et autres produits toxiques. Qu'avez-vous prévu en cas d'accident ? Quelles mesures seraient prises pour protéger les habitants ? Sans compter l'énorme moins value que cela va apporter à nos logements En ce qui concerne le projet de cette autoroute ferroviaire, je suis oppose au trace passant par NEUILLY SUR MARNE.</p>
Mail 145	<b>X</b>							<b>X</b>		<p><b><u>ANONYME :</u></b> Je suis contre ce projet qui va occasionner une augmentation des nuisances sonores déjà présentes aux passages des quelques trains existants.</p>
Mail 146	<b>X</b>					<b>X</b>		<b>X</b>		<p><b><u>Mme LAPIE :</u></b> NON au projet d'autoroute ferroviaire atlantique car les trains de marchandises font déjà de trop grosses vibrations dans ma maison qui ont déjà fait tomber des cadres et des bibelots, alors si il y a en plus des trains de 1050 mètres, qu'est ce qui risque d'arriver à ma maison !... Et cela est sans parler du bruit que cela cause surtout l'été si j'ouvre mes fenêtres je n'entends plus la télé voire je ne parle pas à mes enfants pendant le passage des trains qu'il y a actuellement. Et je ne vous parle pas des dégâts colossaux que cela pourrait engendrer en cas de déraillement d'un train de 1050 mètres en ville !!!!!</p>
Mail 147	<b>X</b>							<b>X</b>		<p><b><u>M. ESTRIGA :</u></b> Identique au mail précédent, à prendre en compte.</p>
Mail 148	<b>X</b>							<b>X</b>		<p><b><u>ANONYME :</u></b> Le PROJET d'autoroute ferroviaire atlantique est une pure hérésie. Je confirme donc être contre un projet de cet ordre sur la ville de Neuilly-sur-Marne. Au delà de la complexité technique évoquée par Monsieur Le Maire de Neuilly-sur-Marne, il ne faut pas négliger les répercussions phoniques et environnementales qu'une implantation telle que celle-ci aurait sur la qualité de vie des riverains. Nous subissons déjà le bruit des trains de marchandises alors que mon habitation se situe à 500m du rail concerné. Je n'ose imaginer qu'elles seront les répercussions d'un tel projet sur la ville de Neuilly-sur Marne.</p>
Mail 152	<b>X</b>		<b>X</b>					<b>X</b>		<p><b><u>M. DJOUADI :</u></b> Je comprends parfaitement les enjeux écologiques mais je ne comprends absolument pas comment on peut autant négliger le problème sanitaire lie au bruit. Bon nombre d'enquêtes ont mis a jour de sérieux problèmes et je ne citerai que ceux émis par l'Anses (Agence nationale de sécurité sanitaire l'alimentation, de l'environnement et du travail) dans un rapport intitulé « Evaluation des impacts sanitaires extra-auditifs du bruit environnemental » Effets immédiats : Perturbations du sommeil ; Gene / Effets à moyen et à long termes : Troubles de l'apprentissage scolaire ; Infarctus du myocarde. Sources : <a href="https://www.anses.fr/sites/default/files/documents/AP2009sa0333Ra.pdf">https://www.anses.fr/sites/default/files/documents/AP2009sa0333Ra.pdf</a> Vous comprendrez que pour préserver notre sante et celles de nos enfants, je suis oppose a ce projet.</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Mail 154	X			X			X			<b>ANONYME :</b> En ma qualité de résidente de Neuilly sur Marne, je donne un avis défavorable pour le projet autoroutier ferroviaire Atlantique, compte tenu de l'impact des nuisances sonores et la dévaluation de l'immobilier que cela peut engendrer, surtout pour les gens qui viennent juste d'acquérir un bien.
Mail 160	X					X		X		<b>ANONYME :</b> Je préfère que le trajet de cette nouvelle autoroute ferroviaire ne passe pas par Neuilly sur Marne car l'actuelle voie de fret crée déjà de nombreuses nuisances sonores et cela ne fera que s'accroître avec l'augmentation du trafic.
Mail 162			X			X	X			<b>ANONYME :</b> Nous sommes contre ce programme de réalisation d'autoroute ferroviaire qui risque de mettre en périls les habitations proches des voies ferrées et de déprécier leur prix. En outre, aucune disposition ne semble avoir été prise pour assurer la sécurité des riverains
Mail 163	X						X			<b>Mme DIAU :</b> J'émet un avis défavorable à ce projet d'autoroute ferroviaire. Les nuisances sonores seront insupportables au passage accéléré des trains de marchandises.
Mail 165	X							X		<b>ANONYME :</b> Je suis défavorable à ce projet qui entrainera une augmentation des nuisances sonores et visuelles déjà notables pour une petite ville telle que Neuilly sur Marne.
Mail 167	X			X			X			<b>ANONYME :</b> Manque d'information pétition reçue dans la boîte aux lettres le 11 juillet (période de congés) délais un peu court pour se manifester. nuisances supplémentaires évidentes qui nécessitent des aménagements afin de préserver les riverains
Mail 168	X			X			X			<b>Mme PAILLARD :</b> La ligne de chemin de fer passe très près d'un certain nombre d'habitations à Neuilly-sur-Marne. Le passage des trains de marchandises (peu nombreux à ce jour) s'entend déjà fort bien et de loin, alors quand ce sera une "autoroute" ... J'ai consulté sur le site viia.fr les documents portant sur le nombre de trains et l'impact mais ils sont fort techniques et il est donc difficile de se faire une idée des nuisances que les nocéens devront subir. J'ai interrogé par mail le cabinet du Maire, mais je n'ai aucune réponse à ce jour ...Aucune information non plus sur ce projet ou l'enquête publique dans la revue municipale ou autre .... De plus ce projet démarre mal avec des tunnels trop bas !!! ce n'est pas un gage de sérieux. Je ne suis donc pas favorable au passage de cette autoroute ferroviaire à Neuilly sur Marne.
Mail 169	X			X			X			<b>ANONYME :</b> Je trouve cela scandaleux votre enquête sans même prévenir les citoyens, je l'apprends ce dernier jour. Nous avons vécu pendant 10 ans à côté d'une voie SNCF et je peux vous dire que les nuisances sonores sont terribles que ce soit en été ou comme en hiver. Nous vivons déjà en région parisienne les nuisances sonores ainsi que la pollution sont déjà suffisants durs à supporter. Nous avons décidé de s'éloigner d'une ligne SNCF ce n'est pas pour la retrouver. Venez vivre dans les habitations qui sont juste à côté et vous verrez. De plus, nous avons déjà des nuisances avec la nationale 34 cela suffit!!!! Bien entendu, votre projet on n'en veut pas!!
Mail 170	X						X			<b>ANONYME :</b> Votre projet on n'en veut pas !! On subit déjà assez de nuisances sonores !!

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concertation et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Mail 171	X						X			<b>ANONYME</b> Je suis <u>contre</u> l'autoroute ferroviaire. En effet, j'habite à coté de la voie ferrée et il sera impossible de vivre à coté d'une autoroute! De plus cela va dégrader l'environnement actuel qui est très verdoyant et relativement calme. Non à l'autoroute ferroviaire!
Mail 172	X			X			X			<b>Mme LABRO :</b> Mon pavillon se trouve à plus ou moins 25 m de la voie ferrée, nous arrivons à supporter le bruit et les vibrations des trains malgré quelques désagréments (réveil pendant la sieste des enfants, impossibilité de converser dans le jardin etc. ) Mais augmenter leurs fréquences serait intolérable car il est prouvé que la pollution sonore est néfaste pour la santé, (insomnie, stress...) Derrière la voie se trouve une zone industrielle, pourquoi ne pas déplacer la voie pour l'éloigner des habitations et la faire passer dans la zone qui est déserte le WE. Un mur antibruit est nécessaire dans toute la rue du sentier de la carrière.
Mail 173	X						X			<b>M. CHATREAU :</b> Le projet d'extension des voies de chemin de fer qui se trouvent sur notre commune de Neuilly- sur-Marne et qui passent a une vingtaine de mètres de notre maison serait d'une nuisance extrême. Celles existantes actuellement sont civiles, militaires et marchandises et sont déjà sources de nuisances sonores et de pollution de jour comme de nuit car les convois passants sont lourds et bruyants. Depuis longtemps nous demandons un mur antibruit sans succès. La perspective avec ce projet que les nuisances augmentent d'autant plus s'il y a un élargissement des voies avec des convois encore plus lourds et longs serait pour nous désastreux. Nous sommes contre ce projet et espérons qu'il sera invalidé.
Cour 16	X	X	X			X		X		<b>Mme MESSINGER :</b> Les habitants de Neuilly-sur-Marne sont informés par hasard, au dernier moment, d'un projet existant depuis fort longtemps ; je ne suis pas dupe, il y a l'intérêt des multinationales et capitalistes. Nuisances déjà existantes : relevé fait le 15 juillet, des passages actuels, soit le jour, 1 train toutes les 3 minutes, la nuit, 1 train toutes les 14 mn, cela est déjà insupportable, d'autant que je suis cardiaque ; je ne peux envisager un déménagement (petit retraite) Le trafic supplémentaire futur aura un impact sur la santé publique, la sécurité, les BRUITS, vibrations, poussières, environnement immédiat. Ajouter à cela, des ponts en très mauvais état (chute de pierre) Crainte de spoliation des biens des propriétaires, baisse du patrimoine, fruit d'une vie de travail. Pour que ce projet se réalise, il faut prendre les mesures adéquates (protection par mur antibruit, couverture contre risques d'accident de convois de matières dangereuses)
<b>Total</b>	<b>9 1</b>	<b>2 0</b>	<b>3 7</b>	<b>2 1</b>	<b>2 5</b>	<b>4 3</b>	<b>1</b>	<b>7 1</b>	<b>2 4</b>	<b>Total des occurrences commune de Neuilly-sur-Marne</b>
<b>COMMUNE DE VILLEMOMBLE (93)</b>										
Cour 1	X			X	X	X		X		<b>Lettre de M. Patrice CALMEJANE, maire de la commune de VILLEMOMBLE, adressée au président de la commission d'enquête, du 19 juin 2014</b> Exprime un avis défavorable au projet, pour les raisons suivantes : 1°) La façon dont est conduite l'enquête est contestable (période de vacances, absence de réunion publique, dans cette ville de 30 000 habitants La Concertation ne respecte pas l'esprit des textes en vigueur et est conduite dans la précipitation, aux dépens des droits et devoir d'expression du citoyen 2°) Désapprobation du principe de l'autoroute ferroviaire en milieu urbain dense, propre à la région Parisienne, ne pouvant entraîner que nuisances permanentes et conflits, voire contentieux à répétition ; seul le contournement de la région Parisienne doit être envisagé, ceci n'interdisant pas les dessertes périphériques

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

<b>LIGNE RFF : SECTEUR 2</b>										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
<b>←Observations, courriers et/ou courriels</b>	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>3°) Sur toute la longueur de la commune, 3,8 kms, on dénombre 9 ponts supérieurs, 1 passerelle et un tunnel ; de surcroît sur d'anciennes carrières souterraines, en zone dense ; ce qui est inacceptable. Dans la commune, s'applique un arrêté préfectoral approuvant le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures terrestres de l'Etat dans le département, en date du 21 mai 2013, définissant les zones de protections acoustiques. Au cas d'espèce, cette ligne ferroviaire est classée en catégorie 1, et affecté, de part et d'autre de l'infrastructure, en périmètre de 100 mètres. Dans toute consultation, notamment en matière de permis de construire, les services SNCF/RFF ne manquent pas de rappeler cette importante prescription, servitude particulièrement lourde, qui obère les projets de particuliers.</p> <p>Plus grave, la ligne de grande ceinture actuelle, au droit du pont-route de la rue des 3 frères, est sur le site répertorié d'anciennes carrières souterraines, non comblées (Atlas des carrières souterraines du département 93)</p> <p>Sur la 1<sup>o</sup> moitié de son parcours, il convient, à minima, de couvrir l'ouvrage, puisqu'il se situe en tranchée inférieure, avec la mise au gabarit</p> <p>Sur la 2<sup>o</sup> moitié, à niveau de terrain naturel, au droit immédiat de grands ensembles et de lycées, il est indispensable de prévoir les infrastructures nécessaires pour remédier au bruit, à l'effet de souffle, et aux vibrations, en mettant en place les dispositifs techniques soumis à l'agrément préalable de la commune.</p> <p>Les populations ne peuvent pas êtres exposées à de nouvelles nuisances quelles qu'elles soient. Le projet ne traite pas des remèdes techniques ponctuels à mettre en place et n'apporte pas de réponse.</p> <p>Demande accusé réception et jonction au dossier d'enquête.</p>
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences, commune de Villemomble</b>
<b>COMMUNE DE NOISY LE SEC (93)</b>										
Obs 1		X		X					X	<p><b>MM. PLAZIO et FETTAL, Mme FETTAL :</b> Il serait plus logique que l'AFA se poursuive sur la gauche de Paris ; il est vrai que de ce côté (75/92) que les désagréments sont laissés aux départements pauvres, en l'occurrence le 93</p> <p>Nous avons les autoroutes A1 /A3/ A86, la voie ferroviaire qui a déjà un trafic important ; on veut en plus que les produits toxiques, sur trains de 1500 mètres, traversent le département ; et je ne parle pas de l'usine de méthanisation ; cela suffit, les pauvres n'ont pas à tout accepter.</p>
Obs 2	X			X	X	X			X	<p><b>M. MONNOT, président de TRAM-NON (Association contre le projet d'extension de la ligne de tramway, à Noisy-le-Sec, « Grand-Paris »)</b> Favorable au report modal (de la route vers le rail) ; on doit s'interroger sur le tracé de l'AFA, pourquoi encore choisir de passer par le 93, déjà pénalisé par des infrastructures lourdes ?</p> <p>Il est particulièrement choquant que les documents de l'enquête ne fassent pas clairement apparaître l'emplacement de cette autoroute : ainsi on ne peut juger de l'impact en termes de nuisances sonores et vibratiles, et également impact des travaux nécessaires, pour adapter l'infrastructure.</p> <p>L'étude d'impact ne permet donc pas de connaître la dégradation éventuelle en terme environnemental, pour les riverains</p>
Obs 3	X								X	<p><b>M. JEBRI :</b> Noisy-le-Sec est fortement pénalisé par une infrastructure lourde et trop de nuisances sonores. Si on rajoute encore, ça devient invivable</p>
Obs 4	X	X		X					X	<p><b>Mme JEBRI :</b> La voie ferrée de Noisy est dans une zone assez dense, beaucoup d'immeubles sont très proches ; il y a déjà des nuisances sonores et on veut en rajouter avec des vibrations, des produits qui peuvent être dangereux.</p> <p>Dans la zone, il y a déjà l'A1, l'A86 ; c'est dommage que les nuisances passent par Noisy-le-Sec.</p>



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS	Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
Obs 5				X	X	X	X	<b>M. SIMON, vice président de TRAM-NON (Association contre le projet d'extension de la ligne de tramway, à Noisy-le-Sec, « Grand-Paris »)</b> 1° remarque : il est très curieux que l'enquête publique en cours soit un « rattrapage » de la 1° qui avait curieusement « oublié » Noisy. Pourquoi cet oubli ? 2° remarque : c'est une bonne chose de transférer le trafic routier sur les chemins de fer.. mais pourquoi une fois de plus, réaliser ceci, sur le 93, et notamment NOISY ? et non sur l'Ouest Parisien ? 3° remarque : faire une enquête l'été... c'est se moquer du monde 4° remarque : ce dossier est monstrueux, plusieurs milliers de pages, sans sommaire d'ensemble : très difficile de l'appréhender sérieusement. 5° remarque : l'AFA empruntera le passage à niveau (exemple RN 186), bloquant une nouvelle fois la circulation, plusieurs fois par jour.
Obs 6	X			X	X		X	<b>M. RICHARDET :</b> Difficile de comprendre en parcourant plusieurs milliers de pages ! de tels documents ne peuvent qu'entretenir le flou autour des questions que je me pose ; Quel impact pour Noisy-le-Sec ? Ville déjà traversée par une autoroute, des voies ferrées, un tramway très sonore, Zone déjà très saturée en nuisances sonores.. merci d'arrêter là les excès.. Et si vous envisagiez de passer par l'Ouest de Paris ?
Obs 7	X	X		X	X	X	X	<b>Lettre au registre, de M. Laurent RIVOIRE, maire de Noisy-le-Sec, datée du 18 juillet 2014</b> Rappelle que la 1° enquête avait omis un certain nombre de communes, dont Noisy et que grâce à leur mobilisation, cette 2° enquête publique a pu avoir lieu. Etonnement par rapport à ce projet lourd d'enjeux pour le cadre de vie des populations, qui n'a fait l'objet d'aucun échange préalable avec les partenaires ferroviaires de la ville (élus, services municipaux, habitants) Sur le fond du projet, accord sur le principe du ferroutage (avantage en matière d'écologie) ; mais les conditions de ce report modal doivent être dûment appréhendées et acceptables, sans dégrader le cadre de vie ; considère que les garanties ne sont pas apportées. Comment peut-on imaginer faire passer l'AFA dans des zones densément peuplées d'Ile de France ? même un nombre réduit de circulations supplémentaires produira des nuisances significatives, surtout la nuit. Le nombre de circulation annoncé (2 à 4 allers et retours quotidiens en 2021), mais quelles perspectives pour 2030 et 2040 ? penser à la raréfaction du pétrole doit à terme, augmenter le report modal.. Quant à la nature des marchandises transportées, elles sont inquiétantes ; en effet, sur 10 ans, avec 4 ARQ, ce sont près de 30 000 passages dont il est question ! Il faut reporter ce trafic sur des zones moins peuplées, pour éviter les accidents. Pourquoi la Seine-St-Denis est elle encore concernée par un tel projet ? pourquoi ne pas contourner à l'Ouest de Paris ? Noisy-le-Sec souffre déjà beaucoup de son enclavement et est encore marqué par l'arrivée de grandes infrastructures autoroutières, ferroviaires et navigables..auxquelles il faudra rajouter les contraintes du futur viaduc de la ligne 11 du métro. Pour toutes ces raisons, émission d'un avis défavorable au projet d'AFA ; demande à RFF ainsi qu'à l'Etat qui sont à l'initiative de ce projet, d'engager une concertation préalable avec l'ensemble des acteurs concernés, en vue de l'émergence d'un scénario alternatif..
Obs 8	X	X		X	X	X	X	<b>Mme SCHEYDER :</b> Favorable au report modal, enjeu évident de développement durable, mais qui ne doit pas être fait au détriment des riverains ; Le tracé doit être revu pour éviter les zones urbaines denses ; Manque d'informations sur ce tracé. Des aménagements doivent être construits pour ce grand projet, annoncé subitement, avec impact de bruits importants (tels que murs antibruit) Déception en constatant que dans le quartier « Petit Noisy » des murs antibruit – tant attendus – sont en cours d'achèvement.

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concertation et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										<p>Demande études complémentaires sur le bruit, mises à disposition du public concerné, demande la réduction de la vitesse des convois.</p> <p>Dénonce l'opacité des enquêtes publiques, sans concertation avec élus et associations, sans informations préalables.</p> <p>Inquiète sur la sécurité, car des rapports montrent que l'état des voies sur ces secteurs, est c a t a s t r o p h i q u e</p> <p>Dénonce la longueur des convois supplémentaires, pouvant transporter des matières dangereuses ;</p> <p>Projet bâclé, sorti de « je ne sais quel chapeau ».</p> <p>Un rapport de la cour des comptes sur les autoroutes ferroviaires existantes, montre qu'elles n'ont toujours pas atteint leur équilibre, sans aide publique.</p>
Obs 9	X	X		X					X	<p><b><u>Association Noiséenne pour le respect des conditions de vie des riverains jouxtant les voies ferrées, Mme Girard, présidente</u></b></p> <p>Favorable au projet dans sa conception (moins de pollution et nuisances routières) mais pas détriment des riverains SNCF.</p> <p>Forte inquiétude des riverains SNCF à Noisy-le-Sec, en raison de :</p> <p>Importante emprise de la SNCF sur la ville, trafic intense, plus de <u>1500</u> trains par jour (fret et voyageurs) !!</p> <p>Annonce de convois de 800 à 1000 mètres, aggravant les nuisances sonores, les vibrations du sol, sans oublier la dangerosité des matières transportées.</p> <p>La vitesse annoncée de 100 kms/h est excessive pour une telle longueur de trains, accentuant les vibrations et bruits, phénomène constaté avec la mise en service du TGV-Est</p> <p>Respecter l'environnement humain, en évitant impérativement la traversée de zones urbanisées.</p>
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>Total des occurrences commune de Noisy-le-Sec</b>
<b>COMMUNE DE ROMAINVILLE (93)</b>										
										<b>Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.</b>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de Noisy-le-Sec</b>
<b>COMMUNE DE GAGNY (93)</b>										
Mail 11 et Cour 11	X	X		X	X	X			X	<p><b><u>Association « Environnement 93 » M. REDON, Président :</u></b></p> <p>Une concertation semblable à celles menées à TARNOS et à DOURGES (en 2013) aurait dû être menée ailleurs, et en particulier en Ile de France et en Seine-St-Denis. Pourquoi les habitants du 93 n'ont-ils pas été consultés ou au moins informés, avant une enquête publique pour laquelle l'information s'est réduite au strict minimum ?? l'absence d'information suffit à rejeter le projet.</p> <p>Le projet impacte plus de la moitié des villes de Seine-St. Denis mais il a fallu attendre l'enquête publique de mai à juin 2014, pour découvrir et appréhender les conséquences de ce nouveau trafic.</p> <p>On affirme que les nuisances sonores induites par ces convois sont minimes, mais elles s'ajoutent malgré tout, aux nuisances et bruits aériens et autoroutiers subis quotidiennement, ainsi qu'aux bruits ferroviaires jamais résorbés.</p> <p>L'augmentation des risques d'accident liés à ce nouveau trafic et à des infrastructures qui ont déjà démontré leurs limites, a-t-elle estimée ??</p> <p>L'étude concernant l'Ile de France se limite à une compilation des documents habituels (milieux naturels, inventaire du patrimoine, risques industriels) sans aucune analyse concrète d'impact. Il n'est pas admissible qu'à l'occasion des permanences du commissaire enquêteur, seul un bricolage de celui-ci essaye de pallier cette carence. Le peu d'attention apporté au décryptage de ce projet en Ile de France est révélé par la nécessité d'un complément à cette enquête publique, en juin/juillet, pour un certain nombre de communes oubliées pour cette 1<sup>o</sup> enquête ; cet amateurisme ne peut donner confiance à tous</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										ceux qui n'ont pas trouvé de réponse à leurs questions.. Avis d' « Environnement 93 » 1 – l'utilité du report modal n'est pas remise en cause mais doit être accentuée 2 – L'enquête publique doit être prolongée jusqu'au mois de septembre 3- Le trajet de l'AFA doit absolument contourner Drancy, pour éviter un cortège de risques déjà établi. 4 – l'exposition des riverains aux nouvelles nuisances sonores doit être analysée au cas par cas, en région Parisienne ; en particulier, il faut construire des murs antibruit attendus depuis longtemps.
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences, communes de Gagny</b>
<b>COMMUNE DE BONDY (93)</b>										
Obs 1					X	X			X	<b>Maire-adjointe de la commune, Mme MAZOUZI:</b> Le ferroutage est un mode de transport d'avenir et de développement durable. Moins de camions sur les routes, c'est aussi moins d'accident et moins de pollution. Cependant, le fait que l'enquête publique se tienne en période estivale, d'une part, et le peu d'information fourni sur ce projet, d'autre part, nous questionnent sur les mesures prévues, pour minimiser les risques possibles pour la population.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences commune de Bondy</b>
<b>COMMUNE DE BOBIGNY (93)</b>										
Obs 1	X					X			X	<b>Anonyme :</b> Je suis très concernée par les nuisances phoniques et sanitaires que cette autoroute entraine. Notre quotidien est déjà suffisamment pollué, n'en rajoutez pas ...
Obs 2	X								X	<b>M. BARREILLER :</b> Quid de la protection acoustique qui protège le long de la voie qui traverse les quartiers Sud de la ville. Il prévoit évident de reconsidérer l'impact en termes de nuisances sonores, pour les populations habitants ces quartiers. Un mur antibruit semble donc incontournable, sur tous ces parcours à travers la ville, et en particulier, les quartiers « WALLON » et « KARL MARX »
Obs 3 CM 9	X	X		X					X	<b>Délibération du conseil municipal de BOBIGNY, séance ordinaire du 11 juillet 2014 :</b> Vu sa délibération n° 12-210514, du 21 mai 2014, approuvant la motion contre le passage de l'autoroute ferroviaire Atlantique en zone urbaine dense, Considérant que la voie prévue pour l'AFA est déjà la ligne la plus saturée de France, en termes de trafic de marchandises, Considérant l'absence d'informations sur les marchandises contenues dans les wagons, Considérant l'augmentation des nuisances sonores apportées par l'augmentation du trafic, Considérant les recommandations de la DRIEE (Dir. Régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) dans le cas de l'étude de danger du PPI de la gare de triage de DRANCY-LE BOURGET, qui définit une zone large de danger, comprise entre 1 et 2600 mètres autour de la gare, représentant une population de 210 000 habitants, répartis sur les villes de DRANCY, LE BLANC MESNIL, LE BOURGET, BOBIGNY, AULNAY SOUS BOIS, BONDY, LA COURNEUVE, DUGNY et PAVILLON SOUS BOIS, Après en avoir délibéré, décide de s'opposer au passage de l'AFA, avec des trains de 1 km de L. en zone urbaine dense,

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Décide de refuser que l'on vienne ajouter des risques supplémentaires, avec l'augmentation du transit de trains, transportant des remorques de produits inflammables, explosifs, radioactifs, toxiques, voire mortels, Décide de s'opposer à l'augmentation des nuisances phoniques la nuit dans les villes de la proche couronne de Paris, Décide de demander à l'Etat de contraindre la SNCF à s'orienter vers le contournement Est de l'île de France pour cette AFA / Adopté à l'unanimité
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>Total des occurrences commune de Bobigny</b>
<b>COMMUNE DE LA COURNEUVE (93)</b>										
										Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences commune de La Courneuve</b>
<b>PREFECTURE DE L'OISE</b>										
										Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences préfecture de l'Oise</b>
<b>PREFECTURE DE SEINE SAINT DENIS</b>										
										Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences préfecture de Seine Saint Denis</b>
<b>COMMUNE DE SEINE ET MARNE</b>										
										Aucune observation, courrier ou courriel recueilli.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences préfecture de Seine et Marne</b>
<b>AUTRES COMMUNES</b>										
<b>COMMUNE DE DRANCY (93)</b>										
Mail 5	<b>X</b>	<b>X</b>							X	<b>Mme Danièle LUDET :</b> Favorable au projet dans son principe, mais déplore avec insistance les nuisances liés à l'importance du trafic constaté à Drancy, entraînant risques et bruits
Mail 93		<b>X</b>							<b>X</b>	<b>M. GOLIK :</b> Défavorable au projet, en raison des nuisances déjà existantes, et notamment causées par des convois de produits radioactifs

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires	
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et										Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
	Transport matières										
	Dépréciation immobilière										
	Tracé : variantes et										
	Concentration et qualité										
Divers : autres											
							FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME		
Mail 100		X						X		<b>Anonyme :</b> Se dit opposé au passage des trains contenant des produits chimiques	
Mail 104	X	X		X				X		<b>M. DUPRA,</b> défavorable au projet : Remet en cause le tracé de la ligne, demandant un contournement des zones les plus peuplées de la région Parisienne, Craint personnellement une augmentation des risques d'accident (dues au mauvais entretien des voies) « la SNCF ne respecte pas les normes du COTIF » Redoute un accroissement des nuisances sonores, ainsi que des coûts supplémentaires liés à l'augmentation du trafic (effet sur les infrastructures)	
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences, commune de Drancy</b>	
<b>COMMUNE DE NEUILLY PLAISANCE (93)</b>											
Mail 65	X				X	X		X		<b>ANONYME :</b> Se dit défavorable au projet, pour les raisons suivantes : Important doute quant aux études sonores réalisées par RFF par rapport à celles d'un organisme d'Etat habilité, depuis son immeuble (proche du pont enjambant la Marne) Indique l'état de vétusté importante de ce pont, imposant une réfection dans l'hypothèse d'une augmentation du trafic ferroviaire. Cet état de vétusté contribue à créer d'importantes nuisances sonores actuellement. Demande l'installation de structures antibruit sur et autour de la voie. Espère que RFF et l'opérateur de transport lié à ce projet respecteront les riverains et mettront en œuvre, les moyens pour garantir leur santé ou que ce projet sera invalidé.	
Mail 132	X					X		X		<b>M. ODIE :</b> Je viens d'apprendre aujourd'hui l'existence de ce projet autoroute ferroviaire. Je suis concerné par ce projet dans la mesure où il prévoit de faire circuler des trains supplémentaires sur l'axe de Neuilly sur Marne. Actuellement, j'habite à 200 mètres des voies où les trains de fret passent de manière continue. J'ai fait des mesures acoustiques et nous sommes à plus de 90 dB lorsqu'un train de fret passe. Avec ce projet non seulement, il y aura plus de train mais ils feront plus de bruit. Ce projet est tout simplement inadmissible, et représente une atteinte à nos droits.	
Obs 7 au Registre de Rosny-Sous-Bois	X				X	X			X	<b>Lettre de la Commune de NEUILLY-PLAISANCE, M. MARTINACHE, maire-adjoint :</b> Regrette le manque d'informations de la part de RFF ; Je me suis saisi de ce dossier depuis 10 ans, pour défendre l'intérêt des riverains qui subissent quotidiennement des nuisances sonores et des vibrations, au passage des trains ; la dernière réunion organisée à ma demande dans la commune, avec M. REGAIRAZ, de RFF, est restée sans suite, malgré les engagements pris par ce dernier, de répondre aux demandes formulées. La solidité du pont-rail (plusieurs centaines de mètres de longueur) devait être vérifiée par la SNCF. Deux véhicules ont en effet, été endommagés, par des pierres tombées dudit pont Par ailleurs, une étude acoustique, contredisant celle de RFF et relevant un seuil supérieur à celui autorisé, a été effectué par le laboratoire central de la préfecture de Police ; RFF avait obtenu une dérogation mais ne nous l'a toujours pas transmise. En effet, pour conclure, je souhaite vous faire part de la position de la ville de NEUILLY PLAISANCE, qui est la suivante : Nous sommes bien entendu, favorables au développement des modes de transport de personnes et de marchandises alternatifs, qui ont pour objectif de préserver notre environnement.	

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										Néanmoins, il faut impérativement que ce développement ne se fasse pas de la tranquillité et de la sécurité des riverains, ce qui est le cas aujourd'hui. La lutte contre le bruit est une des préoccupations principales des Français, et plus encore des Franciliens ; c'est un véritable problème de santé publique, dont chacun doit se saisir, au même titre que la lutte contre la pollution atmosphérique. Nous demandons donc une vérification immédiate de la solidité du pont, la construction d'un écran de protection, pour préserver les 3 premiers étages, conformément à l'étude RFF de 2008, ainsi que la pose de patins pour amortir les vibrations et les bruits, ou toute autre solution équivalente, avant d'autoriser l'augmentation du trafic.
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>Total des occurrences, commune de Neuilly-Plaisance</b>
<b>COMMUNE DE LOUVRES (95)</b>										
Mail 32				<b>X</b>					<b>X</b>	<b>M. CAROT :</b> Evoque les nuisances dont il a déjà à souffrir, dues aux trains, avions, lignes HT) au point d'envisager de partir.. Propose un tracé à proximité de la ligne TGV
Mail 35	<b>X</b>								<b>X</b>	<b>M. HAUPAS :</b> Déploire des nuisances sonores déjà existantes, ne pouvant que s'accroître en raison du projet. (Fréquence et longueurs de convois)
Mail 45	<b>X</b>								<b>X</b>	<b>M. Philippe BARDON :</b> En raison du trafic supplémentaire annoncé, craint une accentuation des nuisances sonores déjà subies, en raison tant des trains que des avions ; Demande la pose d'un mur antibruit, protégeant les zones habitées
Obs 1 Lettre au registre de Peroy les Gombries	<b>X</b>	<b>X</b>				<b>X</b>			<b>X</b>	<b>Commune de LOUVRES, M. FOSSIER, Maire :</b> Explication-résumé du dossier sur les pages 1 et 2 de la lettre. Le projet est compatible avec le PLU de la commune. La commune de Louvres est déjà soumise à de nombreuses contraintes sonores et vibratoires, liées à sa situation géographique (Proximité Aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ligne RER-D, LGV Nord, N 104 (Francilienne), et RD 317 Projet d'ECO-QUARTIER visant à terme, la construction de 3260 logements (Maîtrise d'ouvrage de L'EPA-Plaine de France) dont la majorité sera à proximité de la ligne AFA ; ce projet urbain est conforme aux principes du Grenelle de l'environnement et s'inscrit pleinement dans les schémas d'urbanisme locaux et supra-locaux. Le risque chimique doit faire l'objet de précautions particulières RFF doit mettre en place des mesures compensatoires du fait de l'impact de ce projet sur l'éco quartier, mais également sur le tissu bâti existant. Ces mesures devraient la forme de protection phonique du bâti et d'écrans antibruit aux abords des habitations existantes et futures. RFF doit prendre aussi en compte l'impact vibratoire du projet .Un expert doit être missionné pour analyser les données du fret de l'étude d'impact.
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>Total des occurrences, commune de Louvres</b>
<b>COMMUNE DE BEAUVAIS (60)</b>										
Mail 120						<b>X</b>	<b>X</b>			<b>Conseil général de l'Oise, BEAUVAIS</b> M. BONAMY, Service Infrastructure Fluviales, Pole Aménagement et Mobilité Le Conseil General de l'Oise est très favorable au développement des modes de transports marchands alternatifs à la route, Membre du Syndicat Mixte du Port fluvial de Longueuil Sainte Marie il a participé pleinement à l'aménagement de cette plateforme multimodale et à son développement, outil visant, lui aussi, à développer une alternative a la route pour le transport de marchandise.



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**LIGNE RFF : SECTEUR 2**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										La Plateforme multimodale de Longueuil Sainte Marie, favorise la création d'une desserte ferroviaire qui réactivera un embranchement existant sur la voie ferrée Compiègne Ormoy –Villers, ligne ferroviaire que doit également utiliser l'autoroute ferroviaire. Les études de faisabilité de cette desserte sont actuellement en cours. Le Conseil Général souhaite ainsi attirer l'attention de la commission d'enquête et de l'Etat sur trois points : 1- La ligne ferroviaire Compiègne Ormoy-Villers n'est pas encore saturée en terme des sillons disponibles, mais il conviendra de veiller a ce que l'autoroute ferroviaire atlantique ne bloque pas la possibilité, pour la plateforme de Longueuil, d'exploiter également la voie, plusieurs trains pouvant être générés par jour a terme ; 2- Le rapport présenté au public souligne que pourraient être envisagées a plus long terme de nouvelles plateformes de transbordement en Ile de France notamment. Le positionnement de plateforme multimodale de Longueuil Sainte Marie, en limite de l'Ile de France, au bord de l'autoroute A1, directement accessible de l'autoroute, et au cœur d'une zone logistique particulièrement développée, peut constituer une opportunité de premier ordre pour y aménager une telle plateforme. 3- l'autoroute ferroviaire ne devra pas avoir d'incidence négative sur la circulation des voyageurs sur les lignes concernées, sur tous les plans : fréquence, régularité et possibilités de développement. Par ailleurs concernant les infrastructures départementales le projet ne pose pas de problème particulier avec les projets départementaux, mais il conviendra de mesurer l'impact du trafic ferroviaire supplémentaire sur la sécurité des passages à niveau concernant les RD, et préciser, le cas échéant les mesures à mettre en place.
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences, commune de à Beauvais</b>
<b>COMMUNE DE BETHISY SAINT MARTIN (60)</b>										
Mail 48	X		X			X	X			<b>ANONYME :</b> Se dit défavorable au projet ; étant d'une propriétaire d'une habitation située à quelques mètres de la voie, et âgé de 25 ans, considère comme acceptables les nuisances sonores actuelles, jour et nuit. Redoute cependant l'impact des vibrations sur l'immeuble, (fissures constatées dans le voisinage) et sur la circulation routière, en raison de la présence de plusieurs PN sur la commune; L'ensemble aboutissant à une forte dépréciation immobilière.
Mail 54	X		X			X	X			<b>ANONYME :</b> Se dit favorable au principe de ferroutage, mais contre le projet : Crainte de perturbation de la circulation routière, en raison des PN dans la commune (notamment accès des secours) ; crainte d'accidents de trains, avec conséquences éventuelles dans un cours d'eau proche (Rivière « L'Automne ») Crainte de nuisances sonores accrues. Quelles indemnisations pour la dépréciation immobilière ? Demande un autre itinéraire
Mail 55				X				X		<b>M. STUART:</b> Se dit contre le projet, en raison de l'itinéraire au milieu du village, avec présence de 2 PN, séparés de moins d'un km, perturbant la circulation routière, y compris les secours.
Mail 60	X					X	X			<b>ANONYME résidant à LYON, mais ayant vécu 20 ans, à Béthisy-St-Martin :</b> Se dit contre le projet en raison des nuisances de circulation routières, des nuisances sonores et pollutions visuelles, le tout altérant le charme du patrimoine local.
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences, commune de Béthisy-St. Martin</b>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

LIGNE RFF : SECTEUR 2										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
←Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
<b>COMMUNE DE COMPIEGNE (60)</b>										
Mail 143						X	X			<p><b><u>Agglomération de la Région de Compiègne A.R.C. :</u></b>                      Le Conseil d'Agglomération de la Région de Compiègne a émis le 27 juin 2014 un avis favorable assorti d'observations sur le projet d'autoroute ferroviaire. A terme, il est prévu la création d'une plateforme de transbordement complémentaire, au sud de Paris. Aucun détail n'est présenté dans le dossier à ce sujet.</p> <p><b><u>LES IMPACTS POUR LE TERRITOIRE :</u></b>                      En dehors du projet de plateforme complémentaire au sud de Paris, le projet d'autoroute ferroviaire atlantique fonctionnera comme un « tunnel » empruntant la ligne Compiègne – Saint-Quentin, la mobilisant par des trains de très longue taille pour plusieurs trajets journaliers. Il peut donc être fait deux observations majeures sur ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le projet national d'autoroute ferroviaire Atlantique entre en totale convergence avec le projet de Paris Oise Port Intérieur (POPI), ils doivent donc être menés conjointement :</li> </ul> <p>Le Port Fluvial de Longueuil-Sainte-Marie se situe sur l'axe emprunté par le projet d'autoroute ferroviaire, dont la raison d'être converge remarquablement avec celle du port fluvial : offrir des alternatives modales au transport de marchandises sur l'axe entre la France et l'Europe du Nord, un engagement soutenu par l'ARC dans le cadre de sa politique territoriale.</p> <p>Le Port fluvial est l'une des trois seules plateformes multimodales fer-eau-route qui desservent le Bassin Parisien et ses plus de douze millions d'habitants. C'est la seule de cette nature au nord de Paris. Il serait capital pour l'activité économique tant locale que nationale de capter le flux généré par l'autoroute ferroviaire a cet endroit.</p> <p>Tant la réalisation des travaux nécessaires au projet, que le trafic fret engendre par l'autoroute ferroviaire Atlantique doivent être combinés avec précision avec le trafic voyageur sur la ligne Compiègne – Saint-Quentin</p> <p>Par ailleurs, la durée de fermeture des Passages à Niveaux est une question importante à analyser pour les communes concernées, et spécialement pour Le Meux, la route croisée étant très empruntée et les remontées de files préoccupantes.</p> <p>LE CONSEIL D'AGGLOMERATION, EMET UN AVIS FAVORABLE assorti des observations ci-dessus au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique présenté à l'enquête publique du 23 juin au 23 juillet 2014 :</p> <p>ENGAGE les maîtres d'ouvrage du projet à évaluer, en relation avec le Syndicat Mixte du Port Fluvial de Longueuil Sainte-Marie, l'intérêt et la faisabilité d'une plateforme de transbordement à Verberie en jonction avec le Paris Oise Port Intérieur ;</p> <p>MANDATE Monsieur le Président, ou son représentant, pour transmettre le présent avis à la Commission d'Enquête en charge de l'enquête publique relative,</p>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences, commune de Compiègne</b>
<b>COMMUNE DE VERBERIE (60)</b>										
Cour 9	X	X				X				<p><b><u>Lettre de M. ARNOULD, maire de la commune de VERBERIE (Oise), du 19 juillet 2014 :</u></b>                      Indique que l'autoroute traverserait la commune dans sa partie Nord, à proximité d'un quartier en voie de reconversion (de l'industriel ancien, vers l'habitat) de même qu'à proximité d'une zone de loisirs et de détente.</p> <p>Ce qui fait craindre des nuisances sonores avec impact sur le sommeil de la population et sur les dites activités de loisirs et de détente, et des vibrations avec impact possible sur les habitations</p> <p>Demande des garanties à ce sujet, qu'il n'a pas trouvées dans le dossier, à la suite de l'avis de l'autorité environnementale.</p> <p>Exprime une crainte par rapport au transport de matières dangereuses : il faut prévoir à la fois une réduction et une bonne répartition de ces matières sur</p>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

<b>LIGNE RFF : SECTEUR 2</b>										
THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS			Commentaires
<b>←Observations, courriers et/ou courriels</b>	Nuisances sonores et	Transport matières	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et	Concentration et qualité	Divers : autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Résumé des principaux items et compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel (mail) concernant la ligner RFF
										les convois. Demande la mise en place de procédures et de moyens d'intervention supplémentaires, pour faire face aux éventuels accidents. Exprime une crainte par rapport à la réutilisation d'infrastructures ferroviaires désaffectées, liées à la possible création d'un terminal de transbordement dans la région de Longueuil-Ste-Marie, rapporté par la presse, et non évoqué au dossier ; Demande alors une enquête publique spécifique, prenant en compte notamment l'augmentation du trafic routier qui en découle.
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total des occurrences, commune de Verberie</b>
<b>Total Secteur 2</b>	<b>1 2 0</b>	<b>3 6 0</b>	<b>4 0 7</b>	<b>3 3 8</b>	<b>3 3 8</b>	<b>6 6 1</b>	<b>4</b>	<b>8 6 6</b>	<b>4 3</b>	<b>Occurrences sur les thèmes retenus ligne RFF secteur</b>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA  
TOTAL DES DEPOUILLEMENTS DES 2 SECTEURS DE LA 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

<b>Communes et préfectures impactées par la 2<sup>ème</sup> enquête AFA dans le secteur 1</b>				
<b>Désignation</b>	<b>Observations</b>	<b>Courriers</b>	<b>Courriels</b>	<b>Total</b>
Vigneux sur Seine	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Villeneuve Saint Georges	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>
Valenton	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
Limeil-Brévannes	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bonneuil sur Seine	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
Sucy en Brie	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>8</b>
Ormesson sur Marne	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Chennevières sur Marne	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>18</b>	<b>32</b>
Bry sur Marne	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>22</b>
Saint Maur des Fossés	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>9</b>
Champigny sur Marne	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>11</b>
Nogent sur Marne	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Le Perreux sur Marne	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>16</b>
Fontenay sous Bois	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Noisy le Grand	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>21</b>
Préfecture de l'Essonne	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Préfecture du Val de Marne	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Autres communes situées dans le secteur 1</b>				
Saint Michel sur Orge	<b>/</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Paris	<b>/</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Viry Châtillon	<b>/</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>12</b>

**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

Villemoisson sur Orge	/	1	1	2
Juvisy sur Orge	/	0	3	3
Savigny sur Orge	/	1	3	4
Marolles en Hurepoix	/	1	0	1
Beauvoir sur Niort	/	1	0	1
Villeneuve la Comtesse	/	1	0	1
Vergné	/	1	0	1
Ablon sur Seine	/	1	0	1
Ozoir la Ferrière	/	0	1	1
Evry	/	1	0	1
Saint Benoit	/	0	1	1
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>21</b>	<b>93</b>	<b>170</b>

**Communes et préfectures impactées par la 2<sup>ème</sup> enquête AFA dans le secteur 2**

<b>Désignation</b>	<b>Observations</b>	<b>Courriers</b>	<b>Courriels</b>	<b>Total</b>
Peroy les Gombries	0	0	0	0
Nantouillet	0	0	0	0
Rosny sous Bois	4	0	0	4
Neuilly sur Marne	37	3	66	106
Villemomble	0	1	0	1
Noisy le Sec	9	0	0	9
Romainville	0	0	0	0
Gagny	0	0	1	1
Bondy	1	0	0	1
Bobigny	3	0	0	3
La Courneuve	0	0	0	0



**ANNEXE : LE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS 2<sup>ème</sup> ENQUÊTE AFA**

Préfecture de l'Oise	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Préfecture de Seine Saint Denis	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Préfecture de Seine et Marne	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Autres communes situées dans le secteur 2</b>				
Drancy	/	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
Gagny	/	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Neuilly Plaisance	<b>1</b> (Rosny)	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Louvres	<b>1</b> (Peroy)	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Beauvais	/	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Béthisy Saint Martin	/	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
Compiègne	/	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Verberie	/	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Total	<b>56</b>	<b>6</b>	<b>82</b>	<b>144</b>
<b>TOTAL GENERAL DES 2 SECTEURS</b>	<b>112</b>	<b>27</b>	<b>175</b>	<b>314</b>