



# VILLE DE VILLEMOMBLE

Service Urbanisme - JM/CB  
Affaire suivie par J. MICHEL  
Directeur Général Adjoint des Services  
☎ 01 49 35 25 44 - ☎ 01.49.35.42.31  
urbanisme@mairie-villemomble.fr

565

Monsieur Jean-Pierre CHAULET  
Président de l'enquête publique  
PRÉFECTURE DU PAS-DE-CALAIS  
DAGE-BPUP  
Rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS Cedex 9

**LETRE RECOMMANDÉE/AR n° 1A 100 632 9092 8**

DIRECTION DES AFFAIRES GÉNÉRALES  
Bureau des Procédures d'Utilité Publique

**Objet** : Enquête publique sur la déclaration du projet autoroutier ferroviaire Atlantique

Monsieur le Président,

La Commune de Villemomble, en Seine-Saint-Denis, est traversée par la ligne ferroviaire de Grande Ceinture, itinéraire retenu par Réseau Ferré de France Via Atlantique dite autoroute ferroviaire Atlantique, transport intermodal de marchandises sous forme de ferroutage dont l'enquête publique, dans le respect du Code de l'Environnement, se déroule du lundi 23 juin au mercredi 23 juillet 2014.

En premier lieu, les conditions de l'enquête m'apparaissent contestables dans la mesure où l'enquête publique d'une telle importance se déroule sur un mois, par surcroît, durant la période estivale, peu favorable à l'expression des citoyens. Par ailleurs, il n'est pas prévu de réunions publiques d'information, ce qui est regrettable dans une Commune de 30 000 habitants et sur un territoire particulièrement dense.

À mon sens, la concertation ne respecte pas l'esprit des textes en vigueur. Elle est conduite dans la précipitation aux dépens des droits et devoirs de l'expression du citoyen.

En second lieu, créer une autoroute ferroviaire en milieu urbain dense, constitutif de la métropole parisienne, quelle que soit la structure institutionnelle du Grand Paris Métropole, demeure particulièrement inadéquat, source de nuisances permanentes et de conflits, si ce n'est de contentieux à répétition. Seul, le contournement de l'agglomération parisienne doit être envisagé, ce qui n'interdit pas les dessertes périphériques ou intra-muros, eu égard à l'importance des moyens de raccordement ou de dispatching intermodaux.

Sur toute la plus grande longueur de la Commune (3,8 km), on dénombre neuf ponts supérieurs, une passerelle et un tunnel, outre une infrastructure ferroviaire implantée sur d'anciennes carrières souterraines en zone dense. Une voie ferroviaire en centre-ville servant d'autoroute ferroviaire est inacceptable.

Sur la première moitié de son parcours, il convient, a minima, de couvrir l'ouvrage puisqu'il se situe en tranchée inférieure avec la mise au gabarit, notamment altimétrique, engendrée par la typologie du matériel et le fret transporté.

Sur la seconde moitié, à niveau du terrain naturel, au droit immédiat d'habitat de grands ensembles et du lycée, il est indispensable de prévoir les infrastructures nécessaires pour remédier aux nuisances dues 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.

Les populations ne peuvent donc être 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.

C'est pourquoi la Commune de Villemomble demeure vivement opposée au projet en l'état.

Je vous joins l'analyse. Il me serait agréable que vous m'en accusiez réception et que mon avis soit dûment consigné à l'enquête publique en cours.

Vous en remerciant vivement,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Villemomble, le 19 juin 2014



Le Maire,

Patrice CALMEJANI



# VILLE DE VILLEMOMBLE

## MAIRIE DE VILLEMOMBLE

### ENQUÊTE PUBLIQUE

#### AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PORTANT :

- Sur la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la Commune de Tarnos (département des Landes).
- Sur la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la Commune de Dourges (département du Pas-de-Calais).
- Sur la déclaration de projet relative aux travaux sur le réseau ferré national dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique par Réseau Ferré de France.
- Sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Commune de Tarnos et leurs impacts environnementaux.

**DU LUNDI 23 JUIN 2014 AU MERCREDI 23 JUILLET 2014 INCLUS**

### AVIS DÉFAVORABLE

de la Commune de Villemomble  
représentée par son Maire en exercice

Patrice CALMEJANE

#### LOCALISER VILLEMOMBLE

En agglomération parisienne, Villemomble est une Commune de 28 700 habitants répartis sur 404 hectares avec un tissu bâti particulièrement dense malgré une dominante pavillonnaire. C'est une Ville dans l'aire du Grand Paris qui souffre de la présence de grandes infrastructures, d'une part ferroviaire, la ligne de Paris à Strasbourg qui supporte le Transilien et le TGV Est, au-delà du trafic général local et inter-régional, la ligne de Grande Ceinture dédiée au transport ferroviaire de

marchandises avec de fortes pressions pour l'ouvrir aux services voyageurs de type RER ou Transilien, la ligne du Tram-Train de Bondy à Aulnay-sous-Bois au Nord, d'autre part de grandes infrastructures autoroutières, comme l'autoroute A103 qui se déverse au cœur de Ville en se dispersant dans le tissu dense bâti par le biais de la RN 302, voie primaire remise au Conseil Général, avec une fréquentation de 50 000 véhicules par jour dont 8 000 camions qui ne sont pas en transit mais servent au désenclavement économique de cette partie Sud-Est du département de la Seine-Saint-Denis. Il est improbable, si ce n'est à la marge, que la clientèle de poids lourds du ferroutage ne participe au désengorgement local des poids lourds.

Il s'ajoute que toutes ces voiries ferroviaires ou routières traversent la Commune d'Est en Ouest dans sa plus grande largeur participant à un laniéragé urbain particulièrement dévalorisant pour la Commune.

Bref, on comprendra qu'entre la colline d'Avron et celle du Raincy, Villemomble se situe dans la zone de thalweg constitutive de l'ancien lit de la Marne, passage naturel entre Paris, la Plaine de France et la province.

Il y a donc de grandes inquiétudes sur l'arrivée massive d'un système de ferroutage d'autant que la longueur des convois, au-delà de 850 m, va participer, au-delà de leur fréquence, à aggraver lourdement les nuisances liées à l'utilisation de l'itinéraire ferroviaire de la ligne de Grande Ceinture.

#### L'ENVIRONNEMENT DE L'ENQUÊTE

Si la presse régionale s'est largement fait l'écho des conditions d'organisation et de déroulement de cette enquête dont le Ministère reconnaît les errements, il n'est pas acceptable que cette enquête se déroule durant la période estivale où une grande partie de nos concitoyens sont en vacances.

L'autre aspect demeure la durée de l'enquête, sur un mois, ce qui est largement insuffisant pour un tel dossier aux impacts et dommages collatéraux importants. L'étude soumise à enquête publique en est la démonstration, compte tenu de la densité de la documentation fournie. Elle en devient un handicap, la rendant illisible par le citoyen noyé dans un ensemble d'analyses, d'avis complémentaires de l'autorité environnementale qui ne lui permettent pas une approche pragmatique et rationnelle d'un sujet dont la technicité l'emporte sur la décision du citoyen.

Les Communes, malgré tout le sérieux et l'attention qu'elles peuvent accorder au dossier, sont exposées également à devoir recourir à des avis d'experts pour orienter leur décision et éclairer leur population.

C'est un sentiment amer qui ressort de ce dossier sur l'intérêt même et la limite des enquêtes publiques de ce niveau. Le citoyen s'estime mis devant un fait accompli en usant d'artifices techniques qui ne lui permettent pas l'expression de son opinion.

#### L'APPROCHE VILLEMOMBLOISE

Après avoir brassé la situation villemombloise dans sa dimension, il est important de relater une approche micro-économique de la géographie urbaine locale.

L'itinéraire de ferroutage sur la ligne de Grande Ceinture traverse Villemomble d'Est en Ouest sur une longueur de 2,8 km. La moitié de son parcours est en tranchée inférieure et l'autre moitié à niveau. Le plan au 1/2000<sup>e</sup> annexé démontre que cette voie ferrée traverse, purement et simplement, à l'air libre le centre-ville, c'est-à-dire les zones de densité urbaine les plus importantes au-delà de la moyenne locale retenue par l'INSEE à 7 014 habitants/km<sup>2</sup>.

La ligne concernée est riveraine de grands ensembles sociaux : La Sablière 655 logements, 3 groupes de logements appartenant à l'OPH (route de Noisy 60 logements - centre-ville 459 logements - Benoni Eustache 450 logements) au-delà des copropriétés. Elle borde un collège, un centre social, deux écoles primaires, trois écoles maternelles, un parc urbain, la Mairie de Villemomble, deux lycées, un foyer de travailleurs immigrés.

Cette densité demeure de quasi contiguïté ou avec un éloignement inférieur à 100 m de part et d'autre de l'ouvrage ferroviaire.

Au-delà d'être l'exutoire de l'autoroute A103 dont le SDRIF, pour d'obscures raisons si ce n'est l'absence de constance de l'État et le manque de financement, en a abandonné le prolongement, on double les nuisances avec l'autoroute ferroviaire. Il serait plus judicieux d'envisager l'expropriation pure et simple d'un couloir de 200 m de large, le dédier aux différents modes de transports et en faire une plateforme intermodale. Ce n'est plus interdire de construire, c'est purement et simplement rayer de la carte la Commune de Villemomble.

#### LE POS DE LA COMMUNE

La ligne ferroviaire est en zone UY, au cadre du POS en cours de validité (zone d'activités spécialisées affectée au service ferroviaire) et il convient de s'y référer.

Par ailleurs, à la demande de l'État, s'applique un arrêté préfectoral approuvant le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures terrestres de l'État dans le département, en date du 21 mai 2013, sous le n° 2013-1364 et les secteurs de nuisances acoustiques, carte type B, en application de l'arrêté préfectoral n° 000784 du 13 mars 2000 dans le respect de l'article R 571-32 du Code de l'Environnement annexé au POS en cours de validité qui définit les zones de protections acoustiques.

Au cas d'espèce, cette ligne ferroviaire est classée en catégorie 1 et affectée, de part et d'autre de l'infrastructure, en périmètre de protection de 100 m.

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 des particuliers.

Il y a donc actuellement, dans les conditions d'exploitation de la ligne, des nuisances avérées reconnues comme les plus fortes, selon la cartographie du bruit, qui seront amplifiées et aggravées par l'augmentation du trafic des convois longs et du ferroutage dont le gabarit va impacter fortement l'environnement urbain et le tissu bâti.

Le projet utilise les infrastructures actuelles sans se préoccuper de l'extension de Paris Métropole, lequel a absorbé les départements de la petite couronne. La ligne de Grande Ceinture avait d'autres objectifs en 1935, si ce n'était une rocade de contournement des zones densément peuplées tout en envisageant son ouverture aux services voyageurs.

L'option retenue est la pire en impact socio-économique sur les populations qui n'en récolteront, qu'à la marge, les effets et arguments développés. Il eut été plus sage d'envisager un contournement de la Seine-Saint-Denis et de la proche Seine et Marne, au-delà de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Il est déraisonnable d'imaginer qu'une structure primaire ferroviaire désengorgera l'accroissement du transit infra européen. On saturera la trame ferroviaire de la petite banlieue parisienne sans qu'elle en tire le moindre bénéfice.

Selon le dossier d'enquête publique, le fret de type Mogador admet des trains de 1 050 m de long (2 locomotives et 30 wagons de 33 m) dont on prétend un bonus de 6 dBA quant aux nuisances sonores attendues avec une autorisation de circulation entre 80 et 100 km/h. Une nuisance acoustique aggravée par la section villemombloise, à la fois, en tranchée inférieure sur la moitié de son parcours et à niveau sur le second tronçon, à moins de 30 m des façades d'immeubles collectifs ou de pavillons. On confine à faire vivre, sans le bénéfice d'ouvrir les fenêtres, les occupants des logements.

Au prétexte d'une rationalisation économique à court terme, on ouvre des contentieux immédiats, si ce n'est une révision du projet, à moyen terme, inadapté sur son parcours en Seine-Saint-Denis qui ne tient pas compte de la densification urbaine ni de la concentration des habitants. Il ne s'agit plus de protection d'un quelconque biotope ou projet Natura 2000 mais d'une protection sanitaire et sociale des populations d'un territoire.

En ce sens, le projet ne peut être autorisé.

### LE CONTEXTE TECHNIQUE

C'est un système de protection technique et de signalisation ferroviaire en boucle dont les techniciens de la SNCF ont toujours indiqué la difficulté d'en modifier le schéma pour l'ouverture au service commercial des usagers. Cette ligne, et le constat est sans appel, ne fonctionne pas les lundis après-midi aux fins de garantir son entretien avec des règles de sécurité strictes. Il y a eu contradiction avec les dires de la SNCF aux autorités locales, des possibilités soudaines permettant l'exploitation de l'autoroute ferroviaire. Une question qui ne peut rester sans réponse.

### LES OUVRAGES D'ART VILLEMOMBOIS

Il existe 9 ponts qui enjambent la ligne de Grande Ceinture, un tunnel et une passerelle piétonne.

C'est-à-dire que le gabarit VIC peut être dépassé et que la hauteur de la semi-remorque pour 4,05 m, augmentée de la hauteur de 0,207 m du wagon porteur, fait envisager un nouveau relèvement des ponts, déjà réalisé une première fois lors de l'électrification de la ligne en 1966, entraînant des dos d'âne de franchissement inacceptables pour les voies urbaines.

L'enquête publique souligne que, sur l'ensemble de l'itinéraire, on dénombre 3 800 obstacles à mettre au gabarit haut. Compte tenu de la densité d'ouvrages d'art sur Villemomble, distants entre eux en moyenne de 200 m, nécessiterait purement et simplement la couverture de la ligne sur la moitié de son parcours (de la limite de Rosny-sous-Bois au centre-ville). Ce dispositif permettrait de réduire les nuisances.

Au-delà, le projet devra s'entendre en la réalisation d'écrans phoniques paysagers.

Plus grave, la ligne de Grande Ceinture actuelle, au droit du pont route de la rue des Trois Frères, est sur le site répertorié d'anciennes carrières souterraines, non comblées, qui figurent à l'atlas des carrières souterraines du Département de la Seine-Saint-Denis, repris par l'Inspection Générale des Carrières, 3 avenue du Colonel Rol Tanguy 75014 Paris.

Il n'est pas certain que la sécurité d'une autoroute ferroviaire soit assurée sans avoir, au préalable, comblé celles-ci et conforté le sous-sol constitué de marne abritant des sources perchées sur du gypse antéludien, particulièrement sensible à l'eau.

Dans ce tronçon, depuis la limite territoriale avec Rosny-sous-Bois, on comprend qu'en zone de centre-ville, avec des immeubles de grande hauteur et des ensembles collectifs, l'issue de

l'implantation d'une autoroute ferroviaire nécessite sa couverture pure et simple, d'autant que la ligne ferroviaire est en tranchée inférieure avec des sols à flanc de coteau sensibles aux mouvements de terrain, puisque la Ville de Villemomble a été reconnue 5 fois en l'état de catastrophe naturelle et que Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis a mis en place un Plan de Prévention des Risques naturels dûment approuvé au 3 octobre 2007 mis à jour le 18 juin 2013.

Au-delà, jusqu'aux limites avec la Commune de Neuilly-sur-Marne, la voie ferroviaire est au même niveau que les habitations bordant la ligne, outre que de nombreux grands ensembles et barres d'habitation s'y développent en contiguïté, si ce n'est un lycée. Il ne peut être admis d'exposer aux nuisances dues au bruit, comme aux vibrations et effets de souffle, les populations bordant l'infrastructure.

### EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Cette ligne de Grande Ceinture pose un problème récurrent d'entretien de la végétation et des dépôts sauvages. La Commune intervient séquentiellement quant à remédier à cette situation, outre la prolifération des rongeurs.

Par ailleurs, quand elle est à niveau ou bordant des voies publiques avec des portails SNCF plus ou moins sécurisés, il n'est pas rare de retrouver des enfants ou des adolescents sur les infrastructures ferroviaires.

En développant un système d'autoroute ferroviaire, se pose la question de la sécurité des convois, des ouvrages, des personnes sachant que la Seine-Saint-Denis demeure fragile en matière de délinquance urbaine et que les ouvrages de la ligne de Grande Ceinture sont des espaces privilégiés à l'urgence ou à l'activité délictuelle.

### CONCLUSION

La Commune de Villemomble ne peut être favorable, en l'état, au projet qui utilise, en Seine-Saint-Denis, les infrastructures de la ligne de Grande Ceinture inadaptées au transit de feroutage alors que la demande est forte de l'ouvrir au service voyageurs, ce qui permettrait, dans l'aire du Grand Paris et à moindre coût, d'assurer une desserte inter-banlieue et un raccordement avec l'ensemble des autres modes de transport ferroviaires, tant avec le réseau SNCF, Transilien, que métropolitain.

L'autoroute ferroviaire ainsi nommée ne doit ni polluer ni entraîner de nuisances urbaines. Le contournement s'avère, en région parisienne, la seule logique acceptable de telle manière à désengorger les métropoles et centres urbains.

En l'état, la Commune émet un AVIS DÉFAVORABLE au projet sachant, par ailleurs, que le nombre de documents fournis et leur contenu particulièrement technique privent le citoyen de toute appréciation ou de tout jugement de valeur, eu égard à l'écrasante somme d'informations spécialisées et difficilement accessibles par chaque citoyen.

Villemomble, le 19 juin 2014

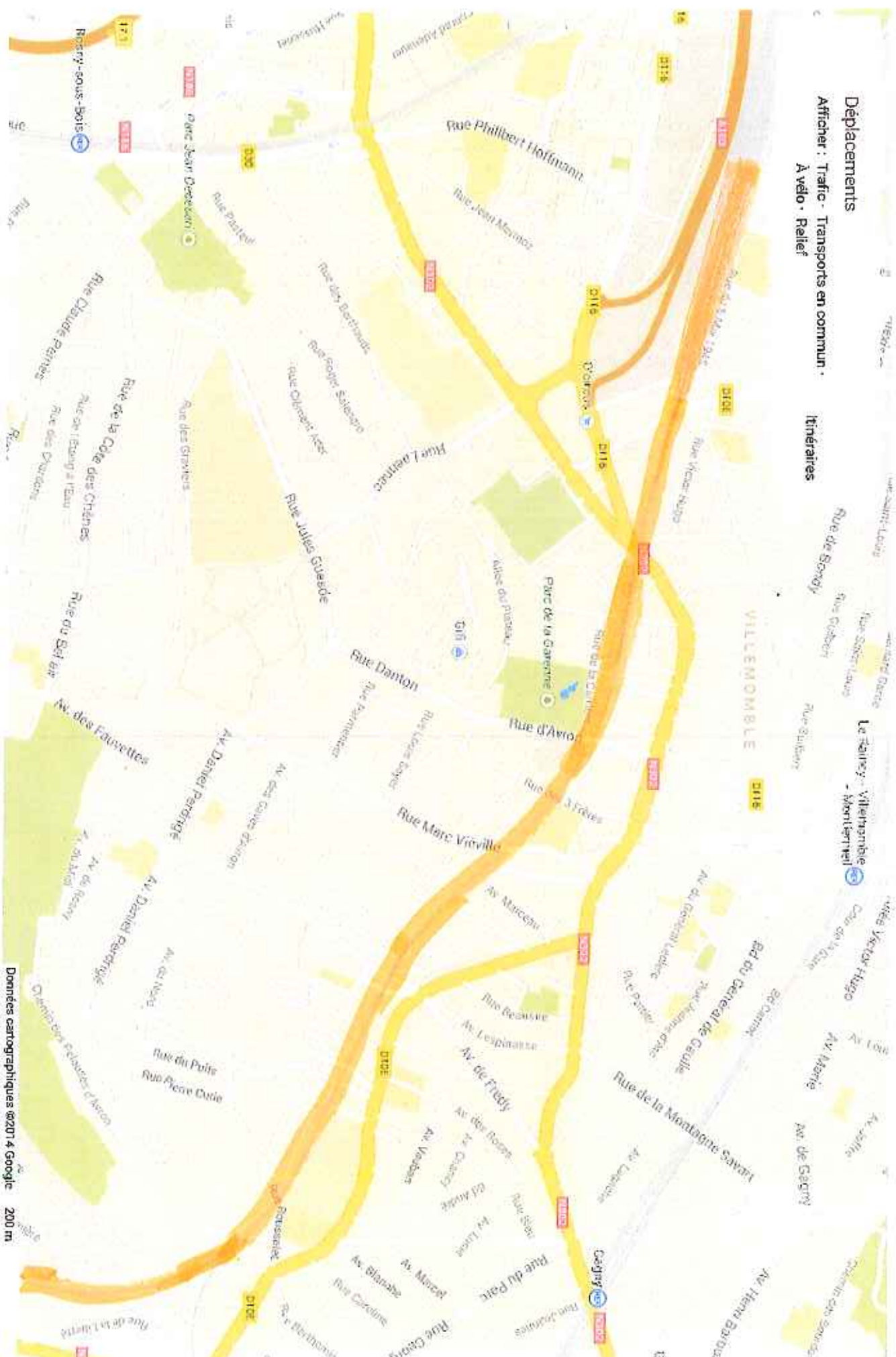
Le Maire



Patrice CAMEJANE









DSCN0637.JPG



DSCN0638.JPG



DSCN0639.JPG



DSCN0640.JPG



DSCN0641.JPG



DSCN0642.JPG



DSCN0643.JPG



DSCN0644.JPG



DSCN0645.JPG



DSCN0646.JPG



DSCN0647.JPG



DSCN0648.JPG



DSCN0649.JPG



DSCN0671.JPG



DSCN0672.JPG



DSCN0673.JPG



DSCN0674.JPG



DSCN0675.JPG



DSCN0676.JPG



DSCN0678.JPG



DSCN0679.JPG



DSCN0681.JPG



DSCN0682.JPG



DSCN0683.JPG



DSCN0684.JPG



DSCN0685.JPG



DSCN0686.JPG



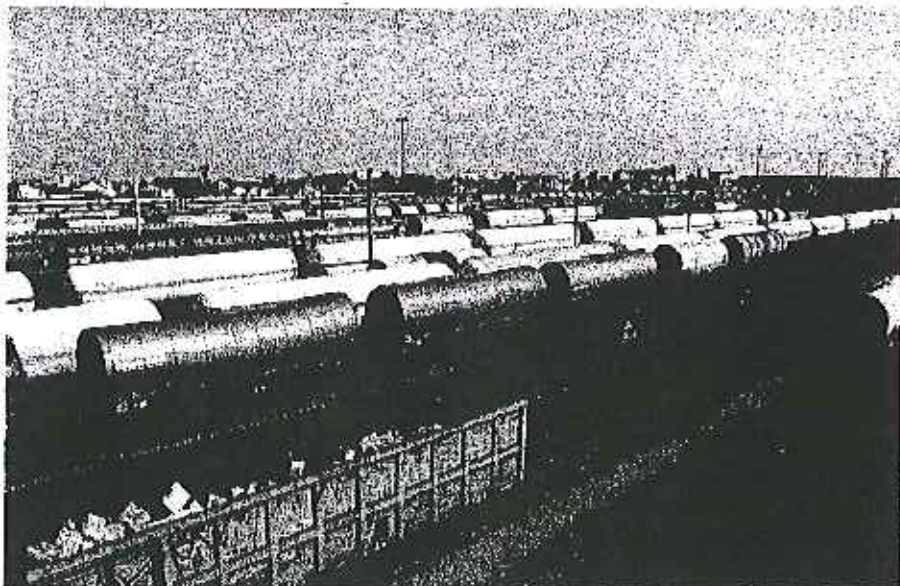
DSCN0687.JPG



DSCN0688.JPG

## TRANSPORTS

# Les élus ne veulent pas de l'autoroute ferroviaire



Drancy. Pour le député-maire (UDI) de Drancy, pas question de faire passer des trains de marchandise long d'1 km par la gare de triage, déjà traversée par des convois dangereux. (L'AFP)

« ILS ONT OUBLIÉ 21 VILLES. C'est dire le sérieux avec lequel est menée cette enquête. » Jean-Christophe Lagarde ne décolère pas. Le député-maire UDI de Drancy est monté au créneau contre le projet d'autoroute ferroviaire qui pourrait passer par la gare de sa commune. Il s'est aperçu que 21 villes traversées par le tracé, dont 8<sup>e</sup> de Seine-Saint-Denis, avaient été exclues de l'enquête publique qui se termine aujourd'hui. L'Etat lance donc une nouvelle enquête dans ces villes du 23 juin au 23 juillet.

Une solution de ferroutage est proposée entre les terminaux de Dourges (Aa-de-Calais) et de Tarnos (Landes), soit un péripète de 1050 km. Les convois d'1 km de long pourront passer par Amiens (Somme) ou par Saint-Quentin (Aisne). Dans ce dernier cas, le tracé peut poursuivre par Compiègne (Oise) ou Drancy.

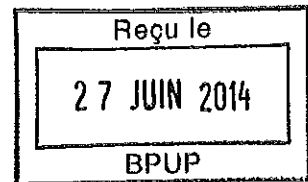
« On embêt déjà le passage de convois nucléaires, on nous impose aussi un périmètre qui nous interdit toute nouvelle construction autour de la gare et maintenant ça, s'évapore Jean-Christophe Lagarde. Les élus ne sont pas contre le ferroutage, mais pas sur l'une des voies de circulation les plus saturées de France dans des zones d'urbanisation très denses. » Un avis partagé par son collègue d'Aulnay, PUMP Bruno Deschizza, concerné par la première enquête. « Nous avons un territoire qui a un vrai potentiel de développement et l'Etat nous ajoute un handicap », s'indigne-t-il. De leur côté, les « oubliés » n'ont guère goûté de l'être. « Le fait de ne pas concerter la population aurait tendance à prouver qu'on se moque un peu de l'avis des habitants », regrette Claude Capillon, maire UMP de Rosny.

Le ministère des Transports recon-

naît « une erreur » de RFF (Réseau ferré de France) pour les villes oubliées. Par ailleurs, il précise que tous les itinéraires seront potentiellement utilisables. « En fonction de la circulation des autres trains, RFF décidera de passer par tel ou tel endroit, explique-t-on au ministère. L'enquête publique n'a pas pour but de faire un choix mais de faire remonter les remarques afin de limiter les nuisances. » Les avantages : 85 000 poids lourds par an en moins, soit une réduction d'environ 100 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, une réduction des nuisances sonores, une décongestion des routes et une meilleure sécurité routière. Cela se traduirait par une économie de 155 M€ sur 15 ans.

SÉBASTIEN THOMAS

La Courmeuve, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Villiers-le-Moignon, Rosny-sous-Bois, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand.



Cabinet de la Présidence

Affaire suivie par

**Yoann RISPAL**

Courriel : [yoann.rispal@valdemarne.fr](mailto:yoann.rispal@valdemarne.fr)

Tél : 06 27 04 28 45 / 01 43 99 70 76

②

M. Le Président de la Commission d'Enquête  
Autoroute Ferroviaire Atlantique  
Préfecture du Pas-de-Calais  
DAGE – DPUP - SUP  
Rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS CEDEX 09

Créteil, le **20 JUN 2014**

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver, ci-joint, l'avis du Conseil général sur le dossier d'enquête publique du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

**Christian FAVIER**

Sénateur

Président du Conseil général du Val-de-Marne

Pour le Président du Conseil général  
et par délégation

Le Vice-Président

**Marc THIBERVILLE**

Copie :

- M. Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil régional d'Ile-de-France.
- Les maires des communes de VILLENEUVE-SAINT-GEORGES, VALENTON, LIMEIL-BREVANNES, BONNEUIL-SUR-MARNE, SUCY-EN-BRIE, ORMESSON-SUR-MARNE, CHENNEVIERES-SUR-MARNE, BRY-SUR-MARNE, SAINT-MAUR-DES-FOSSES, CHAMPIGNY-SUR-MARNE, NOGENT-SUR-MARNE, LE PERREUX-SUR-MARNE, FONTENAY-SOUS-BOIS, ABLON-SUR-SEINE, CHOISY-LE-ROI, IVRY-SUR-SEINE, ORLY, VILLENEUVE-LE-ROI et VITRY-SUR-SEINE.
- DRIEA.

## **Avis du Conseil général sur le dossier d'enquête publique du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique**

### **1. Avis général sur le projet.**

Le Conseil général est depuis toujours favorable aux projets qui concourent au report de trafics en faveur des modes de transport plus vertueux que la route.

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 Bénélux.

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'orientations politiques fortes et de financements en faveur de la multimodalité et une vraie relance du Fret ferroviaire et fluvial.

### **2. Périmètre de l'enquête publique.**

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 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.

### **3. Plateformes de transbordement supplémentaires entre Paris et Orléans.**

Le dossier fait apparaître un secteur préférentiel d'implantation de plateformes de transbordement supplémentaires entre Paris et Orléans, dans une phase ultérieure du projet.

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 oeuvre 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.

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.

#### **4. Options de tracé nord.**

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.

En Val-de-Marne, deux options ont fait l'objet de relevés :

- Juvisy – Athis-Mons – Valenton – Sucy-Bonneuil – Noisy-le-Sec.
- Juvisy – Villeneuve-Saint-Georges – Valenton – Sucy-Bonneuil – Nogent Le Perreux – Noisy-le-Sec.

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.

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.

#### **5. Travaux sur le pont ferroviaire de Valenton (à Villeneuve-Saint-Georges).**

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).

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.

#### **6. Traitement du bruit.**

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.

#### **7. Bilan socio-économique et montage de l'opération.**

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.





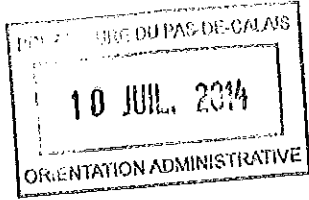
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Département de l'Essonne  
Chef-lieu de Canton

Viry-Chatillon, le 9 juillet 2014

3

noir 1/62



Monsieur le Président de la Commission  
d'Enquête  
Préfecture du Pas-de-Calais  
DAGE-SUP  
Autoroute Ferroviaire Atlantique  
Rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS Cedex 9

L RAR N° 1A 096 155 5135 8

**SERVICE URBANISME**

Tél. : 01 69 12 62 16

Affaire suivie par Mme DIE

N/Réf. : LD/CT/SD - 14 E 352.

NOMBRE DE PIÈCES	DESIGNATION DES PIÈCES
1 ex	<p><b>OBJET :</b> Enquête Publique AFA Consignation au registre d'enquête publique des observations de M. ROUSSEAU.</p> <p>Monsieur le Président,</p> <p>Veillez trouver ci-joint l'exemplaire original du courrier de M. ROUSSEAU, reçu le 4 juillet 2014 en mairie de Viry-Chatillon (91170), portant observations à consigner au registre d'enquête publique relatif au projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique (AFA).</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception.</p>

La Directrice du Développement Urbain,



Cristina TAVARES

REÇU LE

04 JUIL. 2014

A l'attention de Monsieur le Maire

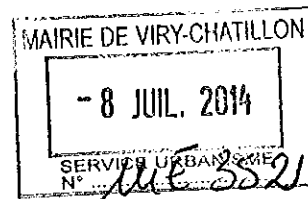
Votre lettre du 1<sup>er</sup> /07 2014 ref :JMV/GP /JPB/JT

Absent de Viry-Chatillon le 10/07/2014 , je ne pourrai pas assister au Conseil municipal prévu et vous prie de m'en excuser.

Ayant pris connaissance du dossier de l'enquête publique relative au projet d'autoroute ferroviaire atlantique, je souscris aux observations déjà formulées.

En ce qui concerne plus particulièrement l'utilisation des infrastructures de la ligne C du RER longeant l'Orge et le Pré-aux bœufs , les risques d'accident sont une source d'inquiétude pour les usagers de la ligne mais aussi pour les riverains, compte-tenu des risques encourus en cas de transport de matières dangereuses. Une autre préoccupation :celle du bruit. Actuellement lorsque les vents viennent du nord, nous entendons nettement la circulation des trains, alors que nous sommes à plus de 300 mètres des voies . Qu'en sera-t-il lorsque l'autoroute ferroviaire permettra la circulation de trains de 1050 m de long plusieurs fois la nuit ? Des protections contre le bruit sont indispensables .

Avec mes respects . J.Rousseau (15 Avenue de la Passerelle)



**Le président**

Paris, le 11-07-14

**Dossier suivi par : Claire AUBREE**  
Tél. : 01 53 85 56 94

Réf : UAD/DT-SDTCM/SES/CI.A

**Monsieur le Président de la commission  
d'enquête  
Préfecture du Pas-de-Calais-DAGE-BPUP-  
SUP  
Autoroute Ferroviaire Atlantique  
rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS CEDEX 9**

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

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.

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.

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.

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.

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.


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.

Je suis en particulier favorable à la possibilité d'examiner le site d'Aulnay comme un des lieux potentiels de positionnement de cette plateforme.

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.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la commission d'enquête, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bertrand,

  
Jean-Paul HUCHON



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Département de l'Essonne

Chef-lieu de Canton

Viry-Chatillon, le 16 juillet 2014

5

Monsieur le Président de la Commission  
d'Enquête  
Préfecture du Pas-de-Calais  
DAGE-SUP  
Autoroute Ferroviaire Atlantique  
Rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS Cedex 9

L RAR N° 1A 096 155 5156 3

**SERVICE URBANISME**

Tél. : 01 69 12 62 16

Affaire suivie par Mme DIE

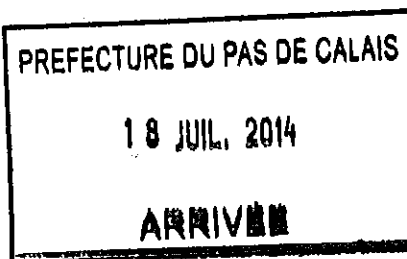
N/Réf. : LD/CT/SD - 14 I 53.

NOMBRE DE PIÈCES	DESIGNATION DES PIÈCES
1 ex	<p><b>OBJET :</b> Enquête Publique AFA Consignation au registre d'enquête publique des observations de M. Jean-Marc LECLERE.</p> <p>Monsieur le Président,</p> <p>Veuillez trouver ci-joint l'exemplaire original du courrier de M. Jean-Marc LECLERE demeurant 2, Rue Ch. Perrault à VIRY-CHATILLON, en date du 3 juillet 2014, reçu le 10 juillet 2014 en mairie, portant observations à consigner au registre d'enquête publique relatif au projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique (AFA).</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception.</p>

La Directrice du Développement Urbain,



Cristina TAVARES



**SERVICE URBANISME - ENVIRONNEMENT**  
TEL : 01-69-12-62-16 - FAX : 01-69-24-12-22

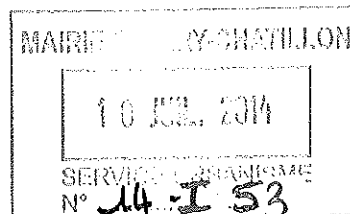
**Jean-Marc LECLERE**  
**BIOLOGISTE**  
DFSM PARIS

Ancien-Assistant de la Faculté de Médecine de PARIS

**EXPERTISES MEDICO-SCIENTIFIQUES**

**PAS DE CONSULTATIONS**

2 rue Charles PERRAULT - 91170 VIRY-CHATILLON  
Email : hb9enp@mail.ua



3 JUILLET 2014

Monsieur J-M VILAIN  
Maire de VIRY-CHATILLON  
HOTEL DE VILLE  
91170 VIRY-CHATILLON

Objet : Autoroute ferroviaire TARNOS - DOUGES.

=====

Monsieur le Maire,

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 fer-routage 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.

Les lignes RER C SAVIGNY-sur-Orge < - > PARIS sont celles desservant BRETIGNY, DOURDAN ou ST MARTIN D'ETAMPES. En période d'heures de 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.

Il est donc probable que ce trafic ferroviaire TARNOS-DOUGES ait lieu pendant les heures creuses et notamment la nuit.

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.

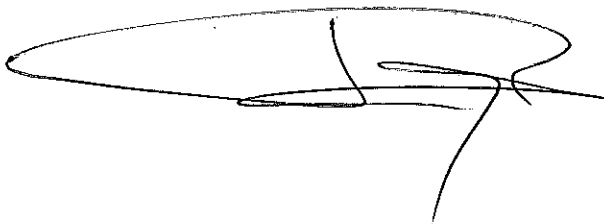
Sur le plan des risques N.B.C, le transport ferroviaire d'éventuelles citernes de produits toxiques (chlore, acides, etc ...) occasionne un risque moindre que par voie routière et un gain sur la pollution de l'air

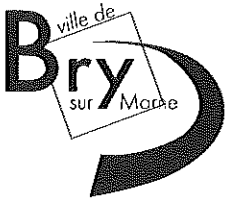
non-négligeable puisque ces milliers de containers seraient transportés par camions semi-remorque fonctionnant au GAS-OIL. A cet effet, la SUISSE a par référendum inscrit dans sa Constitution, que le fer-routage était une priorité.

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.

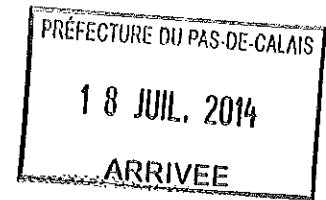
Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en ma considération distinguée.

Jean-Marc LECLERE

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping oval shape followed by several horizontal and vertical strokes, ending in a long, thin tail that extends downwards and to the right.



D C E



Préfecture du Pas-de-Calais  
DAGE-BPUP-SUP  
Rue Ferdinand BUISSON  
62020 ARRAS CEDEX 9

Réf : JPS / CPO

Objet : Enquête publique Autoroute ferroviaire

Bry-sur-Marne, le 15 juillet 2014

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique citée en objet je tiens à faire les observations suivantes :

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.

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.

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, hypothétiques.

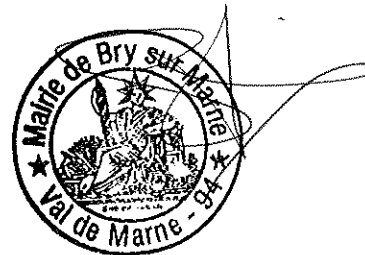
Par ailleurs les prévisions de trafic de RFF (4 Aller /Retour quotidien à l'horizon 2021) sont différentes de celles du dossier d'enquête qui en prévoit près de 20. Qu'en est-il réellement ? Quels sont les sillons réellement disponibles et ces nouveaux convois vont-ils venir en déduction des convois actuels ?

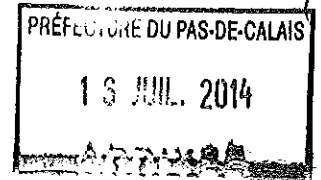
En l'absence de données claires, il reste une question qui me semble essentielle concernant ce projet. Pourquoi, puisque les convois ne feront pas escale en région parisienne, cette « autoroute ferroviaire » doit-elle traverser des zones aussi denses en population que sont les villes de la banlieue parisienne ? 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.

Jean-Pierre SPILBAUER  
Maire, Conseiller régional





Enquête publique concernant le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique

Observations et propositions adressées le 15/7/2014 à la Préfecture du Pas de Calais

Le projet, tel que j'en ai pris connaissance dans les sites internet des opérateurs, est muet sur les mesures à prendre pour protéger l'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.

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'ont 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.

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, ballasts adaptés etc...)

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 m'y opposer fermement du fait de la non prise en compte des nuisances provoquées et non résolues.

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 côté les aspects nuisibles et dérangeants.

Si non, les grands discours et les bonnes intentions ne sont pas crédibles et discréditent leurs auteurs.

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.

Je les en remercie par avance.

J Toulhier  
20 rue H Houpiéd  
94370 Sucy en Brie



PS : Mais que font donc les municipalités, départements, régions, ministère de l'écologie, députés et sénateurs pour protéger les citoyens des pollutions évoquées ici, pour leur garantir qualité de vie, santé, leur assurer aussi la pérennité et la valeur de leurs biens ??

M. le président de la commission d'enquête  
Préfecture du Pas-de-Calais-DAGE-BPUP-SUP-Autoroute Ferroviaire Atlantique,  
rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS CEDEX 9

8

Saint-Michel sur Orge, le 11 juillet 2014

Monsieur,

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.

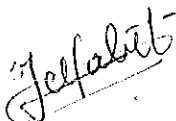
De nombreuses questions restent en suspens, et en particulier :

- 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 tracteront ces trains ne fonctionnent-elles pas au diesel ?
- 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 ?
- En cas "d'incident technique" survenant de nuit, quelles seront les conséquences sur le trafic transilien du lendemain, déjà saturé et quasi quotidiennement perturbé ?
- 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 sur Orge



Jacqueline Mabit  
3 rue Émile Berthier  
91240 - Saint Michel sur Orge  
jpmabit@yahoo.fr



AnneBobet  
34 rue Émile Berthier  
91240 - Saint Michel sur Orge  
a-bobet@alpatrad.com

Monsieur le Maire  
Hôtel de ville  
16 rue de l'Église  
91240 Saint Michel sur Orge

Saint Michel sur Orge, le 24 juin 2014

**Objet : enquête publique relative à l'autoroute ferroviaire atlantique**

Copie : M. le Président de la commission d'enquête - Préfecture du Pas-de-Calais  
M. le Préfet de l'Essonne

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.

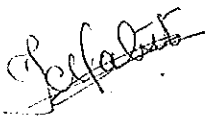
En tant que citoyens habitant Saint Michel depuis de nombreuses années et riverains de la voie ferrée, nous sommes très inquiets des conséquences de cette augmentation de trafic et du transport de produits potentiellement dangereux dans une zone urbanisée dont le réseau est déjà saturé. Nous sollicitons 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.

Dans l'attente de vos explications, nous vous prions de croire, Monsieur le Maire, en l'expression de nos salutations les plus respectueuses.

Pour le collectif de riverains,

Jacqueline Mabit

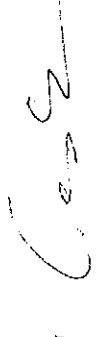
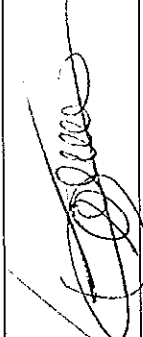


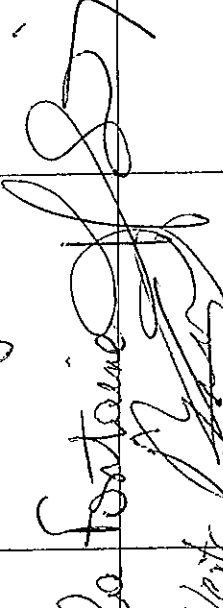
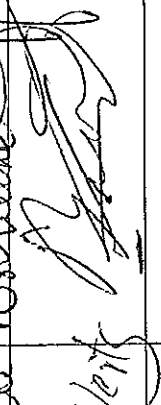
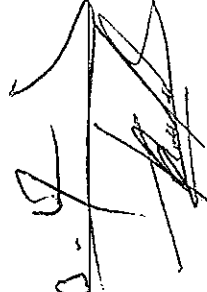

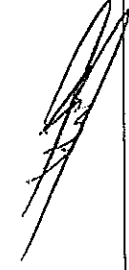



Anne Bobet




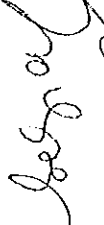
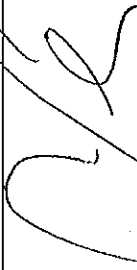
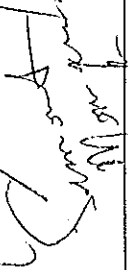

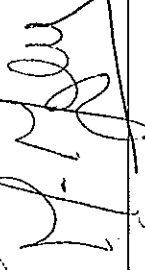
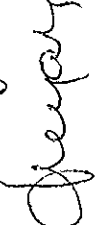
jpmabit@yahoo.fr

a-bobet@alphatrad.com

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Mme. COBIAN, R	7, LF 9240 S.M.S.O		URGENT / <del>Il faut</del>
Mme J Souchet	13 rue E. Beulin		information comp. Com. technique soulaitée
M. KESPE	26, Ter allée des Pins		
CANFFY	2 rue des garetz		
Mme CRESTEIL	33 Rue la Fontaine		
M. ARNAL	19, rue des Chênesverts		
MARÉE LOUISE	4 Impasse St Simeon		
M <sup>lle</sup> BAYVAL	12 sentier Gallet		
Mme RICHET	12 sentier Gallet		
J. WAUQUÈZ	52 R. de Montlhéry		



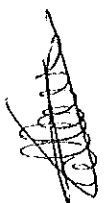
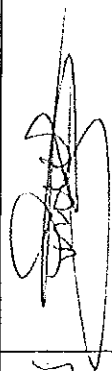
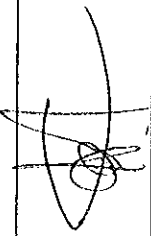

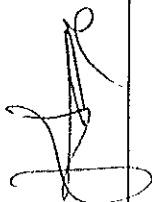
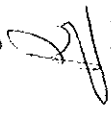


NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Cu d/	29 R. des fusilleries S. NICOLLE		
DUFOR	61 Rue D' Enfer St Yrieop S. Louis		
<del>BERNARD</del>	avenue de la croix viss.		
Mme MENARD	Parc de La mag 81240 St M. de la		
DERICOUR	35 rue la fontaine 81240 St nichelvoise		
CAURET Nathalie	35 rue la fontaine 8140 St nichelvoise		
Therese- la fille	85 rue La Fontaine		
PERISSE Jacques	28. R. Gumbetta		
MORATILLE Gilbert	70 rue d'enfer		
MORATILLE Martine	70, rue d'Enfer		

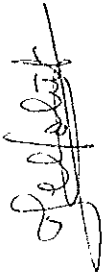



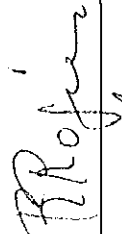



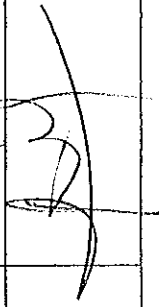
(3)

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
TENTRECIET	Résidence Les Fievels		
SEGRET	allée des Vignos		
ROSSI Alain	rue E. Brandy		
SERRA Suzanne	1 <sup>er</sup> Rue de Sallon		
DUPONT Louis	12, rue Aristide Briand		
② MADIT Rene	Avenue Victor Hugo 31 Geo St Michel 3 Rue Ecole Bretin St Michel 100g		
			






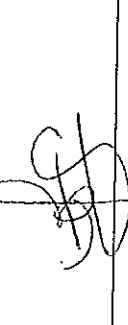

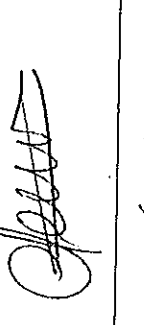

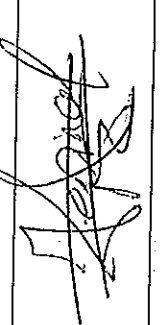


Pétition Projet d'autoroute ferroviaire atlantique

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Bousterin	5, rue de l'Amisance		transport <u>dangerueux</u> pour les villes.
Houera	49 Rue de Monthéroy		
Coliau	36 rue de Monthéroy		
Smilovici	22 rue des Tiphonies		
Cademat	46 rue de Monthéroy		
SCRIBE	18 rue de Lournay		
Dupont	10 rue de la Bêle		
Richard	Rue des Tiphonies		
LÊ	Allée des Prés de l'Orge		
TOKUANO	Résidence la Source		


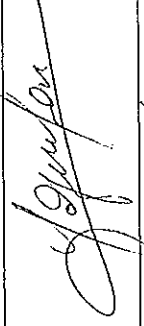



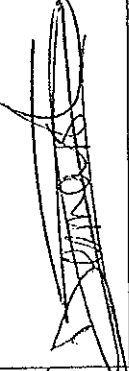

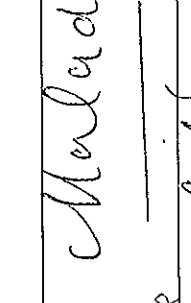
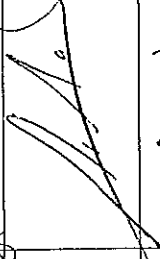

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
HABIT Jacqueline	3, rue E. Benthin		Contournement des zones habitées
GANDRY Lucette	18 rue Léon Lagrange 57100 Jorje		
LE ROUGE LUCIEN	26 Allée des Murgers 91240		Remarque des Precisseurs sur ce projet. Quelles repercussions sur les riverains, politionnaires etc...
Cardoso	3 allée des Chigmes	Cardoso	
ROGER HENRY	23 rue Raimbault		
ROGER RENÉ	23 rue Raimbault		
CARRANO	21 Rue des Passions		
MARIN	1 Rue Rosiers		
Goatta	3 " Rosiers		
MONTIGNY	Gabriele		

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
CHARTE	12 Rue A Breton		
ZERAN	4 Rue Albert Einstein		
GODARD	9 rue Albert Einstein		
C. PÉRISSÉ-DUVAL	11 rue Albert Einstein		
Jacquelin	rue Victor Hugo		
GUERIN/NESTIN	27 Rue Albert Einstein		
LEPRANCE	8 rue Pasteur		
LOUSTAULT	8 rue Pasteur		
Dohann	14 rue Pasteur		
POITEON	14 Avenue d'Empereur		

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Janner	4 Rue St Germaine 91240 St Michel sur Orge		
Bichobé 01.60.15.8096	31 Rue de la Source 91240 St Michel sur Orge		
Hélène Jessamy	14 rue Victor Hugo 91240 St Michel sur Orge		
Foulin	32 rue D. Cassinova 91240 St Michel sur Orge		
Y. L. HUBERT	Rue de Pergé St Michel sur Orge		
Col Spire	Rue des Pokases St Michel		
TORVAL	Allée Chris Fine de Pisen		
MEUNIER.	Rue E. Dorken.		
JAU	41 Rue Emile Serthier		
Jepinal	23 rue du Procemans		


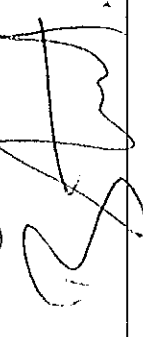




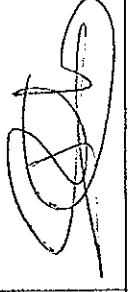



NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Bouchon Valérie	29 bis rue la Fontaine 91240 St Michel S/Orge Pendant les Tilleuls BAS A.		Mon velux de chambre donne sur la voir fernes!!!
LEGROUX DANIEL	91240 St Michel sur Orge.		
RAFFATIN Christine	28 31 rue de Houthéry, 91240. Saint Michel s/Orge		
Bouder Philippe	29 bis rue la Fontaine 91240		Verex Var dans notre drenche !!! et évier.
BERNET Cendrine	30 rue Aristide Briand 91240 St Michel forge		
BELLOD Biquette	68 Rue Fontaine 91240 St Michel/Orge.		
Bobet	2 rue Emile Berthier		
BEN BRAHIM	rue des Tiphaines		
TROUBAL	rue de Furdelle		
DARTY	Rue J. Rostand		

(7)

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
CHARNOY André	3 rue de Tomlaire 91240 St MICHEL S/Septe		Mis d'urgence pour les Ribescaoms
GUYON Yannick	17 rue du Gol de Jaulha 91240		
GUYON Pichel	Idem		
SCAIBÉ	17 rue de Louvray		
BEKANE	11 Rue du HERS		
DESARREST	5 rue du petit chateau 91240 St Michel/Septe		
Maladi Catherine	68 rue De la Fontaine 91240 ST MICHEL S/Septe		
Maladi-Francis	68 rue De la Fontaine 91240 ST MICHEL S/Septe		
DEDECKER Thierry	9 chemin des Douviers 91310 Longpont		
PARIE-JOYON Sylvain	3 rue A-Bernard 5 <sup>e</sup> Juchet		



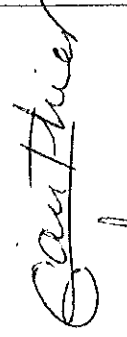

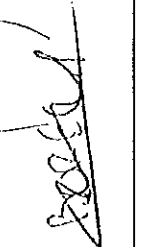

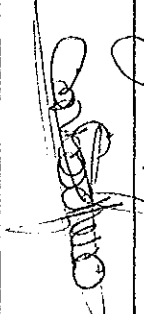

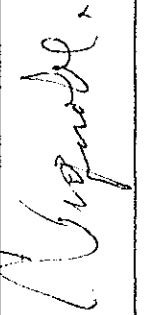
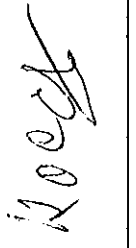
(14)

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Franchet	6 impasses des montatons	<del>Franchet</del>	Vener discuter avec nous dehors quand il y a des trains, c'est genral.
Celvy	23 rue des proccantons	Celvy	
MORRIS	1 Rue desris Papin	<del>Morris</del>	
Santos	96 Rue Emile Pouchiere	Santos	
COUSRE	3 allée la gareme ST MICHE Longe	Cousre	
LOISY	109, rue de b' de Gault	<del>Loisy</del>	
SPOUVE	5 allée de la Carrière	<del>Spouve</del>	
CHALVISE	12 Rue Leo Lagrange	<del>Chalvisse</del>	
Bouclay	29, rue la fontaine	Bouclay	
É. n. a. u. k	29, rue la fontaine	<del>É. n. a. u. k</del>	

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
LARRIVE ALACOUFI Mohamed	3 Avil de Cœurrepe saint Nicolas / orny		
BLANCH	6 bis rue sandette ST NICHL / orny		
ABESCAT	Les Tillands ST NICHEL / orny		
D'Angelo Aurélien	Rue du Lancier Lancier		
Vanessa d'Angelo	Rue du Lancier		
Jean Claude D'ANGELO	rue du Lancier		
Matoub	rue Anétole France		
VOUTREU	Rue Anatole France		
THIE	Rue des Chênes Verts		
LE Goff	Emile Barthélemy		




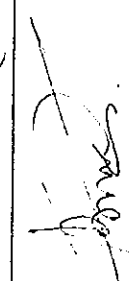

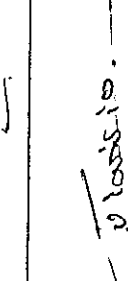

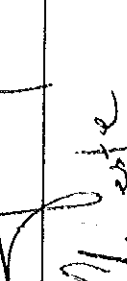
NOM	Adresse	Signature	Commentaire
SECONDE Delphine	5 Rue du Petit Château BET 1 Esc 1 91240 Saint-Nicolas sur-orge		BRAVO !!!!!
COUCHEMINOT Pierre	26 Rue Acadolide Briand 91240 ST Nicolas		
TIATHE Valerie	5, Rue des chènes Verts 91240 St Nicolas		
TIATHE Pauline	1 place Jozelmin du Bellay 91270 ST Nicolas		
ILAKOUK Isabelle	10 rue Victor Hugo 91240 St Nicolas		
GILANT Sylvie	8 Rue V. Hugo 91240 ST NICOLAS		
PIERRE - JUSTIN Isabelle	4 rue Emile Berthier 91240 SAINT MICHEL S/ORGE		
CHLOUAI Sylvaine	8 Rue E Berthier ST Nicolas / 0 91240		
CHAILLON	"		
Pierre FICHEUX	7 Rue La Fontaine		


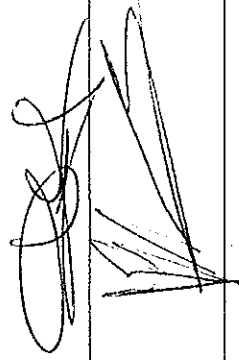




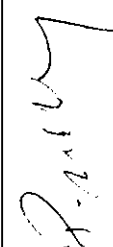



NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Erickson	283 rue Emile Berthier		
Ayout	12 Rue Emile Berthier		
GANTHIER	11		
NINOT	6 allée des Néliges 91700 St Denis du Rim		
BOREL	43 Rue la Fontaine 91250 saint Michel l'orge		
Gourpafrey	24 Rue la Fontaine		
CAMPAGNE	29 Rue la Fontaine		
RICHARD	33, Rue de la Fontaine		
VIGNOLET	39 rue de la Fontaine		
ROEST	39 Bis Rue Emile Berthier		

174






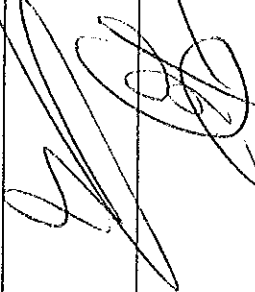

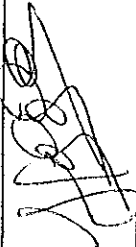




Pétition Projet d'autoroute ferroviaire atlantique


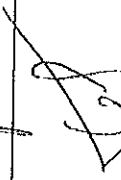
NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Sr. AFONSO Margarida	99 rue de la fontaine		
Mme. AFONSO Antonia	99 rue la fontaine		
Mme. AFONSO Claudia	99 rue la fontaine		
M. Ferreira Manuel	99 rue la fontaine		
Mme Cruz Gloria f	3 Av. Gabriel Peri		
M. COLOMBA Barbara	3 rue Emile Berthier		
M. MANTES HERVÉ	5 rue Emile Berthier		
Mme MANTES Ismaëla	5 rue Emile Berthier		
M. M. V. U. Y. ME LEBÉFÈVE F.	11 rue LA FONTAINE		
M. graca	19 Rue LA FONTAINE		

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
FOA COB	Rue des Grenouilles		
BOUCHÉ	Rue Bizet St Michel		
MARTINE	Rue Fontaine Gallot		
VIARISIO.	rue des murgus		
SAUVAGE	Rue Fontaine		
GENESTE	RUE FONTAINE		

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
DUMIN	32 Rue la Fontaine		
Dericaux	35 rue la Fontaine		
LORENZO	29 Rue la Fontaine		
Guise	29 rue la Fontaine		
WATRINI	6 impasse Huesset		
M <sup>me</sup> Hosil	1 Rue la Fontaine		
M <sup>me</sup> Hosil	1 Rue La Fontaine		
M <sup>me</sup> Hosil Loïc	11		
M <sup>me</sup> Hosil Amélie	11		
M <sup>me</sup> Hosil Audrey	11		




Pétition Projet d'autoroute ferroviaire atlantique

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Chidiso	91 Rue La Fontaine		
Louise	70 Rue Fontaine		
LE GLOANNEC	95 RUE LA FONTAINE		
PARAINNES	14 Rue La Fontaine		
MERZOUTAN	103 Rue La Fontaine 91240 de Nicheu floye		il y a un usage de terres que nous ne devons pas perdre !!
DONANT	105 rue la Fontaine 91240		
LEFORT	89 Rue La Fontaine 91240 St Michel		
HARIZIA LAMBERT	38 Rue La Fontaine 91240 St Michel		il y a déjà trop de Trains !!!
REIXERA	1 rue assisté Barand		
BAILO C	61 rue Emile Berthier		
BAILO Odette	58 rue La Fontaine		
LAMGLEY	Rue Raie Verte		




NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Yvette NOT	18, Allée des Pins St Genessee des Bois		
Cecile Gelaids	18 rue La Fontaine 91640		











No. 19

Pétition Projet d'autoroute ferroviaire atlantique




NOM	Adresse	Signature	Commentaire
M. BERNAPE Léonard	2 rue La Fontaine 91240 SAINT-MICHEL-SUR-LOGNON		
Anne LOSKOWSKA Anne	2 rue La Fontaine 91240 SAINT-MICHEL-SUR-LOGNON		
Anne BOBET Anne	34 rue Emile Berthier 91240		→ Au moins Concorde, l'76 de France

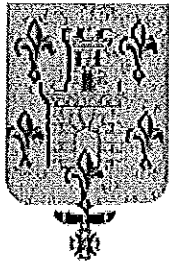


NOM	Adresse	Signature	Commentaire
Dubois	Ferne des ches Verts St Michel		
COURVILLE	Avenue de la Source St Michel		
Haußwieser	28 rue Alex V Einstein	Haußwieser	
ROUSSEL	17 Rue de la Chapelle Verte		
Je ne s'inscris pas	ces des pétitionnaires	par d <sup>r</sup> B. Beland et rejoint par d <sup>r</sup> S. Pauli	par d <sup>r</sup> S. Pauli

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
AMBERGER	68 Rue Emile Baulieu		
DERICOUX	35 rue la Fontaine		Une information aux citoyens aurait été nécessaire
DE OLIVEIRA	09 Allée Housnel.		
HELLO	11 rue de Haras		
CAURET	35 Rue la Fontaine		
Dericoux Armand	81 Rue la Fontaine		
PIBIER	53 rue Fontaine		
garbancand brigitte	81 rue la fontaine		
Mrs La Guesdon	37 la Fontaine		
Berlo Odette	63 Rue Fontaine		

Pétition Projet d'autoroute ferroviaire atlantique

NOM	Adresse	Signature	Commentaire
ROSE Joseph	8 Bis, rue du Petit Château St Michel 5/0 91240		
ROSE Evelyne	" "		
MOREL Armand	32 allée de la Guette St Michel		



## MAIRIE DE VERBERIE

Département de l'Oise  
Arrondissement de Senlis  
Canton de Pont Sainte Maxence

Monsieur Jean-Pierre CHAULET  
Président de la commission d'enquête relative à  
l'Autoroute ferroviaire Atlantique  
Préfecture du Pas de Calais  
Direction des Affaires Générales  
Bureau des Procédures d'Utilité Publique  
Section Utilité Publique

Rue Ferdinand Buisson,  
62020 ARRAS CEDEX 9

Verberie, le 19 juillet 2014

Nos ref : MA/19062014/001

### **Objet : Autoroute ferroviaire Atlantique**

Monsieur le Président,

Veillez trouver ci-dessous les observations de la commune de Verberie (60410) concernant l'enquête publique relative à l'Autoroute ferroviaire Atlantique.

La commune de Verberie est traversée au nord de son territoire par la voie ferrée qu'empruntera l'autoroute ferroviaire Atlantique. Cette voie ferrée est actuellement peu fréquentée et l'infrastructure ferroviaire qui la jouxte inutilisée. Elles bordent un quartier en voie de reconversion de l'industriel ancien vers l'habitat – les premières habitations sont à quelques dizaines de mètres de la voie - et se situent à proximité d'une zone de loisirs et de détente en développement.

L'augmentation du trafic généré par l'Autoroute ferroviaire ne doit pas entraîner de nuisances supplémentaires pour les riverains de la voie, les habitations et les installations de loisirs et de détente situées à proximité. Les sources de nuisances sont notamment :

- le bruit du trafic susceptible de perturber le sommeil des habitants et les activités de loisirs et de détente,
- les vibrations provoquées par le passage des trains qui pourraient entraîner des dommages aux infrastructures et particulièrement aux habitations.

Il est donc important d'être totalement rassuré sur ces points par des éléments précis et fiables ce qui n'est pas le cas à la lecture de l'avis de l'autorité environnementale.

Le transport de matières dangereuses présente toujours un risque et la quantité transportée dimensionne en partie celui-ci. Il convient donc à la fois de limiter la quantité qui pourra être transportée par un train et de répartir ces matières dans le convoi. Il est nécessaire d'obtenir des engagements écrits concernant ces points et de prévoir dans le cadre du projet la mise en place des procédures et des moyens d'interventions supplémentaires nécessaires pour faire face à un accident toujours possible.

La réutilisation des infrastructures ferroviaires de Verberie à l'exception de la voie pour le passage des convois n'est pas évoquée dans le cadre de ce projet. Toutefois, elle l'a été par voie de presse dans le cadre de l'enquête publique - voir article annexé. Si leur utilisation ou leur aménagement devaient être envisagés, ce qui je le répète n'est pas évoqué dans le dossier, il conviendra d'ouvrir une enquête publique spécifique.

Il faudra alors notamment étudier dans le cadre de l'utilisation prévue les problèmes de nuisances et de sécurité. En outre, si cette utilisation prévoyait des transbordements, il faudra alors examiner de près l'impact de l'intensification du trafic des poids lourds qui ne peut être supporté par le réseau routier actuel. Le flux de poids lourds qui traversent la zone urbaine étant déjà difficilement supportable.

Veillez agréer monsieur le président l'expression de toute ma considération.

le Maire,  
Michel ARNOULD



Annexe : Article du « Courrier Picard » en date du 7 juillet 2014

Source : <http://www.courrier-picard.fr/region/des-trains-d-un-kilometre-passeront-dans-le-compiegnois-ia190b0n401636>

### *Des trains d'un kilomètre passeront dans le Compiégnois*

*Publié le 07/07/2014*

*JULIEN BARBARE*

*La future autoroute ferroviaire atlantique empruntera la ligne Paris Saint-Quentin. Une possible bonne nouvelle économique qui soulève toutefois des inquiétudes. Le passage à niveau du Meux. Avec de longs trains, Évelyne Le Chapellier, maire, craint de longs embouteillages.*

*De quoi donner le torticolis aux vaches qui paissent tranquillement près des rails. En 2016, si le projet d'autoroute ferroviaire atlantique est mis en place – et il n'y a pas de raison que ce ne soit pas le cas – des trains de marchandises de plus d'un kilomètre traverseront le Compiégnois. L'idée, issue du Grenelle de l'environnement, consiste à alléger le trafic des poids lourds sur l'axe reliant le sud-ouest au nord de la France en proposant aux entreprises une alternative par rails.*

*D'une longueur de 1050 km, l'autoroute ferroviaire reliera Tarnos (dans les Landes, au sud de Bordeaux), à Dourges, dans le Pas-de-Calais. « Par rapport à la route, cela réduira le temps de transport de 20 %, explique Michel Foubert, vice-président de l'Agglomération de la région de Compiègne (ARC). Quinze heures au lieu de dix-huit. Avec un coût inférieur de 10 à 15 %. »*

#### *Huit trains par jour*

*Lors du dernier conseil d'agglomération, les élus ont discuté des possibles impacts sur le territoire de l'ARC. Premier point : une possible bonne nouvelle. Le port fluvial de Longueil-Sainte-Marie se situe justement sur l'axe qu'empruntera la future autoroute ferroviaire. Inauguré l'an passé, il s'agit d'une plateforme qui permet aux transporteurs de faire passer leurs marchandises de la route (Autoroute A1) au fleuve (Oise), du fleuve aux rails, etc.*

*L'ARC souhaiterait donc que les trains de la future autoroute s'y arrêtent. Un argument de plus pour attirer des entreprises. « On trouve à proximité immédiate, à Verberie, des installations ferroviaires qui pourraient être utilisées », assure Michel Foubert. Comme il est peu probable que les responsables du projet aient envie de satisfaire les seuls Compiégnois, l'élu souligne « qu'un arrêt situé juste au nord de Paris, sans besoin d'investissements importants, serait bien sûr bénéfique à l'économie locale, mais aussi nationale. »*

#### *Et les voyageurs ?*

*Reste que le projet soulève également des inquiétudes. « La fréquence des trains évoluera pour atteindre, vers 2022, quatre allers et retours quotidiens, soit huit trains par jour », précise Michel Foubert. Bernard Hellal, maire de Margny-lès-Compiègne et cadre à la SNCF, insiste : « Il ne faut pas que cela prenne le dessus sur les voyageurs, et ne pas oublier le trafic diffus (des trains de marchandises composés de wagons appartenant à différentes entreprises). » Selon lui, la facilité pourrait être de céder aux pressions exercées par les entreprises.*

*Pour Robert Hardivillier, premier adjoint de la ville de Jaux, ce sont les nuisances sonores qui peuvent poser problème. « Un train rapide de voyageurs, ok. Un train de marchandises récent, ok.*

*Mais les vieux trains qui roulent lentement font beaucoup de bruits. » Considérant que ceux qui doivent emprunter l'autoroute ferroviaire feront jusqu'à plus d'un kilomètre, « il faudra être vigilant ». Il serait toutefois question de matériel neuf, selon d'autres élus.*

*Quid des passages à niveau ?*

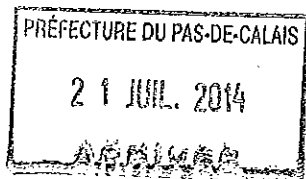
*Enfin, et c'est peut-être le principal problème : les passages à niveau. « J'avais cru comprendre que ces trains circuleraient plutôt la nuit, explique Évelyne Le Chapellier, maire du Meux. Or, on ne trouve plus trace de cela dans le projet. Cela peut poser problème pour les passages à niveaux. Le nôtre est déjà presque à saturation. » Une interrogation partagée par d'autres maires sur le territoire. « S'il doit y avoir des trains d'un kilomètre, il faudra trouver une solution », poursuit l'élue.*

*Puisque l'Agglomération est consultée sur le projet, Philippe Marini assure que « l'ARC va émettre le souhait que le franchissement des passages à niveau soit facilité ». Reste à savoir, comme pour la création d'un arrêt au port fluvial de Longueil-Sainte-Marie, si l'avis de la collectivité sera pris en compte.*



Ville de  
**Bonneuil**  
sur-Marne

Le Maire,  
Conseiller  
général



République française  
Liberté Égalité Fraternité

Département  
du Val-de-Marne

Préfecture du Pas-de-Calais-  
DAGE-BPUP-SUP-Autoroute Ferroviaire Atlantique  
rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS CEDEX 9

REF : CAB/14/309-VL  
Dossier Suivi par : V.LIECHTI

*Bonneuil-sur-Marne, le 16 juillet 2014*

Objet : enquête publique sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

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.

#### 1. Avis général sur le projet

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.

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.

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.

#### 2. Plateformes complémentaires de transbordement en régions Centre ou Ile de France

Le dossier évoque l'intention d'implanter à terme des plateformes de transbordement complémentaires en régions centre ou Ile de France.

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.

.../...





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.

Aussi la Ville de Bonneuil émettra de fortes réserves si une telle option venait à être envisagée.

### 3. Longueurs de voie

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'Île 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.

### 4. Pont ferroviaire de Valenton

Le dossier décrit les travaux qu'il convient de prévoir sur le pont-rail de Valenton. Il importerait de préciser l'impact potentiel de ce chantier sur les circulations routières et ferroviaires (RER D...)

### 5. Bruit

Il conviendra d'intégrer aux plans de financement les mesures de protection pour les riverains et l'environnement.

### 6. Montage financier

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.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Le Maire  
Conseiller Général

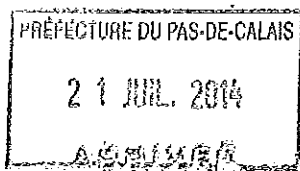
*Patrick Douet*  
Patrick DOUET



www.environnement93.fr

ENVIRONNEMENT 93  
UNION DES ASSOCIATIONS  
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

Association départementale agréée  
Membre d'Ile-de-France Environnement – Affiliée à France Nature Environnement



Préfecture du Pas-de-Calais  
DAGE-BPUP-SUP  
Autoroute Ferroviaire Atlantique  
Rue Ferdinand Buisson  
62020 Arras CEDEX 9

Gagny le 17 juillet 2014

Objet : Avis association Environnement 93 sur l'autoroute ferroviaire

Monsieur le Commissaire enquêteur,

**Remarques préliminaires.**

Une concertation a été organisée du 28 octobre au 9 novembre 2013, sur les deux sites choisis pour la construction des terminaux de l'autoroute ferroviaire. Si cette concertation doit être considérée comme obligatoire à Dourges et à Tarnos, il est très regrettable que la même démarche n'ait pas été entreprise en région Ile de France et en Seine-Saint-Denis en particulier.

Le trajet proposé dans le cadre de ce nouveau projet impacte à différents titres plus de la moitié des villes de Seine-Saint-Denis, mais il a fallu attendre l'enquête publique organisée du 5 mai au 5 juin 2014 pour découvrir et commencer à appréhender les conséquences réelles de ce nouveau trafic.

Quelques questions :

Pourquoi les habitants de Seine-Saint-Denis 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 à destination de ces populations est une négligence suffisante pour provoquer un rejet justifié du projet. On affirme que les nuisances sonores induites par ces convois sont minimales, mais elles s'ajouteront malgré tout aux nuisances et bruits aériens et autoroutiers subis quotidiennement, ainsi qu'aux bruits ferroviaires jamais résorbés.

L'augmentation des risques d'accidents liés à ce nouveau trafic et à des infrastructures qui ont déjà démontré leurs limites, a-t-elle été estimée, alors que pour certaines agglomérations des itinéraires de contournement permettant d'éviter

ces impacts sont déjà en projet ?

L'étude pour la région Ile de France se limite à une compilation des documents habituels concernant les milieux naturels, l'inventaire du patrimoine, les risques industriels, sans aucune analyse concrète d'impact.

Elle ne permet pas de prendre connaissance des trajets envisagés. Il n'est pas admissible qu'à l'occasion des permanences du commissaire enquêteur, seul un bricolage du commissaire enquêteur 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 dans cette première enquête.

Cet amateurisme ne peut donner confiance à tous ceux qui n'ont pas trouvé les réponses à leur questions dans un dossier volumineux pour les territoires traversés mais inexistant pour le territoire de Seine-Saint-Denis.

### **Avis d'Environnement 93.**

1. L'utilité du report modal de la voie routière vers le transport ferroviaire n'est pas en remettre en cause et doit être au contraire accentué.

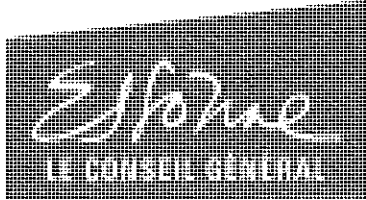
2. L'enquête publique doit être prolongée jusqu'au mois de septembre pour intégrer aussi bien les oublis déplorables de certaines communes, que pour pallier une absence d'information cruciale des populations sur l'ensemble du territoire, qui ne peut permettre une expression suffisante.

3. Le trajet de l'autoroute ferroviaire transatlantique doit impérativement éviter Drancy, pour ne pas apporter un supplément de risques à 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 à forte densité urbaine. Il est en particulier fondamental de construire les murs antibruit attendus depuis longtemps par les riverains sur le réseau ferré Nord.

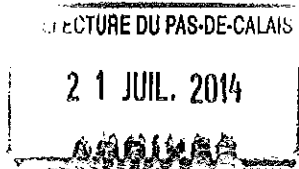
Francis REDON,  
Président.





12

Le Président  
du Conseil général



Monsieur le Président  
Commission d'enquête  
Préfecture du Pas-de-Calais  
DAGE-BPUP-SUP-  
Autoroute Ferroviaire Atlantique  
Rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS CEDEX 9

Évry, le 18 juillet 2014

Monsieur le Président,

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'Île-de-France, son tracé emprunte la ligne Paris / Orléans, qui traverse l'Essonne du nord au sud.

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.

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.

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.

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.

Le courrier doit être adressé  
à Monsieur le Président  
du Conseil général

.../...

Hôtel du Département  
Boulevard de France  
91012 Évry cedex

Téléphone : 01 60 91 91 91  
Télécopie : 01 60 91 91 77

essonne.fr

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.

Le Conseil général de l'Essonne se veut être cependant le garant du cadre de vie des Essonnais 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 terme d'impact environnemental, dans sa traversée du territoire :

- 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,

- les vibrations figurent également parmi les effets indésirables à analyser et à circonscrire le plus possible,
- la maîtrise des risques technologiques, au regard des biens transportés et des implantations industrielles ou économiques bordant la voie ferrée.

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.

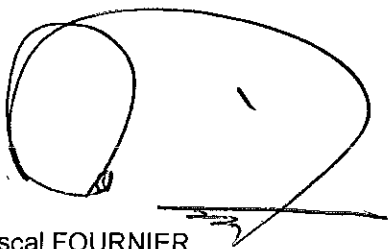
Dans un secteur où les infrastructures ferroviaires sont fortement sollicitées, les interactions, directes ou indirectes, avec le trafic voyageurs s'imposent également comme un véritable sujet et doivent être évaluées. La mobilisation de créneaux pour des circulations de nuit est notamment à concilier avec les opérations de maintenance et de modernisation de l'infrastructure.

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).

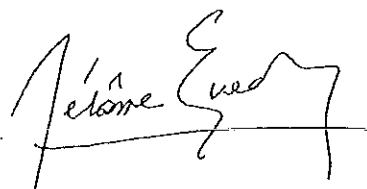
Enfin, s'agissant de la conduite de ce projet, le Conseil général de l'Essonne souligne le manque d'échanges avec les territoires concernés pour ceux qui ne sont pas intéressés par des aménagements lourds (les terminaux d'extrémité par exemple). En l'espèce, aucune information préalable n'a précédé le 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.

Les services du Conseil général de l'Essonne se tiennent à votre disposition pour échanger sur ce sujet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes salutations distinguées.



Pascal FOURNIER  
Vice-président chargé des déplacements  
et des équipements publics



Jérôme GUEDJ  
Président du Conseil général de l'Essonne



Villeneuve  
Saint-Georges

13

COURRIER RÉSERVÉ

16 JUL. 2014

Monsieur le Président de la commission  
d'enquête  
Préfecture du Pas-de-Calais  
(DAGE-BPUP)  
Rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS CEDEX 9

Service : DEVELOPPEMENT DURABLE

Affaire suivie par : Cathleen FAULA

Numéro de ligne directe : 01.43.86.38.72

Toute la correspondance doit  
être adressée à Monsieur  
le maire en rappelant les  
indications ci-dessus.

Références : IL/LH/CF

Villeneuve-Saint-Georges,

Le - 7 JUL. 2014.

**Objet : Avis de la commune de Villeneuve-Saint-Georges sur l'enquête publique relative au projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique**

Monsieur le Président,

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 termes une capacité maximale de 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.

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.

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 Villeneuve-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.

D'autres 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-Marne. D'autres plateformes telles que la zone industrielle SENIA 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.

Dans ce cadre, je souhaite que le schéma logistique du projet d'autoroute ferroviaire soit précisé, principalement en indiquant le parcours des marchandises transportées en amont et en aval des plateformes de transbordement, le nombre de poids-lourds correspondants, 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.

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.

De plus, le projet précise qu'*« 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 cœur d'un territoire densément peuplé, traversé d'infrastructures de transport et de logistique nationales qui le contraignent, génèrent des nuisances multiples et qui, aujourd'hui, ne participent plus à 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.

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.

Sur la base de ces éléments, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Bien à vous*



Madame le Maire

*Sylvie Altman*

Sylvie ALTMAN,

Conseillère régionale d'Ile-de-France

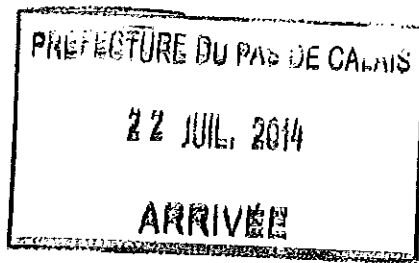
Copie: Monsieur le Président du Conseil général du Val-de-Marne  
Madame le Maire de Valenton

Téléphone: 01 43 86 38 00 - Télécopie: 01 43 89 84 88  
Hôtel de Ville - Place Pierre Sépard - 94191 Villeneuve-Saint-Georges CEDEX





Nicholas ALÉZIER  
29 rue Cailliet  
91170 Viry chatillon  
01 69 45 20 02



(14)

Prefecture du Pas de Calais  
Autoroute ferroviaire  
Atlantique

Messieurs .

Viry 21/07/2014 Arras (62)

A priori, le transport des camions par voie ferrée est moins polluant pour l'atmosphère ...

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.

Il semble que des contournements ont été acceptés pour des projets identiques (Lyon Neufpellein)

Les perturbations, nuisances et risques concerneraient une large population

- nuisances sonores surtout la nuit
  - danger d'explosion et nocivités des produits dangereux, risques amplifiés par le nombre de containers
  - encombrement du ligne TER RER (TGV?) retardé usure des structures ...
  - propagation des vibrations
- Lutte non exhaustive

Il y a un cas Breizhuy / orge ...  
Ce qu'il est Pau ...

Je me permets donc 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

Je vous prie de bien vouloir accepter, Messieurs, mes respectueuses salutations

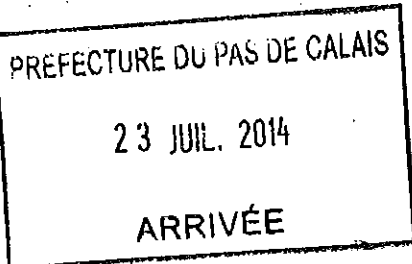
P.S. carte identité photocopie

PA





**Jacques MAHÉAS**  
Maire  
Membre honoraire  
du Parlement



Neuilly-sur-Marne, le 21 juillet 2014,

(15)

**Monsieur Jean Pierre CHAULET**  
Président de l'enquête publique  
Préfecture du Pas-de-Calais  
**DAGE-BPUP**  
Rue Ferdinand Buisson  
62 020 ARRAS Cedex 9

*Lettre recommandée/AR*  
Direction des Grands Projets Urbains  
Service Développement Urbain  
JM/OB/AP - n°2014-200  
Affaire suivie par Arnaud PEAN  
Tél. : 01.43.08.96.96

**Objet : Enquête publique sur la déclaration du projet autoroutier ferroviaire Atlantique**

Monsieur le Président,

La ville de Neuilly-sur-Marne est traversée du nord au sud par la ligne ferroviaire de Grande Ceinture, infrastructure sur laquelle Réseau Ferré de France prévoit le transport intermodal de marchandise, dit autoroute ferroviaire Atlantique dont l'enquête publique se déroule actuellement, depuis le lundi 23 juin jusqu'au mercredi 23 juillet 2014.

En ma qualité de Maire, représentant la Commune de Neuilly-sur-Marne, je vous informe que 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 décèlement de certains blocs de bétons ont contraint le gestionnaire du site à condamner les espaces sous les arches utilisés initialement pour du stationnement. On ne peut que s'interroger des conséquences de l'augmentation du trafic dans un tel contexte.

Si le ferroulage apparaît comme une solution pertinente, il n'est pas acceptable, en revanche, que l'itinéraire retenu traverse une zone dense d'habitations et d'équipements comme à Neuilly-sur-Marne. D'autant plus dans le contexte actuel du Grand Paris où le territoire communal est identifié comme zone de densification urbaine. Je rappelle que la ligne de la grande ceinture avait été conçue en 1935 comme une rocade permettant d'éviter Paris et de la proche banlieue. Il eût 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.

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. Les nocéens qui se sont exprimés à ce jour sur le registre d'enquête publique en mairie sont tous opposés au projet car 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 dû 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 autorisé en l'état.

Les enjeux environnementaux du projet réside 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.

Enfin, je m'interroge sur les conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête publique. Cette enquête est 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.

Je souhaite que cet avis soit consigné à l'enquête publique en cours.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

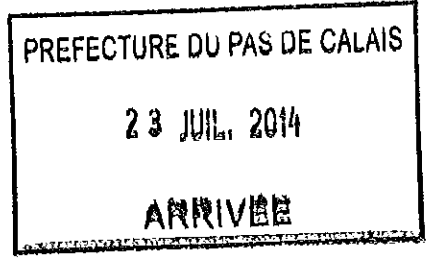


*Handwritten signature*

Madame Cosette MESSINGER  
15 boulevard Aristide BRIAND U2C  
93330 NEUILLY-SUR-MARNE

18 juillet 2014

(16)



Monsieur le Président  
de la Commission d'Enquête  
DAGE BPUP, rue Ferdinand Buisson  
62020 ARRAS cedex 9

Monsieur le Président,

Je viens tout récemment d'apprendre qu'un projet "d'Autoroute Ferroviaire Atlantique" est en étude depuis fort longtemps, Paradoxe, les habitants résidants à proximité des voies foncées ont été informés par hasard au dernier moment.

Rassurez-vous, je ne suis pas dupe sur les raisons de cette occultation, il y a l'intérêt des Multinationales et capitalistes. Cependant, outre les nuisances déjà existantes concernant le passage des trains actuels traversant notre ville (ex.: le 15/07/2014 j'ai observé un passage toutes les 3 mn. en journée et toutes les 14 minutes dans la nuit du 15/07/2014 au 16/07/2014) cela est déjà insupportable, d'autant que je suis cardiaque (opéré à cœur ouvert) et à 68 ans, il m'est très difficile d'envisager un déménagement, car ma petite retraite même ne permet pas. Pardonnez-moi ces détails mais je ne vous cache pas mon angoisse.

Or, ces nuisances supplémentaires futures auront un impact non négligeable concernant la Santé Publique, la sécurité des habitants, BRUITS, vibrations, poussière, dégradation de l'environnement immédiat des riverains et PERTE de QUALITE de vie, ajoutés à cela des Ponts en très

mauvais état, en passant au-dessous je crains les chutes de pierre, ... / ...

↓ j'ajoute que cela risque fort de generer la spoliation du Patrimoine des proprietaires d'appartement et de maisons lesquels venent bousser le prix de leur bien, qui represente le fruit du travail de toute une vie pour beaucoup d'entre eux.

Pour resumer mon inquietude, je crois fermement que si le projet "d'Autoroute Fenovicienne Atlantique" devait inevitablement aboutir; il faudra alors, que tous<sup>les</sup> Responsables de cette coiteuse aventure, prennent les mesures adequates afin d'attenuer et de securiser cette triste perspective, en protegant les RIVERAINS par un mur antibruit afin d'assurer une couverture phonique, et securitaire contre les risques d'accidents des convois transportant des produits Toxiques et dangereux, Cela est humainement primordial.

Je vous remercie, Monsieur le President de m'avoir lue jusqu'au bout.

Veuillez, aprier, Monsieur le President, l'expression de mes salutations distinguees.

*M. R. G. S.*

PREFECTURE DU PAS DE CALAIS  
23 JUL. 2014  
ARRIVÉE



**ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT (IDFE)**  
Union régionale des associations franciliennes de l'environnement  
54 rue Edison  
75013 PARIS  
www.idfe.eu



**ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT (ENE)**  
Union départementale des associations de défense de la nature en Essonne  
14 rue de la Terrasse  
91360 ÉPINAY-SUR-ORGE  
adnessonne@orange.fr  
www.ene91.fr

**C.A.D.**

**CULTURE ARTS DÉCOUVERTE (CAD)**  
18 rue de la Tourelle  
91600 SAVIGNY-SUR-ORGE



**PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT (PEE)**  
42 rue des Lilas  
91600 SAVIGNY-SUR-ORGE  
contact@portes-essonne-environnement.fr  
www.portes-essonne-environnement.fr

Le 21 juillet 2014

**PRÉFECTURE DU PAS-DE-CALAIS (DAGE-BPUP)**  
Commission d'enquête sur l'autoroute ferroviaire Atlantique  
**RUE FERDINAND BUISSON**  
**62020 ARRAS CEDEX 9**

Destinataire :  
M. Jean-Pierre CHAULET  
Président de la commission d'enquête

**OBJET : AVIS SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE**  
RÉF. : 2014-07-21 AVIS AFA  
Lettre recommandée avec accusé réception

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Nous vous prions de bien vouloir trouver les observations constituant l'avis conjoint des fédérations Ile-de-France Environnement et Essonne Nature Environnement, ainsi que des associations Culture Arts Découverte et Portes de l'Essonne Environnement émis dans le cadre de la deuxième enquête publique sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique.

### SOMMAIRE DES OBSERVATIONS

- |                                                                                            |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertaine         | p. 2 |
| 2. Un possible transfert de nuisances dans une Ile-de-France sur-densément peuplée         | p. 2 |
| 3. Des protections phoniques en Ile-de-France ?                                            | p. 2 |
| 4. Des solutions pour les nuisances vibratoires en Ile-de-France ?                         | p. 3 |
| 5. Des mesures dérisoires ou absentes pour l'Ile-de-France                                 | p. 3 |
| 6. Assurer le principe de précaution                                                       | p. 3 |
| 7. Une absence de concertation en Ile-de-France                                            | p. 3 |
| 8. Une plateforme de transbordement à Brétigny-sur-Orge (Essonne) sans réelle concertation | p. 3 |
| 9. Aucune voie d'évitement de plus d'1 km n'existe entre Pierrefitte et Étampes            | p. 4 |
| 10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures                                 | p. 4 |
| 11. Un contournement de la région parisienne impératif                                     | p. 4 |



### **1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertain**

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 impulsé par la loi Grenelle 1 d'août 2009 qui a inscrit au programme l'AFA, estimée alors à 190 millions d'euros. Les temps de transport peuvent être ainsi raccourcis. On avance une réduction des coûts de 10 à 15 % dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP). Les gains supposés ne seraient pas négligeables en diminuant de 10 à 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.

Établies 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 à faire* » leurs « *preuves sur les plans économique et financier* », « *le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes* ». L'économie générale financière de l'AFA semble précaire. Le Commissariat général à 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 aux Européens qu'aux Français.

### **2. Un possible transfert de nuisances dans une Ile-de-France sur-densément peuplée**

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 à 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.

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 ?

### **3. Des protections phoniques en Ile-de-France ?**

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.

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 socio-économiques (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. Quel programme de protections phoniques le long des voies dans les milieux urbains denses VIA/SNCF

proposent-elles dans le cadre de l'AFA ? Les murs anti-bruit, 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.

#### **4. Des solutions pour les nuisances vibratoires en Ile-de-France ?**

Tous les riverains des lignes de chemin de fer connaissent les effets négatifs des vibrations (gêne 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 où cela sera nécessaire ? Le DEUP ne mentionne rien pour l'Ile-de-France, seules les préconisations pour la province sont détaillées.

#### **5. Des mesures dérisoires ou absentes pour l'Ile-de-France**

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 prévue par le SDRIF 2030, aux 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. L'économie générale du projet d'AFA ne prend pas suffisamment en compte ces aspects relevant de la santé publique. Or, ces atteintes supplémentaires à la qualité de vie de millions de Franciliens ne peuvent être oubliées.

#### **6. Assurer le principe de précaution**

En Seine-Saint-Denis, les conseils municipaux concernés 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 confirmer cette inquiétude, sachant que les lignes ferroviaires de banlieues franciliennes sont déjà 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'État pour mise en danger de la vie d'autrui.

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.

#### **7. Une absence de concertation en Ile-de-France**

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'État l'ont décidé ainsi. 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 où se trouveront les futurs terminaux Dourges et Tarnos ! Il faut remonter à 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.

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 dû 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 ferré national existant. Elle est fortement réclamée.

#### **8. Une plateforme de transbordement à Brétigny-sur-Orge (Essonne) sans réelle concertation**

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 situé 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 à prouver.

Or, depuis 2008, des études de faisabilité pour l'implantation d'un terminal d'autoroute ferroviaire pouvant accueillir 1 à 2 trains de 40 wagons par jour à 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 adapté 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.

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).

#### **9. Aucune voie d'évitement de plus d'1 km n'existe entre Pierrefitte et Étampes**

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 où exactement entre Pierrefitte et Étampes ? 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 ?

#### **10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures**

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 où 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.

#### **11. Un contournement de la région parisienne impératif**

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.

## EN CONCLUSION

### **Sur le principe**

IDFE, ENE, CAD et PEE considèrent pertinent d'envisager le principe de création d'une autoroute ferroviaire permettant de traverser la France du Nord au Sud. Ce projet ne peut que satisfaire tous ceux qui sont attachés au respect de l'environnement, à la qualité de vie que pourraient retrouver les habitants de villes actuellement polluées par le trafic incessant des poids lourds, ainsi qu'aux économies d'énergie qui découlent de ce type de déplacement.

### **Les conséquences du tracé proposé**

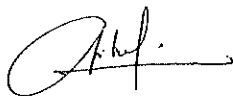
Toutefois, est-il raisonnable, pour traverser la région Ile-de-France, d'utiliser le tracé de la ligne C du RER et la Grande ceinture dont on connaît les difficultés quotidiennes auxquelles ces lignes sont confrontées ? Il y a plus de vingt ans que les associations de défense des usagers de la ligne du RER-C se mobilisent pour obtenir la modernisation du réseau. Les incidents à répétition qui émaillent le trafic journalier, comme l'accident de Brétigny en 2013, resté dans toutes les mémoires, sont là pour nous rappeler que le seuil de saturation est dépassé depuis déjà trop longtemps.

A cela s'ajoute le projet de la Métropole du Grand Paris qui n'est pas de nature à rassurer les Franciliens sur notre capacité à supporter encore plus de déplacements dans une région qui bat tous les records de densité en Europe. Il suffit de comparer la situation de Londres (avec 4 300 hab/km<sup>2</sup>), Berlin (avec 3 900 hab/km<sup>2</sup>) et Paris élargi à ses trois départements limitrophes que sont les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne (avec 8 500 hab/km<sup>2</sup>) pour constater que nous avons dépassé, là aussi, le seuil de saturation en matière d'aménagement urbain, avec toutes les conséquences négatives qui découlent des projets proposés depuis la création des villes nouvelles.

### **Avis**

Pour l'ensemble de ces motifs, qu'il conviendrait de développer plus en détail, les associations environnementales franciliennes IDFE, ENE, CAD et PEE émettent un **avis défavorable** au projet de création d'une autoroute ferroviaire Atlantique proposé en l'absence du contournement de la région capitale.

#### **Pour Ile-de-France Environnement**




Catherine GIOBELLINA  
Vice-Présidente

#### **Pour Essonne Nature Environnement**



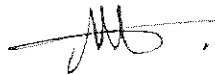
Jean-Pierre MOULIN  
Président

#### **Pour Culture Arts Découverte**



Bernard MÉRIGOT  
Président

#### **Pour Portes de l'Essonne Environnement**



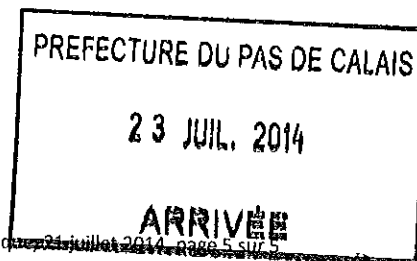
Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT  
Trésorière, Responsable éditoriale

#### **Registre électronique de l'enquête publique**

Cet avis sera inséré dans le registre d'enquête publique sous l'entête de chaque signataire.

#### **Publication**

Cet avis sera publié sur le site internet des fédérations et associations signataires.



18

Direction de l'Aménagement  
et du Développement

DGA AD/FP/GG

Affaire suivie par Gilles Gautier

[gilles.gautier@agglo-hautvaldemarne.fr](mailto:gilles.gautier@agglo-hautvaldemarne.fr)

☎ : 01 45 90 12 66

2014- 93

Préfecture du Pas-de-Calais (DAGE-BPUP)

rue Ferdinand Buisson

60050 ARRAS CEDEX 9

A l'attention de Monsieur le Président de la  
Commission d'enquête autoroute ferroviaire  
Atlantique

Sucy-en-Brie, le 18 JUL. 2014

**Objet : Commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique**

Monsieur le Président,

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 impacts du projet pour le tronçon Sucy-Bonneuil et de se réserver le droit d'engager un recours contentieux (délibération DB 2014-15).

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.

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.

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-Bonneuil/Noisy le Sec.

*Tout courrier est à adresser à M. le Président*



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 nocturne, sur ce tronçon entre les villes de Sucy-en-Brie/Bonneuil-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne.

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).

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.

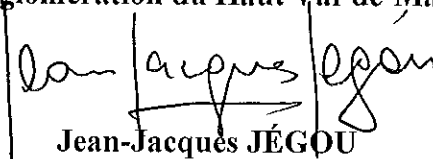
De ce fait, tout renforcement du trafic ferroviaire sur le tronçon concerné impose des mesures compensatoires de limitation de bruit que le projet n'envisage pas.

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.

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 pièce jointe du présent courrier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

**Le Président de la Communauté  
d'Agglomération du Haut Val-de-Marne**



Jean-Jacques JÉGOU





Extraits du registre des Délibérations

Convocation	20 juin 2014	Membres en exercice	35
		Membres présents	29
Affichage	2 juillet 2014	Membres représentés	6
Publication	2 juillet 2014	Membres votants	35

**Conseil Communautaire du 26 juin 2014**

**DC 2014-94**

**AVIS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DANS LE CADRE DE LA DEUXIEME ENQUETE PUBLIQUE SUR L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE**

L'an deux mille quatorze, le jeudi 26 juin, le Conseil de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne, légalement convoqué le 20 juin 2014, conformément à l'article L. 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni à la Mairie du Plessis-Trévisé à 20h30, sous la présidence de Monsieur Jean-Jacques JÉGOU, Président.

**Etaient présents :**

- M. Jean-Daniel AMSLER
- M. Jean-Pierre BARNAUD
- M. Jean-Pierre CHAFFAUD
- Mme Catherine CHICHEPORTICHE
- M. Michel de RONNE
- Mme Marie-Christine DIRRINGER
- M. Jean DJEBARA
- M. Didier DOUSSET
- M. Willy DUBOST
- Mme Corinne DURAND
- M. Jean-Paul FAURE-SOULET
- M. Christophe FOGEL
- Mme Marie-Claude GAY
- M. Dany GROUZELLE
- M. Bernard HAEMMERLÉ
- M. Jean-Jacques JÉGOU
- M. Alexis MARECHAL
- Mme Sabine PATOUX
- Mme Carine REBICHON-COHEN
- Mme Georgette RÉGNAULT
- Mme Marie-Claude REILHE
- Mme Lucienne ROUSSEAU
- Mme Françoise SAGNE
- M. Olivier SANGOÏ
- Mme Marie-Christine SÉGUI
- M. Jean-Raphaël SESSA
- M. Georges SPIDO
- M. Christian VANDENBOSSCHE
- Mme Laurence WESTPHAL

**Étaient absents excusés:**

- M. Régis CHARBONNIER, pouvoir Mme DURAND
- Mme Marie-Carole CIUNTU, pouvoir M. AMSLER
- Mme Marie CURIE, pouvoir M. FOGEL
- Mme Marie-Christine DORMOY, pouvoir Mme REGNAULT
- M. Yvan FEMEL, pouvoir Mme SÉGUI
- M. Nicolas GEORGES, pouvoir Mme REILHE

**Était Secrétaire de séance :** M. Olivier SANGOÏ, désignée en application des articles L. 5211-1 et L. 2121-15 du C.G.C.T.



VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

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) ;

VU la communication faite au Bureau Communautaire du 15 mai 2014 ;

VU le courrier de Monsieur le Préfet du Val-de-Marne en date du 22 janvier 2013 rappelant à la Communauté d'Agglomération, conformément aux dispositions des articles L.572-6 et L.572-10 du Code de l'Environnement, ses obligations « de terminer et de publier le plus rapidement possible le PPBE » ;

VU la délibération du Bureau Communautaire DB 2014-15 du 22 mai 2014 portant avis défavorable au projet dans le cadre de l'enquête publique diligentée du 5 mai 2014 au 5 juin 2014 ;

VU l'arrêté de la Préfet du Pas-de-Calais en date du 23 mai 2014 portant avis d'ouverture d'une nouvelle enquête publique sur l'autoroute ferroviaire publique diligentée du 23 juin 2014 au 23 juillet 2014 ;

VU le rapport DC 2014-94 ;

**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 ;

**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 ;

**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 ;

**CONSIDÉRANT** que le projet comporte deux tracés optionnels qui empruntent le même itinéraire au droit des communes de la Communauté d'agglomération ;

Accusé de réception en préfecture  
094-249400086-20140626-DC2014-94-DE  
Date de télétransmission : 03/07/2014  
Date de réception préfecture : 03/07/2014

**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 ;

**CONSIDÉRANT** la nécessité de mener des études acoustiques complémentaires au droit du tronçon Sucy-Bonneuil ;

**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 ;

**ENTENDU** le Rapporteur,

**Sur proposition** du Président,

**Le Conseil Communautaire,**

### **APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ**

**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 nous est présenté, et en l'attente des compléments sollicités par la présente délibération.

**Résultat du vote : UNANIMITÉ**

Le Président de la Communauté  
d'Agglomération du Haut Val de Marne

Jean-Jacques JÉGOU



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DU  
HAUT  
VAL DE MARNE

Accusé de réception en préfecture  
094-249400086-20140626-DC2014-94-DE  
Date de télétransmission : 03/07/2014  
Date de réception préfecture : 03/07/2014



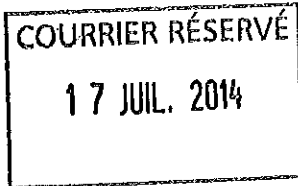
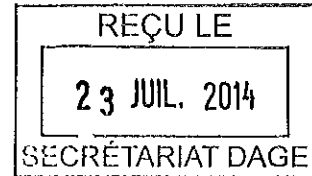
DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES TECHNIQUES  
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS  
ET DE L'ESPACE PUBLIC  
SERVICE TRANSPORT, DÉPLACEMENTS ET ENVIRONNEMENT  
Tél. : 01 45 16 42 31  
Fax : 01 45 16 42 19



LE 10 JUILLET 2014

19

VILLE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE



M. JEAN-PIERRE CHAULET  
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION  
D'ENQUÊTE  
PRÉFECTURE DU PAS-DE-CALAIS  
DAGE-BPUP  
RUE FERDINAND BUISSON  
62020 ARRAS CEDEX 9

N/Réf. : 256/2014//BH/MC  
Affaire suivie par Bastien Hourst

Objet : enquête publique sur l'autoroute ferroviaire atlantique

Monsieur le Commissaire enquêteur,

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.

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 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.

Enfin, je regrette qu'il ne soit possible de demander des compléments d'information à RFF 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.

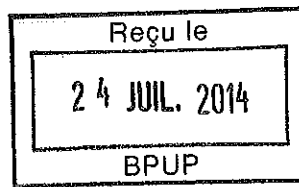
En vous remerciant pour la prise en compte de ces remarques, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de toute ma considération.

Pour le Maire,

L'Adjoint délégué



**M. Belhassen BLIMI**



Monsieur Bertrand de Grimoüard  
84 rue de Longchamp  
75116 Paris

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

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 souvent de l'Ouest), à la nature des circulations, à la longueur des trains, ainsi qu'à leur type de freinage et à leur vitesse sachant que les trains lents sont les plus audibles de nuit.

Il se trouve que je n'ai pris connaissance de l'enquête publique relative à l'autoroute ferroviaire Atlantique qu'à l'issue de la clôture de l'enquête à Châtellerault, après le 5 juin, lorsque la presse parisienne s'est faite l'écho d'une enquête complémentaire sur les travaux diligentée 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.

Il me semble néanmoins légitime de vous faire part des insuffisances que j'ai relevées dans l'étude acoustique qui m'incitent à 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 à ces nouvelles circulations.

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.

Vous trouverez, ci-dessous, les éléments extraits du dossier d'enquête du tronçon 10 de l'étude acoustique qui concernent la zone de Poitiers à Monts-LNA, qui couvre la traversée de Châtellerault :

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	2 DB sur AF avec un impact de 0,1 DB contre une augmentation de 6,8 DB par le simple fait de croissance des circulations	
Situation simulée avec AF phase programme	27 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation de 4,5 DB par le simple fait de la croissance des circulations		13 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation de 6,8 DB par le simple fait de croissance des circulations	

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 par jour 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.

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 estimé 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.

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).

S'il est vrai que l'amélioration acoustique est obtenue par une amélioration du freinage de 6 DB, deux questions se posent alors :

- à quelle 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 ? L'âge moyen des wagons du parc ne devrait-il pas être pris en compte dans la simulation ?
- comment le freinage est-il intégré dans le calcul du bruit à la source ?

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.

Personnellement, je pense qu'il serait utile de procéder à un calcul avec une hypothèse de stabilité du nombre de circulations ferroviaires de fret 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 Châtelleraut 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 XIXème à l'extrémité de ma propriété.

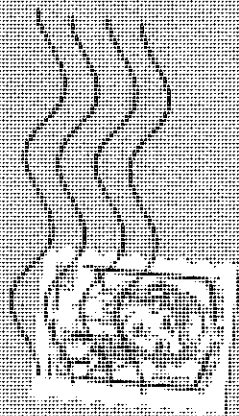
Veuillez agréer, Monsieur le Président de la commission d'enquête, l'expression de ma considération distinguée.

Bertrand de Grimoüard

Fait à Paris le 21 juillet 2014

Copie Monsieur le Maire de Châtelleraut





LET PROPERTY

255-2555

PROPERTY

25-25-25

Mr. J. J. Jones, Pres. CHURCH

President of the Community of St. John

President of the St. John Church

and Holy Trinity Church

62013 N. W. 4th